

# SISTEMAS DE TRANSPORTES E FORMAÇÕES ECONÔMICAS REGIONAIS

VOLUME  
1  
VOLUME

*Brasil & Argentina*

*Rogério Naques Faleiros  
Ivanil Nunes  
(orgs.)*



 EDUFES

Editora filiada à Associação Brasileira das Editoras Universitárias (Abeu)  
Av. Fernando Ferrari, 514 - Campus de Goiabeiras  
CEP 29075-910 - Vitória - Espírito Santo - Brasil  
Tel.: +55 (27) 4009-7852 - E-mail: edufes@ufes.br  
www.edufes.ufes.br

**Reitor** | Reinaldo Centoducatte  
**Vice-Reitora** | Ethel Leonor Noia Maciel  
**Superintendente de Cultura e Comunicação** | José Edgard Rebouças  
**Secretário de Cultura** | Rogério Borges de Oliveira  
**Coordenador da Edufes** | Washington Romão dos Santos

**Conselho Editorial** | Cleonara Maria Schwartz, Eneida Maria Souza Mendonça, Giancarlo Guizzardi, Gilvan Ventura da Silva, Giovanni de Oliveira Garcia, Glícia Vieira dos Santos, Grace Kelly Filgueiras Freitas, José Armínio Ferreira, Julio César Bentivoglio, Luis Fernando Tavares de Menezes, Sandra Soares Della Fonte

**Secretários do Conselho Editorial** | Douglas Salomão e Tânia Canabarro

**Revisão de Texto** | Roberta Soares  
**Projeto Gráfico, Diagramação e Capa** | Willi Piske Jr.  
**Ilustração de Capa** | Willi Piske Jr.  
**Revisão Final** | Roberta Soares

Dados Internacionais de Catalogação-na-publicação (CIP)  
(Biblioteca Central da Universidade Federal do Espírito Santo, ES, Brasil)

---

S623    Sistemas de transportes e formações econômicas regionais [recurso eletrônico] : Brasil & Argentina / Rogério Naques Faleiros, Ivanil Nunes (orgs.). - Dados eletrônicos. - Vitória : EDUFES, 2016.  
2 v. : il.

Inclui bibliografia.

ISBN: 978-85-7772-308-9

Também publicado em formato impresso.

Modo de acesso:

<[http://repositorio.ufes.br/handle/10/774/browse?type=title&sort\\_by=1&order=ASC&rpp=20&etal=-1&null=&offset=0](http://repositorio.ufes.br/handle/10/774/browse?type=title&sort_by=1&order=ASC&rpp=20&etal=-1&null=&offset=0)>

1. Transportes – Brasil – Argentina. 2. Transporte ferroviário. 3. Ferrovias. 4. Rodovias. 5. Portos. 6. Desenvolvimento econômico. I. Faleiros, Rogério Naques, 1978-. II. Nunes, Ivanil, 1966-.

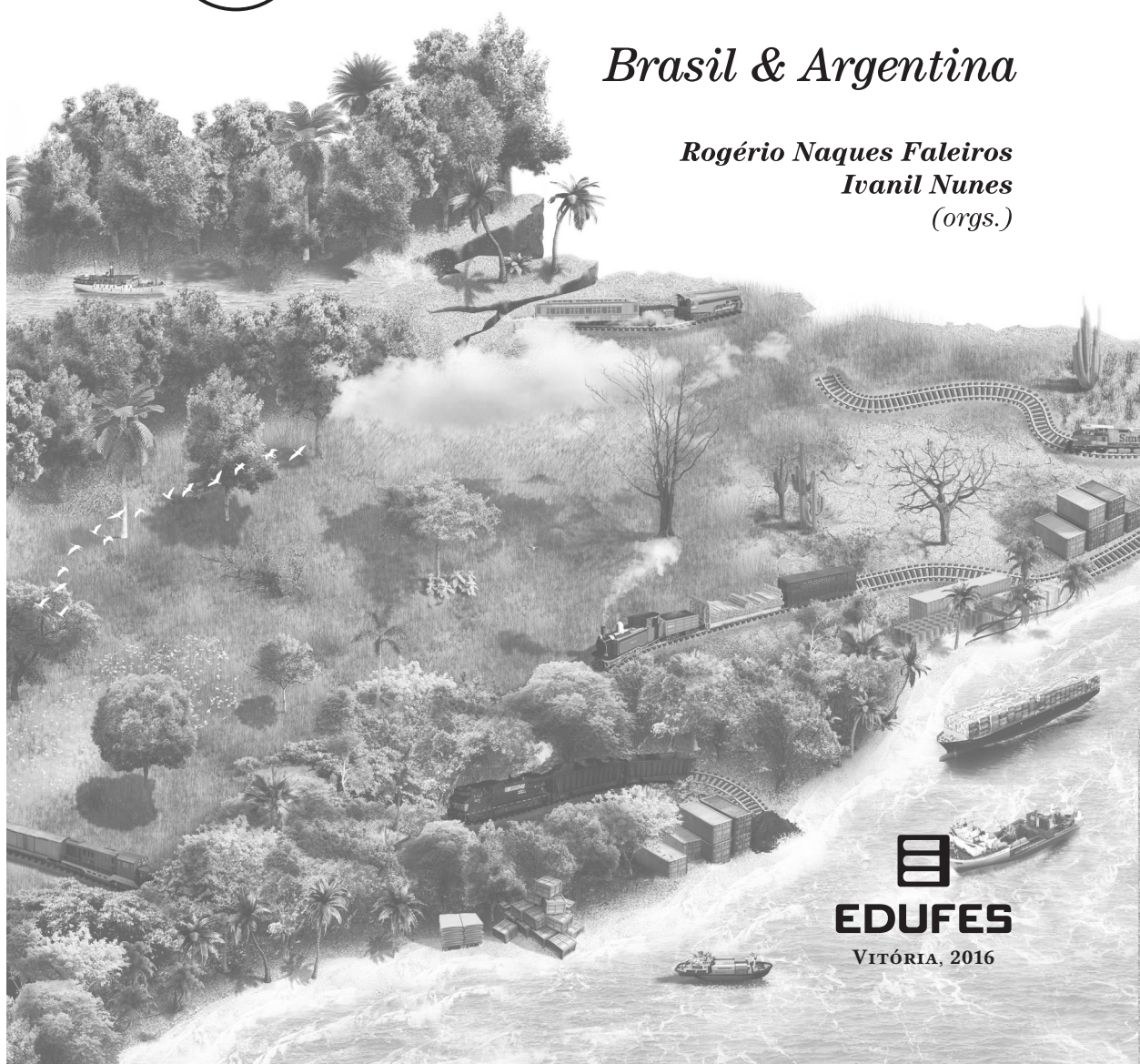
CDU: 656

# SISTEMAS DE TRANSPORTES E FORMAÇÕES ECONÔMICAS REGIONAIS



*Brasil & Argentina*

*Rogério Naques Faleiros  
Ivanil Nunes  
(orgs.)*



**EDUFES**

VITÓRIA, 2016

# S u m á r i o

07

## **Prefácio**

*Wilson Cano*

11

## **Apresentação**

*Rogério Naques Faleiros  
e Ivanil Nunes*

## **P A R T E I**

### *Estradas de ferro e complexos econômicos*

22

#### **Capítulo 1**

Transporte ferroviário e  
desenvolvimento econômico:  
problematização do caso brasileiro  
*Guilherme Grandi*

48

#### **Capítulo 2**

Rede Ferroviária Federal S/A: uma  
empresa passageira  
*Ivanil Nunes*

68

#### **Capítulo 3**

O complexo cafeeiro paulista:  
comércio de café e gado pela Cia.  
Mogiana E.F. (1900-1920)  
*Rodrigo Fontanari, Alexandre Macchione  
Saes e Paulo Roberto de Oliveira*

96

#### **Capítulo 4**

Para abastecer e exportar: as estradas  
de ferro do sul de Minas Gerais  
(1884-1910)  
*Marcel Pereira da Silva*

126

#### **Capítulo 5**

Circuitos entrelaçados: surgimento  
e falência da Estrada de Ferro  
Araraquara (1896-1914)  
*André Luiz da Silva, Pedro Geraldo  
Saadi Tosi*

## P A R T E I I

### *Infraestrutura – Portos, armazéns e rodovias no Brasil*

- 162** **Capítulo 6**  
Estrutura e funcionamento do  
Serviço de Defesa do Café no  
Espírito Santo entre 1927 e 1930  
*Rogério Naques Faleiros e Ivanil Nunes*
- 186** **Capítulo 7**  
Desenvolvimento regional e  
assimetria da infraestrutura de  
transportes na Bahia  
*André Silva Pomponet*
- 210** **Capítulo 8**  
Estrada da Mata e BR-2 e a  
integração pelo interior do  
Brasil Meridional  
*Alcides Goularti Filho*
- 234** **Capítulo 9**  
Porto de Paraty: vias de comunicação  
entre a região das Minas e a  
Província do Rio de Janeiro  
*Adriana Patricia Ronco e Giovanni  
Codeça da Silva*

*volume 1*



# *Prefácio*

— Wilson Cano

É oportuna a publicação desta obra que trata de questões relacionadas a alguns sistemas de transportes implantados tanto no Brasil quanto na Argentina. Eles envolveram investimentos na abertura de estradas, na construção de ferrovias e de portos, no desenvolvimento da navegação a vapor e, por fim, na construção de rodovias, dentro de uma periodização compreendida majoritariamente (mas não exclusivamente) entre 1870 e 1930.

Sobre o transporte ferroviário, aqui tratado com maior ênfase em nove dos dezesseis artigos que compõe a obra, seria desnecessário frisar que estava vinculado a alguns dos principais produtos primários de exportação no período já citado. Entretanto, fazem parte desta coletânea esforços de pesquisa conexos às demais economias regionais orientadas por outros sistemas de transportes que suscitaram e sustentaram formações e integrações diversas.

A despeito de já contarmos, no Brasil, com uma considerável bibliografia sobre o tema ferroviário, a cada pesquisa concluída sempre vêm ao nosso conhecimento fatos sumamente importantes para o melhor entendimento de nosso processo econômico e histórico. Com esses estudos, aliás, nossos governantes contemporâneos deveriam aprender algumas lições desse passado.

A primeira: a maior parte dos investimentos estrangeiros realizados em nosso país para esse setor consistia, de fato, em operações financeiras altamente

lucrativas (a famosa garantia estatal de juros) e propiciava importantes movimentos especulativos com terras ao longo de seus trilhos.

Em segundo lugar – e derivado do mesmo “diapasão” – encontra-se a escalada especulativa do aventureiro norte-americano Percival Farquhar, que (valendo-se desse tipo de privilégios) arquitetou uma pirâmide de investimentos ferroviários no Brasil e na América Latina, tornando-se dono de um enorme parque ferroviário internacional e de jazidas minerais importantes. Seu castelo de cartas, contudo, ruiu. Recentemente vimos ascensão semelhante de um brasileiro que, usando amplamente crédito público e “aplicações” de suas ações por incautos na Bolsa – as famosas operações de tipo IPO –, repentinamente tornou-se o maior empresário nacional, com enorme conglomerado diversificado de empresas, figurando ainda entre as cem maiores fortunas do planeta. É o destino implacável do capital fictício, quando seus costumeiros abusos tornam-se abusivos. Quebrou, evaporou...

Este livro é resultado do esforço realizado pelo grupo de pesquisa “Formações econômicas regionais, integração de mercados e sistemas de transportes”, registrado no diretório de grupos de pesquisa do CNPq, o qual, juntamente com a FAPESP, financiou a pesquisa de alguns autores desta obra. O grupo, formado em 2007, tem desenvolvido pesquisas relacionadas à temática do desenvolvimento e dos transportes. Também tem apresentado os seus resultados em congressos nacionais e internacionais.

Desta obra, dividida em dois volumes, participaram dezessete pesquisadores brasileiros e quatro argentinos, todos inseridos na docência superior pública e privada do Brasil ou da Argentina, sendo a maior parte deles constituída de doutores<sup>1</sup>.

O texto está dividido em quatro partes. Cinco artigos compõem a Parte I, a qual, no primeiro volume, trata das relações entre as ferrovias e o setor primário exportador. O artigo de Guilherme Grandi dispõe sobre a importância das ferrovias no Brasil; o de Ivanil Nunes aborda a reestruturação sofrida pelo setor a partir da década de 1950; o de Rodrigo Fontanari, Alexandre Macchione Saes e Paulo Roberto Oliveira trata especificamente da E. F. Mogiana; o de Marcel

---

1 Antes desta publicação, parte destes pesquisadores já haviam publicado resultados de suas investigações sobre essa temática. Ver: GOULART FILHO, A.; QUEIROZ, P. R. C. (Orgs.). *Transportes e Formação Regional: Contribuições à História dos Transportes no Brasil*. Dourados-MS: Editora da UFGD, 2011.



Pereira da Silva, das ferrovias do Sul de Minas Gerais, e o de André Luiz da Silva e Pedro Tosi, sobre a E. F. Araraquara e a participação do capital estrangeiro.

Na Parte II, ainda no primeiro volume, estão presentes quatro artigos tratando de regiões, produtos e sistemas específicos de logística: o de Rogério Naques Faleiros e Ivanil Nunes aborda a política de defesa do café no Espírito Santo; o de André Silva Pomponet versa sobre a precariedade e posterior evolução da infraestrutura de transportes na Bahia; o de Alcides Goularti Filho traz reflexões a respeito da integração do sistema de transportes e do interior do Brasil Meridional, e o de Adriana Patricia Ronco e Giovanni Codeça da Silva discorre sobre a trajetória de expansão e crise vivida por Parati desde o ocaso da mineração (fins do sec. XVIII) e primórdios da cafeicultura (primeiras décadas do séc. XIX).

A Parte III, já no segundo volume, se refere mais ao Norte e ao Centro-Oeste do Brasil. Nela também se encontram quatro artigos: o de Leonardo Milanez de Lima Leandro e Fábio Carlos da Silva analisa a E. F. Bragantina e o desenvolvimento dessa região no estado do Pará; o de Vitor Marcos Gregório trata da navegação a vapor no rio Amazonas e da polêmica questão da presença do capital estrangeiro nessa atividade; o de Paulo Roberto Cimó Queiroz examina outro problema polêmico, que é a Cia. Mate Laranjeira com seus poderes estendidos desde o (atual) Mato Grosso do Sul até Paraná e Santa Catarina; o quarto artigo, de José Antônio Fernandes, também tem por assunto a economia ervateira e os problemas de sua estrutura de transportes.

As ferrovias na Argentina são tratadas nos três artigos da Parte IV: o de Elena Salerno apresenta a interdependência de Ferrocarriles do Estado com os portos da Patagônia e examina os eventuais erros no planejamento dessas linhas; o de Fernando Ariel Ortega traz importante análise sobre a crise ferroviária a partir da década de 1950; e o de María Teresa Bovi examina os efeitos da Ferrocarril Central Norte sobre a produção da região de Jujuy, na Argentina.

Espero que esta publicação estimule outros pesquisadores a fazerem comparações entre os sistemas do Brasil e da Argentina.



# Apresentação

— Rogério Naques Faleiros

— Ivanil Nunes

Profissionais da economia, das engenharias, das ciências sociais e da geografia são unânimes ao afirmarem que boa parte dos problemas brasileiros e argentinos na contemporaneidade está vinculada a uma estrutura de transportes incompleta, inadequada, insuficiente e ineficiente. Estejam em pauta o crescimento econômico – popularmente conhecido como custo Brasil – ou questões ligadas à mobilidade urbana ou à sustentabilidade ecológica, a infraestrutura dos meios de transportes nestes países adquire importância prioritária. E mais, num contexto em que a exportação de *commodities* adquire crescente importância, tanto lá como cá, explicitando mecanismos de reversão neocolonial, os gargalos e as mazelas de nossas estradas, ferrovias, portos, aeroportos e hidrovias tornam-se evidentes.

O relatório do Banco Mundial/BIRD, intitulado *How to decrease a freight logistics costs in Brazil?*<sup>2</sup>, produzido em 2012, é categórico ao diagnosticar a baixa eficiência dos sistemas de transportes brasileiros, em geral, e do transporte de cargas, em específico. Ele apresenta quatro eixos de problemas: i) uma matriz de transporte desequilibrada; ii) inadequadas logísticas e auditorias; iii) deficiência de infraestrutura e apoio; iv) rodovias inseguras. Sobre o primeiro eixo desta-

---

2 Disponível em: <<http://siteresources.worldbank.org/INTTRANSPORT/Resources/336291-1227561426235/5611053-1229359963828/TP39-Final.pdf>>. Acesso em: 30 abr. 2015.

ca-se o fato de que as rodovias respondem por 60% do transporte de cargas no País, ao passo que, para efeito de comparação, representam 29% nos EUA, país no qual o transporte ferroviário de cargas representa 37% contra 22% no Brasil. Oleodutos e transporte aéreo de cargas lá representam 20% e no Brasil apenas 4%. O percentual do transporte de cargas feito por hidrovias é o mesmo nos dois países: 14%. Entretanto, o sistema hidroviário apresenta enorme concentração espacial no sistema Tietê-Paraná, localizado no Brasil. Além disso, o relatório indica que historicamente o sistema rodoviário foi priorizado, sendo recorrentes as barreiras intermodais. Sobre os demais eixos, questões como o excesso de burocracia, a falta de manutenção, o roubo de cargas, a ausência de incentivos fiscais, a ausência de bancos de dados sobre transportes e de suportes de tecnologia da informação ao transporte de cargas foram elencadas. Tais problemas são comuns também na Argentina, indicando que o padrão de desenvolvimento capitalista na América Latina obedecia (e obedece) a uma lógica estranha.

Segundo o relatório, eis o diagnóstico:

Este estudo sugere que uma das principais deficiências do setor de transporte no que diz respeito à sua contribuição para o sistema de logística é a sua natureza assimétrica. Ferrovias, hidrovias e dutos não receberam atenção suficiente e investimentos sustentáveis para apresentar uma alternativa competitiva e viável ao transporte rodoviário, resultando daí um ciclo vicioso. O aumento na utilização do transporte rodoviário de mercadorias tem sido responsável por maiores volumes de tráfego e taxas de acidentes. Enquanto isso, o uso de outros modais é cada vez mais especializado em produtos de baixo valor agregado, com a concentração espacial do movimento das cargas. Além disso, o transporte multimodal não se desenvolveu ao ponto no qual os diferentes tipos de transporte podem ser combinados em um único movimento de carga para aumentar a eficiência total do sistema de transporte brasileiro (Banco Mundial, 2012, p. 86, tradução nossa).

Buscando suplantar tais “hiatos de desenvolvimento”, os governos nacionais do Brasil e da Argentina têm se aproximado de capitais internacionais, notadamente chineses, mas não apenas, para completar suas respectivas estruturas de transporte e escoamento. Na Argentina, os investimentos chineses al-

cançam a Patagônia; na Província de Río Negro existem projetos de expansão do Porto de San Antonio Oeste com vistas à exportação de alimentos para o oriente. No Brasil, no estado de Goiás, onde três quartos da soja exportada em 2010 tiveram a China como destino, a empresa paraestatal *Sanhe Hopefull* se comprometeu a investir, durante dez anos, o equivalente a sete bilhões de reais para desenvolver e modernizar o cultivo da soja goiana e reconverter três milhões de hectares de pastos degradados em terra para soja. Há pretensão de intervir igualmente na ferrovia Norte-Sul e no Porto de Itaqui, Maranhão, por onde seriam escoados seis milhões de toneladas de soja produzidas localmente<sup>3</sup>. As iniciativas no “superporto” de Açú, no estado do Rio de Janeiro, dão-se no mesmo sentido, exportando soja, minério de ferro e petróleo para os chineses.

Verifica-se assim uma ofensiva dos capitais internacionais, os quais exercem pleno domínio sobre os sistemas de transportes no cone sul, mesmo quando o “astro” dessa ofensiva, Eike Batista, diz ser um imponente bastião do capital nacional e busca deter a maior fortuna privada do mundo. Quer dizer, verificava-se, o que muito bem colocou o professor Wilson Cano nos parágrafos que prefaciam esta coletânea: “quebrou, evaporou”. Entrementes, a fragilidade e o caráter de incompletude de nossa infraestrutura de transportes, somados aos arroubos especulativos que a caracterizam, nos dizem algo sobre a nossa sociedade e sobre o nosso passado.

De forma sumária, podemos indicar quatro momentos de formação e internacionalização (no sentido de extroversão) da estrutura de transportes no Brasil e na Argentina. Num primeiro momento, observa-se que ainda no período colonial, as principais estradas e rotas municavam, direta ou indiretamente, o comércio de exportação que ligava as então colônias ao mercado mundial. A chamada Estrada Real – ligando as zonas produtoras de ouro em Minas Gerais aos portos de Paraty e do Rio de Janeiro – é um exemplo dessa ligação, como também as rotas que ligavam Buenos Aires ao Alto Potosí. Contudo, importantes estradas e caminhos como os de Viamão e Anhanguera – mais vinculados ao comércio interno de abastecimento – a ele se ligavam de uma forma ou de outra.

---

3 LANGALLIER, Pierre. Terras agrícolas são um acordo virtuoso entre Brasil e China. *Le Monde*, 10 de junho de 2011. Traduzido e disponível em: <<http://www.advivo.com.br/blog/luisnassif/o-acordo-agricola-entre-china-e-o-estado-de-goias>>. Acesso em: 08 mai. 2012.

Num segundo momento, no âmbito do surto ferroviário brasileiro e argentino do século XIX e início do século XX, verifica-se que, indiferente de ser organizado com capital nacional ou internacional, esse meio de transporte cumpriu o duplo e importante papel de dar vazão à exportação de capitais por parte da Inglaterra e de intensificar a inserção agrário-exportadora dessas economias no cenário mundial, incorporando regiões até então não exploradas à produção do que hoje chamamos de *commodities*. É fato que nem todas as ferrovias estabelecidas no Brasil e na Argentina nesse período possuíam tal caráter, mas, de uma forma geral, os principais empreendimentos ocorreram no sentido de interiorizar a produção de gêneros para a exportação, vide os casos da Cia. Paulista, da Leopoldina Railway e da Madeira-Mamoré Railway Company, no Brasil. Muitas iniciativas sequer se completaram, o que, na perspectiva de muitos especuladores, pouco importava desde que as ações sofressem valorizações nos mercados mobiliários, evidenciando o caráter meramente financeiro delas.

Num terceiro momento, por volta da década de 1950, é notório um processo de internacionalização dos mercados internos periféricos derivados de uma estratégia de estabelecimento de filiais de empresas multinacionais em importantes centros consumidores da América Latina – notadamente no Brasil, no México e na Argentina – interessados na potencialidade doméstica da acumulação. Tal processo correspondeu, do ponto de vista dos sistemas de transportes, à adesão ao modelo automotivo, cabendo aos respectivos Estados Nacionais o desenvolvimento de toda uma infraestrutura pautada pelas rodovias, momento no qual muitos dos antigos caminhos são retomados e devidamente modernizados, como se observará em um dos capítulos desta obra. O período Frondizi, na Argentina, em fins da década de 1950, é emblemático nesse sentido.

Num quarto momento, contemporâneo, o que se verifica é nova e pesada investida do capital internacional – sempre atrelado ao governo – em grandes estruturas de transporte, com certa integração entre modais, com vistas a viabilizar a exportação de *commodities* para o mercado mundial. Os exemplos da ligação da produção de soja do Centro-Oeste brasileiro ao Porto de Itaquí, no Maranhão, como também as iniciativas na Patagônia com o Porto de San Antonio Oeste indicam o teor dessa nova investida, que pouco tem a ver com uma maior integração do território e da economia, reproduzindo, no tempo e no espaço, uma conjuntura mercantil precária, da qual nosso sistema de

transporte é reflexo. Novamente, o “Sentido da colonização” expresso por Caio Prado Jr. em 1942<sup>4</sup> se faz presente, indicando que a lógica dos investimentos públicos e privados obedece aqui à formação de uma sociedade de negócios, e não à formação de uma sociedade nacional regionalmente integrada, cujos interesses coletivos estão em primeiro plano. O resultado é que muito provavelmente teremos, ao fim desses investimentos, uma estrutura ultramoderna de escoamento de *commodities*, mas com pouca ou nenhuma conexão com uma das regiões mais pobres do País.

A partir desse quadro de realidade, propõem-se algumas questões: em que momento de suas respectivas histórias econômicas países como Brasil e Argentina pensaram autonomamente no desenvolvimento de seus sistemas de transportes a partir de critérios endógenos? Quais as possibilidades de criação de uma malha rododiferroviária que de fato integre a América Latina, colocando o desenvolvimento econômico sob seu desígnio? Quais os meios de transporte que de fato atendem às necessidades nacionais e de integração? São questões como essas que o grupo de pesquisa “Formações econômicas regionais, integração de mercados e sistemas de transportes”, cadastrado no CNPq, busca trabalhar em suas reflexões de caráter histórico e estrutural. O grupo tem como objetivo central reunir estudos sobre as formações econômicas regionais e o processo de evolução dos meios de transportes e das vias de comunicação (inclusive no que respeita às suas relações com os padrões nacionais de acumulação), com vistas à realização de discussões comparativas sobre a constituição e evolução das economias regionais, bem como sobre o papel dos sistemas de transporte nessas economias. Como objetivos específicos, o grupo tem discutido o papel desempenhado pelas vias de comunicação e pelos meios de transportes na formação e integração dos mercados regionais; as relações entre o padrão regional de acumulação e o desenvolvimento dos sistemas de transporte voltados para o mercado regional, nacional e externo; a especialização econômica regional e a diversificação produtiva com base num movimento geral da industrialização (ou da economia) nacional.

Na ativa desde 2007, o grupo já organizou simpósios nos seguintes eventos: *I Congreso Latinoamericano de Historia Económica*, realizado em Montevidéu

---

4 Caio Prado Jr. estabeleceu esse “sentido” na obra *Formação do Brasil Contemporâneo*, cuja primeira edição foi publicada em 1942.

nesse mesmo ano; *II Congreso Latinoamericano de Historia Económica*, realizado na Cidade do México em 2010; *5<sup>tas</sup> Jornadas Uruguayas de Historia Económica*, realizadas em Montevidéu no ano de 2011, e *III Congreso latinoamericano de Historia Económica*, realizado em San Carlos de Bariloche em 2012. Boa parte das reflexões aqui apresentadas foi discutida nesses simpósios, que reuniram em suas diferentes edições pesquisadores do Brasil, da Argentina, do Chile, do Uruguai e do México. Além disso, o grupo já organizou, sob a coordenação dos professores Alcides Goularti Filho e Paulo Roberto Cimó Queiroz, o livro *Transportes e formação regional: contribuição à história dos transportes no Brasil*, publicado pela Editora da UFGD em 2011.

Na obra que ora se apresenta, com uma perspectiva tributária da História Econômica e Social, estão reunidas reflexões que respeitam o caráter interdisciplinar da produção coletiva de conhecimento que caracteriza o grupo de pesquisa. Destaca-se também o fato de que esta obra reúne textos de mestres, especialistas, doutorandos, doutores, pós-doutorandos, professores de instituições de ensino superior (públicas e privadas), orientadores de pós-graduação e bolsistas de produtividade em pesquisa do CNPq, evidenciando a importância do trabalho em grupo para a formação e o desenvolvimento de pesquisadores.

Optamos por manter os capítulos na língua original na qual foram redigidos (português ou espanhol), mantendo o caráter binacional desta produção. A ideia é que este livro tenha ampla circulação também na Argentina, fomentando o debate sobre os sistemas de transporte e, sobretudo, acerca da integração regional.

São dois volumes, cada qual com duas partes. Na primeira parte, intitulada “Estradas de ferro e complexos econômicos”, os capítulos de Guilherme Grandi, Ivanil Nunes, Rodrigo Fontanari (em coautoria com Alexandre Macchione Saes e Paulo Roberto de Oliveira), Marcel Pereira da Silva, André Luiz da Silva e Pedro Geraldo Saadi Tosi têm em comum as reflexões acerca da formação e do desenvolvimento das estradas de ferro no Brasil, especialmente em São Paulo, Minas Gerais e Goiás. Grandi, à luz do método da história comparativa, faz um balanço da literatura sobre o tema no Brasil e nos EUA a partir do qual problematiza o desenvolvimento do setor ferroviário brasileiro. Nunes apresenta o caráter estratégico da RFFSA (Rede Ferroviária Federal S/A) no processo de reestruturação da malha ferroviária brasileira a partir da década de 1950. Já o



texto de Fontanari, Saes e Oliveira analisa a evolução das atividades econômicas da Cia. Mogiana de Estradas de Ferro no Sul de Minas Gerais, no Triângulo Mineiro e no Oeste Paulista visando o comércio de abastecimento – dimensão pouco estudada em estradas de ferro, até então entendidas como meramente “cafeeiras”. Marcel Silva dedica seu capítulo à compreensão de três companhias ferroviárias com atuação no sul de Minas: a E. F. Minas e Rio, a Cia. Viação Férrea Sapucaí e a Cia. E. F. Muzambinho e suas respectivas vinculações com a produção agrícola local. Os autores André Silva e Pedro Tosi descrevem a partir da Estrada de Ferro Araraquara, no interior de São Paulo, todo um processo de especulação financeira em nível mundial a partir das jogadas de Paul Deleuze na bolsa de Paris e sua vinculação com benefícios estatais brasileiros.

Na segunda parte do primeiro volume, intitulada “Infraestrutura – Portos, Armazéns e rodovias no Brasil”, os capítulos de Rogério Naques Faleiros e Ivanil Nunes, André Silva Pomponet, Alcides Goularti Filho, Adriana Patricia Ronco e Giovanni Codeça da Silva discutem a história da infraestrutura brasileira referindo-se aos armazéns, aos portos e às rodovias nos estados do Espírito Santo, do Rio de Janeiro, da Bahia e de Santa Catarina. Faleiros e Nunes descrevem a especificidade da estrutura e do funcionamento do Serviço de Defesa do Café do Espírito Santo, estabelecido em 1927 (no contexto da Defesa Permanente do Café), apresentando os esforços deste estado para a construção de armazéns, estrutura de classificação dos grãos (Bolsa Oficial do Café) e redefinição de fluxos comerciais pautados nas ferrovias Leopoldina Railway e Estrada de Ferro Vitória a Minas. Pomponet discorre sobre a forma como se constituiu a infraestrutura de transportes na Bahia, situação caracterizada por crescentes desequilíbrios regionais e correlata desigualdade social. Goularti Filho, num estudo pioneiro sobre rodovias, nos apresenta o processo de integração do Brasil meridional a partir da construção da BR-2 (atual BR-116) e de sua inclusão no Plano de Viação de 1944. Já Ronco e Codeça da Silva contam a trajetória histórica da vila e do porto de Parati (RJ) após o declínio da produção de ouro em Minas Gerais e concluem que as atividades comerciais e produtivas naquela localidade mantiveram-se ativas e crescentes.

Na terceira parte da obra, já no segundo volume, intitulada “Transportes e mercados no norte e centro-oeste brasileiros”, os capítulos de Leonardo Milanez de Lima Leandro e Fábio Carlos da Silva, Vitor Marcos Gregório, Paulo

Roberto Cimó Queiroz e José Antônio Fernandes apresentam reflexões sobre os estados do Pará, do Amazonas e do atual Mato Grosso do Sul. Lima Leandro e da Silva analisam a trajetória histórica da Estrada de Ferro do Bragança, no Pará, no período de expansão da atividade gomífera. Já Gregório discute os percalços da incorporação da região amazônica ao conjunto do Estado Nacional Brasileiro. Também aborda a centralidade da navegação a vapor nesse processo visando à manutenção e à expansão do domínio do recém-constituído Império sobre essa vasta região. Cimó Queiroz discute a formação da Cia. Mate Laranjeira, iniciativa do brasileiro Tomás Laranjeira, e o desenvolvimento das rotas comerciais que ligavam esta atividade, sediada no atual estado do Mato Grosso do Sul, ao mercado argentino, principal consumidor da erva-mate à época, sobretudo após a abertura da navegação brasileira no rio Paraguai. Fernandes, ainda analisando o complexo ervateiro, volta-se à análise dos meios de transporte utilizados nessa economia entre fins do século XIX até meados do século XX e estabelece comparações entre os estados do atual Mato Grosso do Sul, Paraná e Santa Catarina.

Na quarta e última parte da obra, intitulada “Ferrovias na Argentina”, Elena Salerno, Fernando Ariel Ortega e María Teresa Bovi – pesquisadores daquele país – apresentam reflexões sobre as regiões da Patagônia (sul), Buenos Aires e Jujuy (noroeste). Salerno apresenta os esforços do Estado argentino para integrar a remota região da Patagônia ao conjunto da economia nacional no início do século XX, promovendo cruzamento de dados de diferentes naturezas para conhecer as características dos movimentos de cargas das ferrovias e dos portos daquela região e sua significância no cenário nacional. Ortega discute o período de Arturo Frondizi na presidência argentina (1958-62), marcado por uma série de eventos emblemáticos no âmbito da história ferroviária, os quais deram início a um processo de “racionalização” e desmantelamento da rede argentina. Bovi analisa a integração de Jujuy, nos rincões do noroeste Argentino, através da *Ferrocarril Central Norte* entre 1870 e 1910, que proporcionou a modernização da produção açucareira local.

No âmbito da amplitude espacial deste esforço coletivo de pesquisa, situado entre a Zona Bragantina, no Pará, e a Patagônia argentina, verifica-se um tema (e uma tarefa) comum a todos os capítulos desta obra: a formação da nação e o correlato desenvolvimento de estruturas mercantis que subordinem os

desígnios do desenvolvimento econômico à sociedade. Essa tarefa continua inconclusa, tanto no Brasil quanto na Argentina, e esperamos que esta obra possa auxiliar na reflexão sobre os desafios relacionados aos sistemas de transportes e às formações econômicas regionais, nacionais e continentais.



# PARADISE



# Estradas de ferro e complexos econômicos

*Cinco artigos compõem a Parte I, a qual, no primeiro volume, trata das relações entre as ferrovias e o setor primário exportador. O artigo de Guilherme Grandi dispõe sobre a importância das ferrovias no Brasil; o de Ivanil Nunes aborda a reestruturação sofrida pelo setor a partir da década de 1950; o de Rodrigo Fontanari, Alexandre Macchione Saes e Paulo Roberto Oliveira trata especificamente da E. F. Mogiana; o de Marcel Pereira da Silva, das ferrovias do Sul de Minas Gerais, e o de André Luiz da Silva e Pedro Tosi, sobre a E. F. Araraquara e a participação do capital estrangeiro.*

Capítulo 1

# *TRANSPORTE FERROVIÁRIO E DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO*

*problematização do caso brasileiro*

— Guilherme Grandi

Bolsista de pós-doutorado no Centre interuniversitaire de recherche en économie quantitative (CIREQ), Université de Montréal (Canadá), e professor da FEA-USP.

**N**ão é de hoje que pesquisadores das mais variadas áreas do conhecimento defendem a inequívoca contribuição que os melhoramentos nos meios de transporte conferem ao desenvolvimento econômico dos países. Economistas, engenheiros, historiadores, dentre outros cientistas sociais, costumam destacar o papel-chave que os transportes detêm em relação aos projetos de desenvolvimento nacional de países com diferentes níveis de renda. Frente aos distintos resultados alcançados no tempo e no espaço, a implantação e o desenvolvimento da infraestrutura de transporte têm exercido forte impacto no bem-estar das populações ao redor do mundo. Por se tratar de um setor estratégico, os transportes têm sido objeto de investigação no que respeita à história e à evolução institucional de cada meio de transporte, à complementaridade ou à concorrência entre os diferentes modais e aos aspectos operacionais, financeiros e administrativos das indústrias que compõem o setor em seus diversos segmentos.

A abordagem econômica padrão costuma avaliar a economia social gerada (o efeito sobre o Produto Nacional Bruto) ou os ganhos em termos de excedente do consumidor decorrentes da introdução de inovações nos transportes. Outras modalidades de pesquisa têm se dedicado a estudar os transportes do ponto de vista local ou regional também com respeito aos impactos sobre a renda e o bem-estar social da população usuária dos serviços de transporte. A conclusão geral é a de que melhorias na mobilidade dos viajantes e na capacidade cargueira dos comboios são fatores de relevo que repercutem positivamente o desenvolvimento econômico dos países, apesar de se observar uma relativa discrepância no *timing* desses aperfeiçoamentos e na magnitude dos ganhos entre diferentes realidades sociais e históricas. Os benefícios de qualquer inovação de transporte dependem fundamentalmente da qualidade dos meios alternativos de transporte, combinada com uma boa capacidade gerencial das empresas operadoras dos serviços e um marco regulatório eficaz definido pelo Estado. Em contrapartida, mercados extremamente concentrados, redes de transportes precárias e ineficiência operacional têm sido os principais responsáveis por limitar as vantagens sociais advindas dos serviços de transporte.

Em certa medida, a história dos transportes constitui um capítulo importante da história mundial das mudanças tecnológicas. A revolução causada pelo advento dos automóveis – e o seu conseqüente impacto sobre o aumento da

mobilidade urbana – e das aeronaves, que conferiu um aumento extraordinário na velocidade dos deslocamentos de longas distâncias, é, até certo ponto, algo difícil de mensurar, cabendo a nós pesquisadores descobrir quais os instrumentos de análise mais apropriados para se avaliar quantitativa e qualitativamente os efeitos sociais das inovações de transporte. De qualquer forma, a revolução nos transportes que tem recebido uma atenção maior dos pesquisadores é a revolução protagonizada pelos transportes movidos a vapor ao longo do século XIX, como a navegação mercante e, principalmente, as estradas de ferro.

O transporte ferroviário tem sido alvo de instigantes análises de historiadores econômicos desde os anos 1960, tanto dentro como fora do Brasil<sup>5</sup>. Na virada dos anos 50 para os 60, os norte-americanos Douglass North e Robert Fogel iniciaram a difusão de um tipo novo de pesquisa em história fortemente amparada pelo uso intensivo dos recursos estatísticos e dos instrumentos teórico-metodológicos da economia neoclássica. Assim, a vertente da história econômica conhecida como *cliometria*<sup>6</sup> bem como a chamada *nova economia institucional* deixaram um legado expressivo tanto nos Estados Unidos como na Grã-Bretanha e no Canadá, dada a forte influência que elas exerceram (e exercem até hoje) sobre seus pesquisadores.

No Brasil, por outro lado, existe um conjunto de estudos também voltado à análise econômica dos transportes, mas feito de um modo eminentemente distinto da escola norte-americana e, portanto, pouco vinculado à teoria microeconômica neoclássica. A exemplo do que também ocorre na Argentina, as ciências sociais e o pensamento crítico no Brasil apresentam traços mais próximos de outra tradição de pesquisa, a qual poderíamos chamar de “estruturalista-dependetista”. Nesse passo, os autores ligados à Comissão Econômica para a América Latina e Caribe (CEPAL) e às análises que nasceram no âmbito da chamada teoria de dependência exercem relativa influência – seja ela consciente ou inconsciente – sobre a produção acadêmica dos pesquisadores sul-americanos.

---

5 Cito aqui apenas alguns trabalhos que considero importantes e que surgiram a partir do final da década de 1950 nos Estados Unidos e no Brasil: NORTH, 1958, p. 537-555; FOGEL, 1964; FISHLOW, 1965; AZEVEDO, 1964; DEBES, 1968; PINTO, 1977; BARAT, 1978.

6 Para uma discussão metodológica a respeito dos estudos cliométricos, recomendamos: O'BRIEN, 1977; WHAPLES, in PARKER, 2013. p. 3-13.



Devido ao grande volume dos estudos de história econômica sobre os sistemas ferroviários em comparação às outras modalidades de transporte, este capítulo apresenta, em primeiro lugar, uma breve resenha dessa literatura *ferroviarista* – descrevendo primeiro a realizada nos Estados Unidos e, em seguida, a desenvolvida no Brasil. Ressalta-se que tais análises assumem diferentes formatos, pois elas são constituídas por estudos históricos sobre uma companhia ferroviária específica<sup>7</sup>, por exemplo, e até mesmo por perspectivas comparativas sobre os resultados socioeconômicos de redes ferroviárias de países distintos<sup>8</sup>. As razões de selecionarmos parte da produção acadêmica dos historiadores econômicos que se dedicaram ao estudo das ferrovias no Brasil e nos Estados Unidos estão relacionadas, por um lado, à nossa familiaridade com a história das ferrovias brasileiras e, por outro, ao caráter de *avant-garde* representado pela produção dos pesquisadores norte-americanos sobre o impacto das estradas de ferro na economia dos Estados Unidos.

Este capítulo apresenta também uma discussão sobre as transformações ocorridas na infraestrutura ferroviária do Brasil e o programa de desenvolvimento nacional entabulado pelo Estado durante o período de 1945 a 1960. Além disso, contém uma tentativa de problematização de alguns pontos de pesquisa que relacionam os transportes ao conceito mais amplo de desenvolvimento econômico.

### ***A história econômica das ferrovias nos Estados Unidos e no Brasil: diferentes abordagens***

O século XIX esteve marcado por profundas transformações tecnológicas ocorridas no setor de transporte, especialmente a partir do advento da ferrovia e da navegação oceânica a vapor. Os britânicos foram os primeiros a desenvolver o transporte por trilhos, a partir da década de 1820. Nesse período, os trens tracionados por locomotivas a vapor começaram a se mostrar economicamente mais vantajosos em comparação aos outros meios de transporte terrestre, a exemplo das carretas movidas por tração animal. À medida que o sistema financeiro glo-

---

7 Por exemplo: FOGEL, 1960; Debes, 1968.

8 Ver: BOGART, 2009, p. 202-237; 2010, p. 158-178; NUNES, 2011.

bal evoluía, as ferrovias puderam se expandir por toda a Europa e em pouco tempo se fizeram notar também em regiões da Ásia, dos Estados Unidos, da América Latina e da África.

Não à toa, o transporte ferroviário tem ocupado um lugar de destaque nas narrativas históricas ao ser considerado uma das principais inovações decorrentes da chamada Segunda Revolução Industrial. A ideia mais amplamente observada nos estudos mais tradicionais de história econômica dos Estados Unidos é a de que a implantação do sistema ferroviário foi fundamental para a promoção do desenvolvimento econômico do país. No entanto, foi exatamente este argumento que Robert Fogel utilizou como ponto de partida de sua crítica sobre o papel econômico das ferrovias norte-americanas. Nos termos de Fogel, “o axioma da indispensabilidade” das estradas de ferro não se sustentaria a uma verificação empírica rigorosa baseada na mensuração do impacto do setor sobre o produto nacional dos Estados Unidos ao final do século XIX. Opiniões como a de August Bolino – segundo o qual as ferrovias forneceram um serviço de transporte imprescindível ao desenvolvimento do capitalismo (BOLINO, 1961, p. 173) – ou de Herman Krooss – que via no setor ferroviário o fator-chave que determinaria os níveis de investimento, emprego e renda durante todo o século XIX nos Estados Unidos (KROOSS, 1959, p. 439) – foram veementemente rechaçadas por Fogel em seu polêmico livro de 1964<sup>9</sup>.

De fato, ao final da Segunda Guerra Mundial, diversos economistas passaram a se debruçar sobre o estudo dos temas do crescimento e do desenvolvimento econômico com o objetivo de subsidiar políticas governamentais capazes de prevenir o retorno das condições conjunturais que solaparam a economia mundial durante a Grande Depressão dos anos 30. Como a compreensão do fenômeno do crescimento requer invariavelmente um entendimento dos processos históricos de países e regiões, uma nova geração de pesquisadores, formada principalmente nos departamentos de economia das universidades de origem anglo-saxã, começou a voltar suas atenções à história econômica.

Entre os anos 50 e 70, estudiosos como Arthur Lewis, Walt Rostow e Simon Kuznets teorizaram sobre os *estágios* de desenvolvimento econômico com

---

9 Sobre a polêmica e os aspectos epistemológicos de Fogel (1964), ver: GRANDI, 2009, p. 204-226.

base num conhecimento profundo da história da industrialização dos países desenvolvidos<sup>10</sup>. Importante também foi a tese do *desenvolvimento tardio*, proposta pelo historiador econômico russo-americano Alexander Gerschenkron, que se baseia na afirmação de que o progresso do desenvolvimento tecnológico exigia dos países europeus a criação de canais institucionais mais eficazes para mobilizar o financiamento industrial. Não apenas tal tese, mas também os *Workshops of history*, promovidos por Gerschenkron em Harvard, tiveram grande influência sobre os trabalhos de pesquisadores que, como Fogel, deram início a uma nova abordagem em história econômica que ficaria conhecida como *the new economic history* ou, simplesmente, *cliometrics* – derivado dos termos Clio (a musa grega da história) e *metrics* (medida ou medição).

O aparecimento dessa nova modalidade de pesquisa histórica recebeu grande impulso ao final dos anos 50 por meio do encontro organizado pela *Economic History Association* e o *National Bureau of Economic Research*, que resultou na “Conferência de Estudos sobre Renda e Riqueza”. Além das ferrovias, o grupo de pesquisadores desenvolveu outros estudos que versavam sobre tópicos controversos da história econômica americana. Alfred Conrad e John Meyer, por exemplo, abordaram o tema da escravidão como se ele fosse um problema de investimento e de avaliação sobre a lucratividade de se possuir cativos no sul dos Estados Unidos antes da Guerra Civil (MEYER, 1966, p. 95-130). Tal capítulo da história norte-americana também foi objeto do trabalho de Robert Gallman que, em 1960, rejeitou a hipótese segundo a qual a Guerra Civil teria contribuído para a aceleração da industrialização norte-americana.

North observou em 1963 que estava em curso uma verdadeira revolução no campo da história econômica nos Estados Unidos. Protagonizada por uma nova geração de historiadores econômicos que se mostravam incrédulos em relação às interpretações da história econômica tradicional norte-americana, tal “revolução” operava-se pela desmistificação de uma série de “verdades” históricas que paulatinamente caíam por terra ao serem submetidas a investigações fundamentadas por dados estatísticos. Todavia, o debate sobre as estradas de ferro estimulado pelas análises desses “novos historiadores econômicos” suscitou – e acreditamos que ainda suscita – uma das mais importantes e estimulantes con-

---

10 LEWIS, 1955; ROSTOW, 1971; KUZNETS, 1965.

trovérias sobre o crescimento e o desenvolvimento econômico, de acordo com Patrick O'Brien<sup>11</sup>.

Já no Brasil, o primeiro estudo acadêmico de fôlego a abordar o setor ferroviário brasileiro ficou a cargo de outro pesquisador norte-americano. Com base num substancial conjunto de dados estatísticos provenientes dos relatórios oficiais de órgãos do governo brasileiro responsáveis pelo setor, como a Inspeção Federal de Estradas<sup>12</sup>, o trabalho pioneiro de Julian Duncan (1932) fornece um excelente arrazoado sobre os diferentes resultados logrados pelas gestões públicas e privadas das ferrovias, desde a primeira legislação ferroviária do País (1835) até 1930.

Por outro lado, as primeiras pesquisas publicadas *in loco* no País surgiram durante os anos 40 e 50. Além dos adensados trabalhos de José Baptista (1942) e Ademar Benévolo (1953) sobre as estradas de ferro, outro exemplo é o estudo de Moacyr Silva (1949) sobre transportes em geral, o qual foi publicado no âmbito do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) e traz uma abordagem significativamente voltada às ferrovias. Já o primeiro trabalho dedicado especificamente a uma companhia ferroviária brasileira apareceu em 1950 (AZEVEDO). Na esteira desse estudo sobre a Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, diversos pesquisadores se voltariam à análise histórica de inúmeras outras empresas ferroviárias. Este fato tem conferido às companhias de estradas de ferro um lugar de destaque entre os estudos de história de empresas<sup>13</sup>.

Seja como for, os estudos sobre estradas de ferro no Brasil tiveram um grande salto de qualidade entre os anos 70 e 80. Nesse período, dois trabalhos chamaram a atenção da comunidade acadêmica. O primeiro, o livro *Café e ferrovias*, de Odilon Nogueira de Matos, busca sustentar a ideia, que hoje tem sido relativizada por alguns pesquisadores, do fim da “era ferroviária” no Brasil. Para Nogueira de Matos (1974, p. 167), após 1930, ou mais especificamente a partir dos anos 40, as ferrovias não teriam sido reaparelhadas e, assim, o setor teria

---

11 O'BRIEN, 1977.

12 Criada em 1911, a Inspeção era o órgão central responsável por fiscalizar os serviços de transporte ferroviário e rodoviário no país. No entanto, a partir de 1921, ela passou a exercer outros tipos de função que incluíam o planejamento da viação terrestre, a superintendência das administrações federais das ferrovias de propriedade da União e a fiscalização das companhias arrendadas ou concedidas pelo governo federal. Tempos depois, a Inspeção foi substituída através da institucionalização do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, em 1937, e do Departamento Nacional de Estradas de Ferro, em 1941.

13 Seguem alguns exemplos: EL-KAREH, 1982; QUEIROZ, 2004; NUNES, 2005; GRANDI, 2007; ALDRIGHI e SAES, 2005, p. 133-168; GRANDI, 2013.

entrado em franca decadência frente ao avanço dos transportes rodoviários. Em outros termos, superada a motivação econômica que havia sido encarnada pela cafeicultura, e somado a outros fatores que impulsionaram a expansão das estradas de rodagem, as ferrovias, particularmente as paulistas, perderam sua função primordial, tornando-se antieconômicas.

O segundo estudo, publicado em livro no ano de 1981, também aborda a relação entre a cafeicultura e o desenvolvimento ferroviário de São Paulo. Trata-se do trabalho seminal de Flávio Saes, que dedicou uma resoluta atenção aos dados contidos nos relatórios de três grandes ferrovias paulistas: a Paulista, a Mogiana e a Sorocabana. Seguindo algumas das asserções de Nogueira de Matos, Saes desenvolve uma interpretação lúcida sobre a expansão e o declínio das estradas de ferro em São Paulo como resultado de um cuidadoso tratamento dado às informações estatísticas disponíveis nesses relatórios e em outros tipos de fonte.

Nas páginas iniciais de apresentação da coletânea *Transportes e formação regional*, livro organizado por Alcides Goularti Filho e Paulo Cimó Queiroz, o próprio Saes observa que as pesquisas de história econômica tiveram um aumento expressivo no Brasil a partir da instalação dos programas de pós-graduação nos anos 70. Muitas das teses e dissertações produzidas a partir de então passaram a ter os meios de transportes como um dentre os novos temas de pesquisa da área. Dos anos 80 pra cá, é possível notar certa emergência das abordagens regionais a respeito do transporte por trilhos no Brasil. Os trabalhos de Nilson Thomé, Francisco Zorzo, José Teixeira e Francisco Hardman são alguns dentre os vários exemplos de estudos voltados para regiões distintas do caso mais amplamente estudado representado pela província/estado de São Paulo<sup>14</sup>. No trecho em destaque, Saes esclarece porque as estradas de ferro atraíram mais a atenção dos pesquisadores brasileiros no início da consolidação da história econômica no país:

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 transporte, em particular ferrovias e portos, aparecia como um complemento

---

14 THOMÉ, 1983; ZORZO, 2001; TEIXEIRA, 2004; HARDMAN, 2005.

daquela economia exportadora que, de certo modo, era o foco central dos estudos de nossa história econômica<sup>15</sup>.

Mais recentemente, surgiram dois importantes trabalhos que também merecem uma alusão da nossa parte<sup>16</sup>. O primeiro deles, de autoria de William Summerhill, examina o impacto econômico das ferrovias brasileiras em 1913 sobre o produto nacional. Seguindo o modelo de análise dos cliómetras, Summerhill se propõe a calcular o índice que representaria a chamada economia social (*the social savings*) gerada pela inovação ferroviária, sem deixar de ponderar que a magnitude de tal medida varia de acordo com o índice deflator utilizado para se estimar o valor das tarifas ferroviárias. Já o segundo estudo de relevo é o livro de Maria Lúcia Lamounier como resultado de sua tese de livre-docência defendida em 2008 na Universidade de São Paulo (campus de Ribeirão Preto). Este estudo reúne os resultados de anos de pesquisa de Lamounier sobre a organização do mercado de trabalho em torno da construção das ferrovias no País e, de acordo com Colin Lewis, que assina a apresentação do livro, consiste numa valiosa contribuição à revisão das análises historiográficas convencionais sobre o tema.

De uma forma ou de outra, e diante das diferenças de abordagens e das especificidades dos estudos elaborados no Brasil e nos Estados Unidos, as estradas de ferro constituem um importante fator da matriz produtiva dos países que, invariavelmente, têm como uma das metas principais dos seus governos a busca de alternativas capazes de conduzir à promoção do crescimento econômico e à melhoria da qualidade de vida dos cidadãos. As duas próximas seções têm como foco essa problemática.

## ***As ferrovias e o projeto desenvolvimentista no Brasil pós-1945***

Sabe-se que a partir dos anos 30, o Estado brasileiro passou a intervir mais diretamente na economia com o objetivo de promover e acelerar a industrialização. De maneira geral, o sentido da intervenção era o de alterar o projeto

---

15 SAES, "Apresentação" in: GOULARTI; QUEIROZ, 2011, p. 7.

16 SUMMERHILL, 2003; LAMOUNIER, 2012.

de desenvolvimento econômico ao utilizar maciçamente os instrumentos de política cambial, tarifária e creditícia para incentivar a indústria nascente. Assim, o Estado passou a conduzir, regulamentar e financiar (principalmente através do Banco do Brasil e do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico – BNDE) os novos setores industriais, além de estatizar muitos dos *antigos* serviços públicos, como ferrovias, abastecimento de água, eletricidade, entre outros.

O fato é que, logo após 1945, as estradas de ferro no Brasil se encontravam, em sua grande maioria, sucateadas e sem condições técnicas de oferecer um serviço adequado para o transporte de cargas e de passageiros. O desaparelhamento do setor não se evidenciava apenas em relação ao material rodante e de tração, mas também com respeito aos materiais necessários à execução de obras de construção e manutenção da via permanente e da supraestrutura ferroviária, como a conservação dos edifícios e estações. Apesar de a concorrência com os transportes rodoviários ser verificada desde os anos 20, as ferrovias brasileiras passaram a sofrer mais intensamente os efeitos de uma política adversa ao setor a partir dos anos 40. No período imediato ao pós-guerra, o Estado brasileiro iniciou a execução de uma política que definiria os contornos do novo padrão dos transportes terrestre no país apoiada no ideário do rodoviarismo.

É nesse contexto que o governo federal aprovou, mediante o decreto nº 15.093, de 20 de março de 1944, o Plano Rodoviário Nacional e, em seguida, a criação do Fundo Rodoviário Nacional, pelo Decreto-lei nº 8.463, de 27 de dezembro de 1945. Essas e outras medidas governamentais representam a ascensão, dentro dos aparelhos do Estado, de um novo grupo de interesses de classe que passou a coordenar a política da área de acordo com o que alguns autores chamam de “modelo brasileiro de desenvolvimento”<sup>17</sup>.

Diante disso, o governo que parece ter se comprometido a realizar a transição entre um tipo e outro de política de transporte foi o governo do presidente general Eurico Gaspar Dutra, eleito em 1945 e um dos principais ministros e membros de sustentação da ditadura do Estado Novo (1937-1945). O exame histórico da industrialização do país revela que o governo Dutra se mobilizou no sentido de forjar um aparato institucional que transparecesse aos agentes do capital financeiro

---

17 SODRÉ, 1987, p. 84. Ver também a concepção furtadiana de “modelo brasileiro do subdesenvolvimento” em FURTADO, 1974, p. 97-112.

internacional e, principalmente, aos investidores norte-americanos, o comprometimento do Estado em conceder as garantias por eles exigidas em troca de créditos de financiamento e importações de todas as ordens. Em 1950, último ano da gestão Dutra, o saldo da balança comercial do Brasil chegou a aproximadamente US\$ 300 milhões e uma fração considerável desse montante foi despendida com a importação de máquinas industriais e matérias-primas semiprocessadas e a compra, em termos desvantajosos à União, das ferrovias inglesas São Paulo Railway, em 1946, e Leopoldina e Great Western, em 1948 (PRADO JR, 1987, p. 306).

De acordo com Barjas Negri (1996, p. 80), a década de 50 assinala essa inflexão do sistema ferroviário para o rodoviário no estado mais industrializado do Brasil. As execuções dos planos rodoviários no estado de São Paulo resultaram em um sistema de circulação no qual as grandes conexões da malha viária ficaram cada vez mais dependentes das rodovias na interligação dos núcleos urbanos e agrícolas com a região da Grande São Paulo. Os dados a seguir confirmam essa tendência de aumento do transporte rodoviário de mercadorias e de diminuição da participação das ferrovias na matriz nacional de transporte.



**Tabela 1 – Brasil: participação no transporte de mercadorias por modal, 1950-1960**

Anos	RODOVIÁRIO		FERROVIÁRIO		MARÍTIMO		AÉREO		TOTAL	
	t/km	%	t/km	%	t/km	%	t/km	%	t/km	%
1950	10,8	38	8,3	29,2	9,2	32,4	0,1	0,4	28,4	100
1951	13,4	40,9	8,8	26,8	10,5	32	0,1	0,3	32,8	100
1952	16,3	45,8	9,1	25,6	10,1	28,4	0,1	0,3	35,6	100
1953	19,7	49,7	9,2	23,2	10,6	26,8	0,1	0,2	39,6	100
1954	22,3	51,9	9,4	21,9	11,1	25,9	0,1	0,2	42,9	100
1955	23,1	52,7	9,3	21,2	11,3	25,8	0,1	0,2	43,8	100
1956	25,5	52,2	9,7	19,9	13,5	27,7	0,1	0,2	48,8	100
1957	26,8	52,7	10,2	20,1	13,7	27	0,1	0,2	50,8	100
1958	32	56,6	10,5	18,6	13,9	24,6	0,1	0,2	56,5	100
1959	37,3	57,9	12,5	19,4	14,5	22,5	0,1	0,1	64,4	100
1960	42,6	60,5	13,2	18,7	14,5	20,6	0,1	0,1	70,4	100

Fonte: Barat. A evolução dos transportes no Brasil. Rio de Janeiro: IBGE/IPEA, 1978, p. 16.



Apesar de o entusiasmo de uma parte da elite econômica brasileira em relação aos automotores ter se manifestado inicialmente nas décadas de 1910-20, foi durante o período de 1930-45 que a indústria automobilística veio à baila em nosso país, graças ao projeto nacional de integração e desenvolvimento orquestrado pelo primeiro governo Vargas. Para Joel Wolfe (2010, p. 110-111), o programa nacionalista de Vargas visava não apenas livrar o Brasil de sua suscetibilidade à natureza instável dos ciclos da economia agroexportadora, mas objetivava também transformar o Brasil numa nação poderosa. Porém, a escassez de capitais e tecnologia necessários à produção dos insumos industriais, tais como aço e óleo refinado, e à fabricação dos automotores levou o Brasil a estabelecer novos laços de dependência econômica com o exterior.

Em paralelo ao avanço das rodovias e da associação do Estado e de empresas públicas com corporações estrangeiras engajadas na implantação da indústria automobilística no País, o governo federal começou a ampliar sua política de estatização do setor ferroviário de modo a tentar recuperar os péssimos resultados que a maioria das companhias privadas vinha produzindo. Os dados deixam isso claro: em 1945, o governo federal administrava 41% das ferrovias do País, os governos estaduais geriam 31% e a iniciativa privada cuidava de 28%; oito anos depois, o panorama da administração de ferrovias era bem diferente, pois o governo federal havia aumentado sua participação para 69%, enquanto governos estaduais e empresas particulares administravam 25% e 6% do total de ferrovias, respectivamente. Já no caso dos regimes de propriedade das estradas de ferro, a tendência ao desaparecimento da propriedade privada do setor era ainda mais flagrante. Em 1953, governos federal e estaduais eram juntos proprietários de 94% do sistema ferroviário nacional (VILLELA; SUZIGAN, 1973, p. 398-401).

De fato, o reconhecimento por parte da tecnocracia estatal a respeito da maior flexibilidade dos automotores no atendimento à demanda de transporte dos novos complexos industriais foi decisivo para que o ideário rodoviarista deixasse de ser um “sonho de elite” e passasse a fazer parte da agenda política do Estado. Ao longo dos anos 50, essa orientação política da burocracia estatal responsável pela área dos transportes pôs em cheque, de uma vez por todas, o predomínio exercido até então pelas ferrovias, particularmente no transporte de cargas a longas distâncias.

Do suicídio de Vargas, em 1954, em diante, o que se viu foi a consolidação de um projeto que havia nascido durante o período ditatorial do Estado Novo, voltado à implantação da indústria pesada e da indústria produtora de bens de consumo duráveis, como automóveis e eletrodomésticos. A reviravolta ocorrida na mentalidade das autoridades públicas em relação aos transportes se deu em janeiro de 1946, quando, através da Portaria nº 19 do Ministério da Viação e Obras Públicas, o ministro Maurício Joppert da Silva nomeou uma comissão para rever e atualizar o Plano Geral de Viação Nacional de 1934, o qual deixava entrever em seu conteúdo uma predileção em favor do estímulo às ferrovias e do reaparelhamento do setor. O relatório elaborado por essa comissão, e entregue ao presidente Dutra em 30 de outubro de 1947, compreende a apresentação do novo plano de 1946 e do projeto que aprova e cria o Conselho Nacional de Viação e Transporte.

De maneira geral, o que as evidências históricas indicam é que, ao final do governo Dutra, o setor ferroviário deixou de ser prioridade entre os órgãos responsáveis pelas políticas públicas de transporte. A obsolescência de grande parte da rede ferroviária nacional e a perenidade das dificuldades financeiras vividas pela maioria das estradas de ferro minaram a possibilidade de uma reestruturação eficaz do setor, que também sofria com pressões políticas advindas de novos grupos empresariais interessados em construir rodovias e implantar a produção de automóveis no Brasil.

A seguir, estão pontuadas algumas questões de pesquisa que relacionam o modelo de desenvolvimento adotado a partir do governo Kubitschek e a questão dos transportes. É estabelecido um diálogo com alguns referenciais teóricos provenientes da economia do desenvolvimento e da nova economia institucional. Antes, porém, convém observar que o processo de industrialização da economia brasileira, pautada pela política de substituição de importações, começou a dar os primeiros sinais de saturação no correr da década de 50. Assim, o que se sobleva desse período é a expansão dos ramos produtivos tidos como “pesados”, ou seja, de 1949 a 1959, o setor industrial como um todo cresceu a uma taxa média anual de 8,5% e, entre 1959 e 1964, elevou-se à marca de 9,7% (FURTADO, 1973, p. 139).

Na próxima seção, buscarei demonstrar qual foi o peso relativo do setor de transporte durante essa fase acelerada de industrialização da economia bra-

sileira ao passo que o diálogo com a literatura nos ajudará a formular problemáticas de pesquisa que relacionam os transportes ao conceito mais amplo de desenvolvimento econômico.

## ***Desenvolvimento e transporte***

Há um consenso entre os estudiosos de que na década de 60 houve o esgotamento do processo de substituição de importações na América Latina. Isso porque o período foi marcado pela diminuição do coeficiente de importação e da abrangência dessas substituições bem como pelo enfraquecimento das conexões entre setores produtivos. Houve escassez de recursos financeiros e tecnológicos, e esta ficou evidente pela desaceleração dos investimentos em bens de capital em comparação com a década anterior<sup>18</sup>. No caso brasileiro, essa queda da taxa de investimento ocorreu devido ao fato de – concluído o Plano de Metas do governo Kubitschek – a economia herdar um excesso de capacidade produtiva que causou a diminuição das atividades dos outros setores negligenciados pelo Plano, os quais, por sua vez, entraram em crise devido à queda dos lucros e à redução dos gastos de capital.

Autores de diferentes vertentes do pensamento econômico teorizaram sobre os problemas econômicos de países subdesenvolvidos como o Brasil. Kalecki (1976, p. 23-24), por exemplo, observou que o problema do desemprego e das crises econômicas em países subdesenvolvidos era fundamentalmente diferente do problema enfrentado pelas economias capitalistas desenvolvidas. Nessas últimas, tais problemas se relacionavam à inadequação da demanda efetiva; ou seja, durante períodos de depressão, o desemprego coexistia com a subutilização da capacidade instalada e tal situação poderia, por consequência, ser remediada por medidas voltadas ao estímulo da demanda efetiva, como empréstimos financiados pelos governos e investimentos diretos estatais.

Já desemprego e subemprego nos países subdesenvolvidos são de natureza completamente distinta, pois resultam da escassez de capital na forma de novos equipamentos e não da deficiência da demanda efetiva. Mesmo se houvesse uma utilização plena da capacidade produtiva nessas economias – o que

---

18 A este respeito ver os trabalhos da CEPAL, dentre eles: PREBISCH, 1972.

parecia ser o caso do Brasil no início dos anos 60 –, elas não seriam capazes de absorver toda a mão de obra disponível. Consequentemente, o padrão de vida das populações cairia consideravelmente, além do fato de essa situação não poder ser remediada por manobras financeiras. Em suma, para Kalecki, o principal problema das economias subdesenvolvidas decorre da deficiência da capacidade produtiva e não de sua anormal subutilização.

Outro importante autor dentre os estudiosos do desenvolvimento econômico é Albert Hirschman. Para ele, a teoria do crescimento conjunto e equilibrado, sugerida por alguns autores clássicos da economia do desenvolvimento – como Paul Rosenstein-Rodan e Ragnar Nurkse –, é, em essência, um exercício retrospectivo de estatísticas comparativas. Em contrapartida, o mercado em geral absorve vantagens “desequilibradas” que se manifestam no âmbito da produção graças à redução dos custos causada pelas inovações, por novos produtos ou por substituições de importações. De acordo com o autor, a dinâmica do desenvolvimento é operada através do aumento de renda, o qual é transferido do setor líder da economia para outros setores, isto é, de certas indústrias para outras, de uma empresa a outra. Hirschman sustenta que o crescimento equilibrado que se revela pelo retrato de dois momentos diferentes no tempo é o resultado de uma série de vantagens irregulares do setor líder que, segundo o seu modelo, é perseguido por outros setores naquilo que os economistas chamam de *catching-up* (HIRSCHMAN, 1958, Chapter 4). Esse modelo teórico, formulado em 1958 por Hirschman, é sem dúvida, de extrema valia para se pensar o papel exercido pelo setor automobilístico durante a implementação do Plano de Metas no Brasil, na segunda metade dos anos 50.

A implantação do parque industrial automobilístico teve como um dos seus desdobramentos a intensificação da subordinação econômica do Brasil aos capitais internacionais. Para Nelson Werneck Sodré, o Estado brasileiro desse período perdeu a soberania nacional ao capitular irrestritamente às condições impostas pelos grandes trustes internacionais. O trecho a seguir apresenta um dos seus argumentos:

A indústria nacional, em 1955, abrangia mais de 1.000 fábricas e estava em condições de produzir mais de 50% das peças e partes do automóvel – e a Fábrica Nacional de Motores já produzia mais de 70% delas, para o caminhão que fornecia – quando a solução governamental foi imposta. Assim, no momento em que

a indústria nacional atingia a etapa em que a produção de automóveis surgiria, naturalmente, e a custo social razoável, o planejamento à base da submissão aos interesses externos reservava aos monopólios estrangeiros o mercado nacional: eles passaram a produzir dentro do país aquilo que, antes, lhes vinham fornecendo do exterior, e às vésperas de perder o mercado. O Plano estabeleceu uma série de favores, dos mais escandalosos aos monopólios estrangeiros, representando a canalização, para eles, de dezenas de milhões de cruzeiros, com os privilégios de câmbio, de comércio e de remessa de lucros, além daqueles ligados à tributação. Mais do que isso: o Governo brasileiro emprestou aos monopólios estrangeiros os cruzeiros para a compra de divisas e lhes concedeu financiamentos oficiais, a longo prazo, para instalação e ampliação de suas fábricas (SODRÉ, p. 87).

Conforme se vê, na passagem dos anos 50 para os 60, o governo brasileiro fez sua opção por um tipo específico de modelo de desenvolvimento que poderíamos chamar de “desenvolvimento combinado”, ou “associado”, ao capital dos grandes conglomerados internacionais. Dentre as medidas criticadas por Sodré, ressaltam-se: a Instrução 113 da Superintendência da Moeda e do Crédito (Sumoc), aprovada em 17 de janeiro de 1955 pelo diretor Otávio Gouvêa de Bulhões; e a criação do Grupo Executivo da Indústria Automobilística (GEIA), em junho de 1956, comandado pelo ministro da Viação e Obras Públicas, Lúcio Martins Meira, acompanhado por mais quatro membros diretores efetivos – o diretor-executivo da Sumoc, José Garrido Torres, o diretor-superintendente do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico (BNDE), Roberto de Oliveira Campos, e os diretores da Carteira de Comércio Exterior (CACEX) e da Carteira de Câmbio do Banco do Brasil, Ignácio Tosta Filho e Paulo Pook Correia (LATINI, 2007, p. 139 e Anexo III).

Foi esse o grupo político-econômico responsável por redefinir o padrão da infraestrutura de transportes no país de acordo com a meta mais ansiada pelo Plano do governo: o fomento à indústria automobilística. A institucionalização do GEIA no interior do aparelho do Estado nacional consubstanciava, portanto, a formação de um novo bloco de poder que passou a dominar ideológica e operacionalmente as políticas públicas de transportes. De modo geral, o objetivo do GEIA era oferecer os estímulos fiscais e monetários demandados pelo capital internacional da indústria automobilística para que esta se tornasse o setor

líder da economia, induzindo assim um novo padrão de acumulação de capital e crescimento econômico no País. Helen Shapiro observa que a estratégia do programa automotivo era assegurar o comprometimento das montadoras multinacionais com o governo federal – o qual tinha a intenção de nacionalizar de 90% a 95% da fabricação de veículos no prazo de cinco anos<sup>19</sup>.

Esses apontamentos sobre as mudanças verificadas na infraestrutura nacional de transporte, como consequência de uma evidente inflexão da política de transporte no Brasil, nos permitem pensar a respeito de problemas de pesquisa que podem servir de sugestões ao desenvolvimento de novas pesquisas nas áreas de história econômica e desenvolvimento econômico. Pois, ao olharmos para os transportes como um dos setores fundamentais do projeto político de desenvolvimento econômico, seja ele regional ou nacional, nos colocamos em condições de articular aquilo que é particular (ao Brasil ou a uma determinada região) com o geral, a microanálise com a macroanálise e, talvez, o contingencial com o que é mais constante, regular, ou de difícil alteração no curto prazo, dado seus aspectos estruturais e institucionais.

Assim sendo, creio que o conceito de *path dependence*, frequentemente empregado pelos autores neoinstitucionalistas, pode oferecer um componente explicativo importante sobre a avaliação dos resultados socioeconômicos gerados em decorrência do que o conceito representa: os arranjos institucionais herdados de uma temporalidade passada<sup>20</sup>. Entendo que hoje a reflexão sobre os países que compõem o chamado Novo Mundo, isto é, as regiões das Américas e da Oceania, passa pela compreensão das mudanças sociais ao longo do tempo que o conceito anteriormente citado encarna. Assim, pode-se pensar nas seguintes questões relacionadas: é possível afirmar que houve a existência de dois modelos de política de transporte diferentes, um no Brasil e na Argentina, por um lado, e, por outro, um nos Estados Unidos e no Canadá? Isto é, há um modelo definido de transporte que podemos denominar norte-americano e outro sul-americano? Em caso de confirmação dessa hipótese, quais seriam as características mais marcantes desses dois modelos?

Partindo-se do entendimento de que há certas semelhanças entre os sistemas ferroviários sul e norte-americanos – como, por exemplo, o forte viés car-

---

19 SHAPIRO, in ARBIX, G. e ZILBOVICIUS, M. (Orgs.), 1997, p. 36.

20 A esse respeito ver particularmente o Capítulo 5 de NORTH, 2005.

gueiro –, além, é claro, de diferenças específicas da política nacional de transporte de cada país, pode-se, por meio da análise dos dados estatísticos disponíveis, formular um conjunto de hipóteses a serem testadas e problematizadas. Ademais, considerando-se que o bom funcionamento do sistema de transportes é um dos elementos-chave para a promoção do desenvolvimento econômico, o confronto das informações relativas ao desempenho dos setores de transporte entre países com os níveis de renda *per capita* nos ajuda em nossa tarefa de problematização.



**Tabela 2 – Produtividade ferroviária e PIB *per capita*, 1968 (países selecionados)**

PAÍS	PIB PER CAPITA A CUSTO DE FATORES (US\$/HAB.)	TKU PER CAPITA
Brasil	283	249
Argentina	658	547
Estados Unidos	3,956	5,402

Fonte: ONU, Statistical Yearbook, 1970.

Os dados de 1968 confirmam a situação temerária das ferrovias brasileiras, além do baixo nível de renda média dos brasileiros (medido pelo PIB *per capita* a custo de fatores), em comparação aos Estados Unidos e à Argentina. Essa evidência nos impele a questionar se existe uma relação forte e estreita entre a produtividade do transporte ferroviário de carga e o desenvolvimento econômico desses países ao final dos anos 60. Outra indagação relevante seria: quais são as principais diferenças entre as políticas de transporte desses países que poderiam justificar, pelo menos em parte, o resultado modesto das ferrovias cargueiras no Brasil e a alta produtividade das ferrovias norte-americanas?

Sem dúvida, o que se pode adiantar aqui é que, com o aprofundamento da industrialização substituidora de importações, a estrutura econômica do Brasil se transformou. Dentre essas transformações, surgiram novos centros de produção e distribuição de produtos manufaturados que, por sua vez, demandavam novos fluxos de tráfegos com origens e destinos diferentes daqueles que as vias férreas atendiam anteriormente. Consoante às modificações estruturais da economia, o Estado brasileiro foi progressivamente ampliando os investimentos na construção e conservação das estradas de rodagem. Para Josef Barat, a expansão

excessiva do sistema rodoviário é a causa e o sintoma da deterioração das ferrovias e do sistema de navegação costeira. Com efeito, a proliferação de novos investimentos rodoviários ao mesmo tempo em que atendeu a pressão da demanda pelos serviços de transporte, oferecendo um ajustamento *expost*, dificultou as condições de recuperação das demais modalidades. Para o pesquisador:

Chegou-se, em meados dos 60, a uma situação de hipertrofia do sistema rodoviário que implicou, concretamente, o transporte ineficiente de muitos bens, distorcendo a função econômica específica dos transportes, principalmente nas regiões de maior desenvolvimento. Assim, o sistema de transporte chegou a constituir-se num obstáculo às próprias possibilidades de desenvolvimento econômico (BARAT, 1978, p. 114-115).

Essa avaliação de Barat de que os transportes agiram na contramão do desenvolvimento econômico no Brasil ao final dos anos 60 é reveladora e nos instiga a refletir sobre quais os elementos que explicam essa inversão de papéis dos transportes durante esse período. A comparação do Brasil com o Canadá e também com outros dois exemplos clássicos de grandes sistemas ferroviários europeus se apresenta factível do ponto de vista dos dados. Como se pode notar, o Brasil também destoa dos outros casos em foco quando se avalia a participação relativa de rodovias e ferrovias na matriz nacional de transporte de carga.



**Tabela 3 – Participação relativa na matriz de transporte de carga em 1960, 1965 e 1968 (t/km)**

	1960		1965		1968	
	Ferroviário	Rodoviário	Ferroviário	Rodoviário	Ferroviário	Rodoviário
<b>País</b>	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)
França	58	31	45	32	48	42
Reino Unido	74	11	55	32	42	44
Canadá	43	11	42	9	42	9
Brasil	19	61	18	68	14	72

Fonte: BARAT, 1978, p. 33.



Pode-se facilmente notar, através dos dados, que no Reino Unido houve uma diminuição acintosa da participação ferroviária que certamente transferiu parte considerável dos seus fluxos de carga aos automotores até se chegar a um equilíbrio no final dos anos 60. Isso também foi verificado no caso francês, porém em termos mais brandos que a experiência britânica e com um resultado um pouco mais favorável para as ferrovias. Já o exemplo do Canadá apresenta-se totalmente em favor das estradas de ferro ao passo que o Brasil confirma o viés automotivo do seu modelo de transporte de carga.

Se no início da década de 50 as ferrovias brasileiras respondiam por 29,2% (ver Tabela 1) do movimento de cargas do País e em 1968 tal participação se reduziu a apenas 14%, é plausível pensar que o modelo de desenvolvimento adotado pelas instituições brasileiras (Estado, empresas e entidades da sociedade civil em geral) em meados do século passado não privilegiou o modal ferroviário como um dos vetores do plano desenvolvimentista. Ao que tudo indica, essa não foi a opção levada a cabo pelos países norte-americanos, pelo menos até o final dos anos 60. De qualquer forma, a breve análise de estatística descritiva realizada neste capítulo é só um primeiro ensejo e espero que sirva de estímulo para futuras pesquisas que, acredito, surgirão no Brasil num espaço de tempo relativamente curto.

### ***Referências bibliográficas***

ALDRIGHI, Dante M.; SAES, F. A. M. Financing pioneering railways in São Paulo: the idiosyncratic case of the Estrada de Ferro Sorocabana (1872-1919). **Estudos Econômicos**, v. 35, p. 133-168, 2005.

AZEVEDO, Fernando de. **Um trem corre para o oeste**: estudo sobre a Noroeste e seu papel no sistema de viação nacional. São Paulo: Livraria Martins, 1950.

AZEVEDO, M. N. **Transportes sem rumo**: o problema dos transportes no Brasil. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1964.

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

BARAT, Josef. **A evolução dos transportes no Brasil**. Rio de Janeiro: Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística/Instituto de Planejamento Econômico e Social, 1978.

BENÉVOLO, Ademar. **Introdução à história ferroviária do Brasil**: estudo social, político e histórico. Recife: Edições Folha da Manhã, 1953.

BOGART, Dan. Nationalizations and the development of transport systems: cross-country evidence from railroad networks. **Journal of Economic History**, v. 69, 2009.

BOGART, Dan. A global perspective on railway inefficiency and the rise of state ownership, 1880-1912. **Explorations in Economic History**, v. 47, p. 158-178, 2010.

BOLINO, August C. **The Development of the American Economy**. Columbus: Ohio, 1961.

CAIN, Louis P.; WHAPLES, Robert. Economic history and cliometrics. In: WHAPLES, R.; PARKER, R. E. (eds.). **Routledge Handbook of Modern Economic History**. London and New York: Routledge, 2013. p. 3-13.

CONRAD, Alfred H.; MEYER, John R. The economics of slavery in the ante-bellum South. **Journal of Political Economy**, v. 66, p. 95-130, 1958.

DEBES, Célio. **A caminho do oeste (História da Companhia Paulista de Estradas de Ferro)**. São Paulo: Ed. Comemorativa do Centenário da Fundação da Companhia Paulista, 1968.

DUNCAN, Julian S. **Public and Private Operation of Railways in Brazil**. New York: Columbia University Press, 1932.

EL-KAREH, Almir C. **Filha branca de mãe preta: a Companhia de Estrada de Ferro D. Pedro II, 1855-1865**. Petrópolis: Vozes, 1982.

FISHLOW, Albert. **American Railroads and the Transformation of the Ante-Bellum Economy**. Cambridge, MA: Harvard University Press, 1965.

FOGEL, Robert W. **The Union Pacific Railroad: a Case of Premature Enterprise**. Baltimore: Johns Hopkins Press, 1960.

FOGEL, Robert W. **Railroads and American Economic Growth: Essays in Econometric History**. Baltimore and London: Johns Hopkins Press, 1964.

FURTADO, Celso. **A hegemonia dos Estados Unidos e o subdesenvolvimento da América Latina**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1973.

FURTADO, Celso. **O mito do desenvolvimento econômico**. São Paulo: Círculo do Livro, 1974.

GALLMAN, Robert E. Commodity Output, 1839-1899. In: National Bureau of Economic Research. **Trends in the American Economy in the Nineteenth Century**. Princeton, NJ: Princeton University Press, 1960.

GERSCHENKRON, Alexander. **Economic Backwardness in Historical Perspective**. Cambridge, MA: Harvard University Press, 1962.

GRANDI, Guilherme. **Café e expansão ferroviária: a Companhia E.F. Rio Claro, 1880-1903**. São Paulo: Annablume, 2007.

GRANDI, Guilherme. História econômica ou economia retrospectiva? Robert Fogel e a polêmica sobre o impacto econômico das ferrovias no século XIX. **Territórios e Fronteiras**, v. 2, n. 1, jan./jun. 2009.

GRANDI, Guilherme. **Estado e capital ferroviário em São Paulo: a Companhia Paulista de Estradas de Ferro entre 1930 e 1961**. São Paulo: Alameda, 2013.

HARDMAN, Francisco F. **Trem fantasma: a ferrovia Madeira-Marmaré e a modernidade na selva**. São Paulo: Companhia da Letras, 2005.

HIRSCHMAN, Albert Otto. **The Strategy of Economic Development**. New Haven, Conn.: Yale University Press, 1958.

KALECKI, Michal. **Essays on Developing Economies**. The Harvest Press, 1976.

KROOSS, Herman E. **American Economic Development**. Englewood Cliffs, NJ, 1959.

KUZNETS, Simon. **Economic Growth and Structure**. London: Heinemann Educational Books, 1965.

LAMOUNIER, Maria L. **Ferrovias e mercado de trabalho no Brasil do século XIX**. São Paulo: Edusp, 2012.

LATINI, Sydney A. **A implantação da indústria automobilística no Brasil: da substituição de importações ativa à globalização passiva**. São Paulo: Alaúde Editorial, 2007.

LEWIS, William A. **Theory of Economic Growth**. London: George Allen and Unwin Ltd, 1955.

MATOS, Odilon N. **Café e ferrovias: a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira**. 2. ed. São Paulo: Alfa-Omega, 1974.

NEGRI, Barjas. **Concentração e desconcentração industrial em São Paulo (1880-1990)**. Campinas: Editora da Unicamp, 1996.

NORTH, Douglass C. Ocean freight rates and economic development, 1750-1913. **Journal of Economic History**, v. 18, n. 4, 1958. p. 537-555.

NORTH, Douglass C. Quantitative research in American economic history. **American Economic Review**, n. 53, 1963.

NORTH, Douglass C. **Understanding the Process of Economic Change**. Princeton: Princeton University Press, 2005.

NUNES, Ivanil. **Douradense: a agonia de uma ferrovia**. São Paulo: Annablume, 2005.

NUNES, Ivanil. **Integração ferroviária Sul-americana: por que não anda esse trem?** São Paulo: Annablume, 2011.

O'BRIEN, Patrick. **The New Economic History o the Railways**. London: Croom Helm, 1977.

PINTO, Adolpho A. **História da viação pública de São Paulo**. 2. ed., São Paulo: Governo do Estado, 1977.

PRADO JR., Caio. **História econômica do Brasil**. 35. ed. São Paulo: Brasiliense, 1987.

PREBISCH, Raúl (dir.). **Transformación y desarrollo. La gran tarea de América Latina**. v. 2. México: Fondo de Cultura Económica, 1972.

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

ROSTOW, Walt W. **The Stages of Economic Growth: a Non-Communist Manifesto**. London: Cambridge University Press, 1971.

SAES, Flávio A. M. Apresentação. In: GOULARTI FILHO, Alcides; QUEIROZ, Paulo R. C. (Orgs.). **Transportes e formação regional: contribuições à história dos transportes no Brasil**. Dourados: Ed. UFGD, 2011.

SHAPIRO, Helen. A primeira migração das montadoras: 1956-1968. In: ARBIX, G.; ZILBOVICIUS, M. (Orgs.). **De JK a FHC: a reinvenção dos carros**. São Paulo: Scritta, 1997.

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

SODRÉ, Nelson W. **Brasil: radiografia de um modelo**. 7. ed., Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1987.

SUMMERHILL, William R. **Order against Progress: Government, Foreign Investment, and Railroads in Brazil, 1854-1913**. Stanford, CA: Stanford University Press, 2003.

TEIXEIRA, José W. **Ferrovias Tereza Cristina: uma viagem ao desenvolvimento**. Tubarão: Editora do Autor, 2004.

THOMÉ, Nilson. **O trem de ferro: a ferrovia do contestado**. Florianópolis: Lunardelli, 1983.

VILLELA, Annibal V.; SUZIGAN, Wilson. **Política do governo e crescimento da economia brasileira, 1889-1945**. Rio de Janeiro: Instituto de Planejamento Econômico e Social/Instituto de Pesquisas, 1973.

ZORZO, Francisco A. **Ferrovias e rede urbana na Bahia: doze cidades conectadas pela Ferrovia no Sul do Recôncavo e Sudoeste Baiano**. Feira de Santana: UEFS, 2001.

WOLFE, Joel. **Autos and Progress: the Brazilian Search for Modernity**. New York: Oxford University Press, 2010.



# *REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S/A*

*uma empresa passageira*

— Ivanil Nunes

Pós-doutor pela Universidade de São Paulo e pela Universidad de Buenos Aires/FAPESP. Doutor em Ciências Sociais pelo Programa de Integração da América Latina da Universidade de São Paulo. Mestre em Economia pelo Programa de Pós-Graduação em Economia (área de concentração em História Econômica) da Universidade Estadual Paulista. Tem licenciatura e bacharelado em Ciências Sociais pela Universidade Estadual Paulista – UNESP.



O objetivo neste capítulo é analisar a função estratégica desempenhada pela Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA) no processo de reestruturação da malha ferroviária nacional a partir da década de 1950. O estudo centra-se, particularmente, no trato público dispensado ao sistema ferroviário nacional enquanto este esteve sob a coordenação daquela empresa – período compreendido entre o processo de encampação da maioria das empresas férreas que operavam no Brasil na década de 1950 até o retorno destas empresas à iniciativa privada na década de 1990. A RFFSA foi fundada em 16 de março de 1957, dissolvida em dezembro de 1999 e liquidada no dia 22 de janeiro de 2007. Sua formação se deu com o agrupamento de 22 empresas férreas altamente deficitárias, cujas propriedades pertenciam à União desde antes de 1934, e de outras dez empresas férreas encampadas entre 1935-68<sup>21</sup>. Em seu conjunto, essas ferrovias pertencentes à União apresentavam altíssimos déficits operacionais que, em 1953, na média, atingiram a marca de 117,6% em relação às suas receitas (BRASIL, 1955).

### ***RFFSA: estratégia estatal frente ao “fim da era ferroviária”***

Por volta de meados da década de 1950, quase todas as ferrovias brasileiras apresentavam saldos operacionais negativos, o que evidencia que aquele modelo de negócios havia, de fato, entrado em crise.

Das dezesseis maiores empresas relacionadas na tabela da página seguinte, apenas quatro apresentaram resultados positivos em 1953, sendo que três delas localizavam-se em São Paulo. Utilizando uma regra geral, pode-se afirmar que o principal critério utilizado para que cada uma dessas empresas fosse estatizada foi o desempenho operacional altamente comprometido.

Através de pesados investimentos públicos, a RFFSA passou por amplo processo de saneamento, o qual se estendeu desde a fundação até o momento de sua liquidação. Lacerda (2008) afirma que, apenas do BNDES para a RFFSA foram realizados investimentos equivalentes a R\$ 55 bilhões entre

---

21 Estrada de Ferro 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); Viação Férrea Federal Leste Brasileiro (2.545 km); Rede F. Nordeste (2.655 km); Rede Paraná-S. Catarina (2.666 km); E. F. Leopoldina (3.057 km) e Viação F. R. G. do Sul (3.735 km) (Revista Ferroviária, Janeiro de 1990, p. 15).

1956 e 2001. Ao ser liquidada, a empresa deixou para trás dívidas que, segundo o Ministério do Planejamento, ultrapassam o montante de vinte bilhões de reais: “dívidas de R\$ 14,984 bilhões (metade com o próprio governo) e passivo trabalhista de até R\$ 7,539 bilhões” (BRASIL (c), 2009; FOLHA DE SÃO PAULO, 2009).



**Tabela 1 – FERROVIAS BRASILEIRAS: saldo operacional de 1936 a 1953**

FERROVIAS	SALDO (%)						
	1936	1937	1938	1939	1940	1947	1953
V. F. F. Leste Brasileiro	17,3	6,3	-3,9	-118,5	-134,5	nd	-428,9
Rede de Viação Cearense	12,9	0,9	-2,3	10,1	14,2	nd	-410,4
E. F de Goiás	15,9	29,4	30,8	11,0	24,2	nd	-249,7
Rede Mineira de Viação	-3,7	-12,8	-13,7	-16	-10,7	-48,8	-148,2
Leopoldina Railway	17,1	16,1	13,3	13,6	12,4	-3,4	-142,9
E. F Noroeste do Brasil	-18,1	-25,2	-5,3	-8,6	-11,6	-2,5	-130,5
E. F Central do Brasil	-29,7	-50,5	-41,4	-39,9	-29,9	-1,0	-100,4
V F Rio Grande Sul	13,2	-6,4	-1,8	3,9	1,6	nd	-88,4
Rede Paraná-Santa Catarina	1,8	4,4	1,5	13,8	15,4	-17,6	-68,2
Companhia Mogiana	26,6	24,6	29,5	21,3	21,7	nd	-41,0
E. F Araraquara	31,1	30,3	35	21,3	26,3	nd	-36,1
Rede F Nordeste	18,8	6,5	13,4	27,6	28,6	10,5	-2,6
E. F Sorocabana	24,6	25,2	14,3	20,6	20,4	nd	1,4
E. F Vitória-Minas	4,0	-0,9	-2,4	9,6	8,2	nd	6,4
Companhia Paulista	41,5	43	37,3	37	31,8	nd	7,4
São Paulo Railway	32,7	28,1	27,9	27,3	26,5	-0,6	9,9

**Fonte:** BRASIL. Estatística das Estradas de Ferro do Brasil, 1943, 1957; MARTINS, 1995: quadros LVII e LXXIX.

Paralelamente a esse histórico de altíssimos investimentos públicos, a velha rede férrea estatal, quando foi ofertada a leilão, já estava devidamente desvencilhada de diversos serviços deficitários, como os transportes de passageiros, de animais e de pequenas expedições. Por consequência deste rearranjo, a RFFSA operava com uma pequena parcela de ferroviários; portanto, com altíssima produtividade quando se compara sua estrutura operacional na década de 1950 com a que possuía nos anos 90.

É sintomático que no ano de 1991, em pleno processo de constituição do Programa Nacional de Desestatização (PND), a RFFSA apresentasse o melhor resultado da sua história, “e não fossem as despesas financeiras herdadas do passado e as perdas resultantes na participação no capital das controladas (CBTU, Trensurb e AGEF), o prejuízo líquido do exercício, de Cr\$ 709,2 bilhões, teria se transformado em lucro de Cr\$ 43,5 bilhões, correspondente a US\$ 70 milhões” (REVISTA FERROVIÁRIA, set. 1992, p. 16).

Quando se compara o ano de fundação (1957) com o de 1991 (ano que precede a inclusão da RFFSA no PND) ou de 1995 (o qual antecede a desestatização), evidencia-se que a malha ferroviária brasileira, que tanto motivou o retorno da iniciativa privada ao setor, na década de 1990, difere, e muito, daquele conjunto de empresas deficitárias encampadas meio século antes, conforme pode ser visto no quadro a seguir.



**Quadro 1 – RFFSA: extensão das linhas, ferroviários em serviço e transportes realizados**

	1957	1991	1995	2006*
Linhas (KM)	29.723	21.964	21.859	21.363
Ferrosviários	162.700	49.342	37.469	14.465
TKU x mil	5.505.147	36.397.251	36.388.282	77.300.000

**Fonte:** REVISTA FERROVIÁRIA, set. 1992; RFFSA. Anuários estatísticos da RFFSA, 1989/1991 e 1996; BRASIL (d), 7 fev. 2009.

\* o ano de 2006 refere-se à somatória dos dados das concessionárias ALL, CFN, FCA, FTC, MRS e NOVOESTE, as quais receberam as linhas da RFFSA em concessão a partir de 1996.

Entre 1957 e 1991 ocorreu uma diminuição de 26,5% nas linhas consideradas deficitárias, bem como uma redução de 70% no quadro de empregados. No mesmo período, no entanto, a quantidade transportada, em TKU, fora acrescida em mais de 560%. Ao se comparar os anos de 1995 e 2006, após dez anos de gestão privada, o que se nota é que continuou a ocorrer mais do mesmo: redução da quantidade de ferroviários empregados (- 61,4%) paralelamente ao crescimento da quantidade transportada (+ 112,4%). Não se trata de afirmar aqui que a RFFSA inventara durante a fase estatal a fórmula do sucesso da gestão ferroviária. No entanto, não se pode olvidar que tais indicadores, obtidos pela gestão estatal,

foram bastante estimulantes para o retorno dos capitais privados que venceram os leilões de “privatização” ocorridos no setor entre 1996 e 1997.

O fato relevante em discussão aqui está centrado na seguinte questão: teria a RFFSA cumprido, ao longo de quase cinquenta anos, a função, oficialmente defendida pelo Estado brasileiro, de

fiscalizar, em todo o território nacional, os serviços de transporte ferroviário; promover a coordenação de estudos tarifários e de custos de transportes ferroviários em geral; planejar a unificação e padronização do sistema ferroviário brasileiro; proceder à avaliação qualitativa e quantitativa do sistema ferroviário nacional; realizar pesquisa relacionada com o aperfeiçoamento das atividades ferroviárias no País; e proceder à execução da parte ferroviária do Plano Nacional de Viação[?] (BRASIL (b), 2009).

Ou teria esta empresa, ao longo de sua vigência, servido de instrumento de rearranjo do setor ferroviário de tal modo que passou a atender preferencialmente aos interesses de alguns poucos grupos empresariais privados que foram apoderando-se do sistema ferroviário nacional? A hipótese defendida neste capítulo é que a efetiva *visão* da RFFSA, no momento de sua criação até a sua liquidação, consistiu em servir como principal mecanismo da União para a realização de amplo rearranjo no sistema ferroviário nacional, o qual se realizou em grande parte através do processo de desmonte de parcela substancial da estrutura ferroviária montada no século XIX, cujo modelo de negócios pareceu esgotar-se na metade do XX.

A retirada das linhas consideradas “deficitárias” passou a ocorrer, efetivamente, no Brasil através do Decreto-lei nº 2.698, de 27 de dezembro de 1955, o qual implantou uma política estatal de erradicação de linhas férreas, definindo que parte da arrecadação dos impostos provenientes da diferença de preços entre os combustíveis e lubrificantes líquidos derivados do petróleo fabricados no Brasil e importados passariam a ser aplicados na “pavimentação de rodovias e na construção, revestimento ou pavimentação de rodovias, destinadas a substituir ramais ferroviários reconhecidamente deficitários” (BRASIL, 1956, p. 149).

Segundo Andrade de Paula, este período teria sido o momento de consolidação, no Brasil, de uma política antiferroviária. Para esta autora, “embora

a decadência do transporte ferroviário tenha começado bem antes dos anos 50, consideramos que só a partir daí é que se constituiu uma efetiva política antiferroviária de desmonte da maioria das linhas do setor” (ANDRADE DE PAULA, 2000, p. 95).

De fato, no limite, a tomada de decisão, tanto para a implantação quanto para a erradicação de uma linha férrea, é sempre acompanhada por uma ação política que implicará a existência de ganhadores e perdedores. A erradicação de qualquer trecho de linha férrea acarreta, inevitavelmente, desequilíbrios socioeconômicos em sua região de influências (pois, com a supressão de linhas, todo o tráfego usual terá que ser transferido para um meio alternativo) e gera perdas ou ganhos para alguns indivíduos ou grupos de indivíduos. Porém, as ferrovias brasileiras não foram “abandonadas” e, muito menos, passaram por um processo generalizado de desmonte. Na verdade, foram desativados apenas alguns serviços de seu modelo de negócios, particularmente aqueles cujas funções “extrapolavam” os propósitos da exportação de mercadorias provenientes dos interiores em direção aos portos.

Os milhares de quilômetros de linhas erradicadas, em sua maioria, pertenciam a pequenas ferrovias e ramais que, desde a década de 1920, enfrentavam a concorrência dos automóveis, caminhões e *jardineiras* em seus respectivos trechos. Vale lembrar que a maior parte das linhas foi implantada para atender a uma maior demanda de transportes externa à região. Estavam direcionadas aos portos e possuíam uma estrutura pouco voltada para a integração física com outras regiões. Eram utilizadas – até a chegada do automóvel, caminhão e ônibus – para quase todo tipo de transportes terrestres, inclusive para mercadorias inadequadas àquele modal. Haveria ainda um problema estrutural no modelo de negócios destas empresas que, construídas em sua maioria no final do século XIX e início do XX, pouco conseguiram se adaptar à maior concorrência dos outros modais, a partir da década de 1950. As pequenas ferrovias – também chamadas de pequenos ramais – foram, portanto, consideradas antieconômicas e, após a completa encampação do sistema ferroviário, acabaram riscadas do mapa ferroviário.

Ao término da Segunda Guerra Mundial, iniciou-se no Brasil a elaboração de planos governamentais de desenvolvimento econômico de longo prazo, nos quais, dentre os entraves a serem sanados, destacam-se a neces-

sidade de programação e coordenação dos transportes, tais como ferrovias, portos e rodovias.

As políticas públicas visando à ampliação do modal rodoviário no Brasil na década de 1950 estão diretamente relacionadas ao processo de industrialização que pressupunha uma melhor unificação do mercado nacional e maior integração econômica com o mercado internacional.

O processo de industrialização implantado após a Segunda Guerra Mundial não era, portanto, destituído de implicações sociais e políticas, pois se insere dentro de um contexto, denominado desenvolvimentista, que teria atingido seu ponto alto à época do Programa de Metas (1956-1960).

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 uma 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 presente naquele momento e 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 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 (1989, p. 30-2), 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 desejavam uma atuação determinante por parte do Estado, ao qual, segundo elas, deveria caber a função de “maestro do processo que implementaria a industrialização” e o qual seria “o empreendedor de obras e legislações necessárias à sua plena viabilização”. O contexto desse cenário está vinculado a um longo processo de transformação econômica e social brasileira sintetizado no Plano de Metas, no qual parecem se redefinir os fatores de dinamismo e crescimento econômico interno e os da nova definição do Brasil na economia mundial após a Segunda Guerra Mundial, que consistia, basicamente, em atrair 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). É um momento em que se consolida a industrialização pesada, entre 1955 e 1961, e que

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 aceleração 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 consolida-se, 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 empresas estrangeiras do pagamento de taxas de importação de produtos desenvolvidos com alta tecnologia – 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).

Em relação ao transporte terrestre, fica evidente o extraordinário aumento do transporte automotor, tanto no transporte de cargas quanto de passageiros, e a perda de competitividade do modal ferroviário. Pois, enquanto o transporte rodoviário passava a contar com a modernização no processo de fabricação de automóveis, ônibus e caminhões e com a construção de infraestrutura cada vez mais adaptada ao seu desenvolvimento (como estradas de rodagens mais modernas), a malha ferroviária, instalada no século anterior, demonstrava evidente obsolescência, traduzida em déficits crescentes que podiam ser observados nos resultados das explorações de tráfego.

A reestruturação do sistema ferroviário a partir da criação da RFFSA se explica, portanto, pelo fato de esta empresa fazer parte da estratégia do processo de implantação da indústria automobilística, cujo pressuposto levava em consideração o fato de que haveria ampliação da concorrência rodoviária sobre a ferroviária. Tanto era considerado aquele pressuposto que, no momento em que se implantava a indústria automobilística no País, o Estado brasileiro passou a redirecionar ainda mais o modal ferroviário para o atendimento das demandas do setor agrário-exportador e a reduzir a quantidade de ferroviários, a erradicar a malha férrea deficitária e desvencilhá-la dos transportes de passageiros, de animais e de pequenas expedições, considerados pouco rentáveis para as ferrovias.

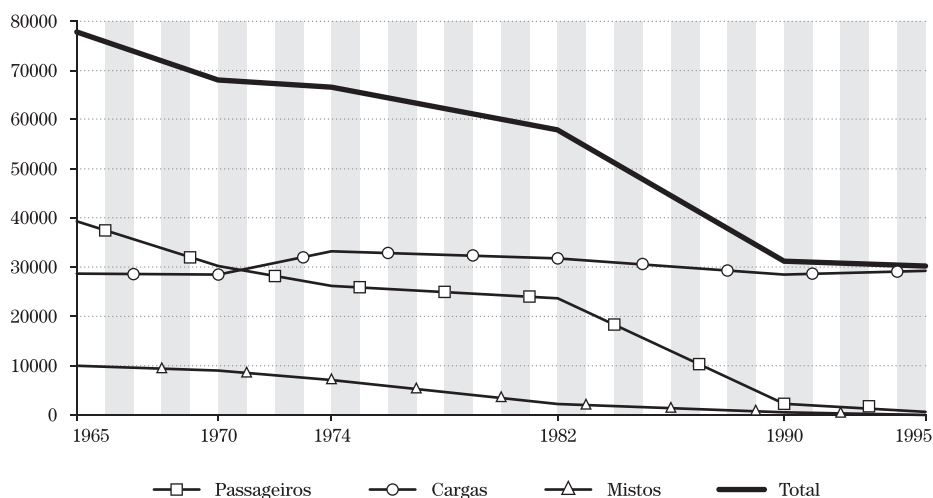
Uma consequência direta dessa redução das linhas e a paulatina supressão de modalidades de transportes – como o de bagagens e encomendas, de animais e de passageiros – é a diminuição proporcional de itens que possibilitam a redução de determinados custos fixos, como a manutenção de via permanente, o funcionamento de pequenas estações localizadas em trechos considerados antieconômicos e, lógico, os salários. A diminuição e posterior erradicação dos serviços menos rentáveis estava, portanto, em plena sintonia estratégica com a diminuição de despesas salariais, as quais representavam a principal parcela das despesas operacionais ferroviárias.



A partir de 1964, ante a necessidade de se conter a inflação, o setor ferroviário vinculou-se a uma política de contenção de despesas correntes, verificando-se como consequência uma queda do salário real e uma redução no volume de emprego. O saneamento das ferrovias teve implicações importantes sobre o perfil da mão-de-obra que trabalha no setor, além da queda do salário real e do volume de emprego (CIPOLLARI e outros, 1978, p. 5).

Essa quantidade de serviços que deixaram de ser oferecidos pode ser parcialmente mensurada no gráfico a seguir, o qual compara os percursos realizados pelos trens da RFFSA para transportes de passageiros, de cargas e mistos entre 1965 e 1995.

 **Gráfico 1 – Percurso dos trens da RFFSA (km x mil, 1965 – 1995)**



Fonte: Adaptado dos Anuários estatísticos da RFFSA.

Aquela redução na quantidade de transportes denominados bagagens e encomendas, já na década de 1970, e de animais e passageiros na década de 1980, foi acompanhada pela diminuição dos percursos dos trens pelos quais se realizavam esses serviços: de 77,8 milhões de trens por km, em 1965, para apenas 30,2 milhões em 1995, o que representou uma variação, a menor, de 62,2%

nos trabalhos, gerada por menores gastos com locomoção, com manutenção de carros e vagões e com salários. O percurso dos trens de cargas, apesar de ter sido aumentado entre 1970 e 1974 (em aproximadamente 17%), se manteve praticamente inalterado quando se comparam os anos de 1965 e 1995. Como, nesse período, a quantidade das mercadorias cresceu um quintuplo reforça-se ainda mais a percepção de que, de fato, ocorreu uma transformação do modelo de negócios da RFFSA: antes voltada para o atendimento de diversos tipos de produtos, como transporte de passageiros, mercadorias, bagagens, encomendas e animais, passou a apresentar uma estrutura bastante enxuta, operando em uma extensão de linhas menor, para um grupo menor de usuários, e com uma quantidade também reduzida de ferroviários.

O ano de 1974 parece ser um momento bastante significativo para se entender a mudança ocorrida nesse modelo de negócios da RFFSA. Ao mesmo tempo em que o percurso dos trens de passageiros se reduzia em quase 13% no período entre 1974 e 1982, a quantidade de mercadorias transportadas era ampliada de 18,1 bilhões de TKU, em 1974, para 27,6 bilhões de TKU em 1979. Isso significou um aumento de 52,6% neste tipo de transporte sobre um período anterior, 1973-74, já bastante comemorado pela Companhia (RFFSA, Anuários estatísticos: 1975 e 1980).

Registramos taxas de aumento jamais atingidas em anos anteriores. A Rede Ferroviária Federal S.A transportou, em 1974, cerca de 43,3 milhões de toneladas úteis de cargas (...) incrementos de 22% em relação ao exercício de 1973. Esses resultados são os mais elevados nos dezoito anos de atividade da RFFSA. Da totalidade do aumento registrado entre os anos de 1972 e 1974, ou seja, 6.389 milhões de toneladas quilômetros úteis, aproximadamente 4.599 milhões [ou 72% do total acrescido] resultaram do desenvolvimento do transporte de minério de ferro, que evoluiu de 2.974 a 7.573 milhões no período em referência. Para tanto, muito concorreu o contrato firmado entre a RFFSA e a empresa Minerações Brasileiras Reunidas; específico para o transporte de minério de Águas Claras ao porto de Sepetiba, todo ele efetuado com a utilização das linhas da 6ª Divisão-Central, integrante do Sistema Regional Centro (RFFSA, Anuário estatístico da RFFSA, 1975, p. III).

Com base na mesma fonte citada anteriormente apenas uma mercadoria, o minério de ferro, passou a representar “41,8% do total de mercadorias deslocadas pela RFFSA” no ano de 1974.

O processo que resultou em uso das ferrovias brasileiras por parte de tão poucos clientes (e pequena pauta de produtos) não fora criado pelas concessionárias-usuárias que assumiram o comando das ferrovias brasileiras a partir da década de 1990. Esse fenômeno, que transformou o mercado de cargas ferroviárias em oligopólio privado, já vinha sendo instituído desde os primeiros anos de operação da RFFSA. Até por volta de 1950, era amplo o uso que se fazia das ferrovias como opção para a realização de transportes terrestres, e isso pode ser constatado pela expressiva participação que “mercadorias diversas” ocupavam na composição dos produtos transportados pelas ferrovias brasileiras.

Aquela estrutura montada para a circulação de mercadorias das mais diversas características foi desfeita e deu lugar a uma nova forma: focada nos transportes de alguns poucos clientes em cada uma das regiões atendidas pela nova empresa estatal. As diversas ferrovias agrupadas para constituir a RFFSA possuíam um histórico de transportes que reproduziam um modelo básico em que uma mercadoria, ou um pequeno conjunto de mercadorias, desempenhava papéis de “carros-chefes”, tais como madeira, café, milho, sal, arroz, algodão, açúcar, juntamente com uma parcela significativa (bem mais da metade em 1940) de mercadorias diversas.

O que a gestão estatal da RFFSA fez foi eliminar, ao longo dos anos, essa diversificação e pluralidade em relação ao uso da malha ferroviária ao adaptá-la para atender, em cada uma de suas regionais, prioritariamente aos grandes clientes localizados em cada uma dessas “regionais”. Na década de 1950, diversas eram as fontes das receitas das empresas férreas, que, em 1957, foram reunidas para a formação da RFFSA. Naquelas, ao transporte de mercadorias somavam-se os de passageiros, encomendas e animais, sendo que a receita provinha de um amplo conjunto de serviços prestados. Em 1953, conforme se pode observar no quadro a seguir, apenas o setor da mineração chegava a representar mais de 22% na composição da receita total de uma das ferrovias que, posteriormente, foram contidas na RFFSA [E. F Vitória - Minas]. No entanto, em 1996, ano em que as ferrovias administradas pela Rede retornaram para o setor privado, observa-se que apenas três produtos equivaleram a mais de 55% de toda a receita da RFFSA, sendo que 90% dessa receita era formada apenas pelo transporte de mercadorias.



**Quadro 1 – Comparativo: RECEITA DA RFFSA (em 1996) e receitas (em 1953) das ferrovias que foram unificadas sob a administração da RFFSA**

Rede Ferroviária Federal S.A (1996)				1. E. F. Central do Brasil (1953)			
Receita total dos transportes: R\$ 855.265.000,00				Receita total dos transportes: CR\$ 1.083.539.345,00			
% na receita dos transportes		% na receita de mercadorias		% na receita dos transportes		% na receita de mercadorias	
Mercadorias	89,9	Minério (ferro)	27,7	Mercadorias	66,7	---	---
Passageiros	0,3	Petróleo (deriv.)	19,6	Passageiros	27,2	---	---
Outras	0,8	Farelos	8,2	Encomendas	3,7	---	---
		Cimento	7,3	Animais	2,2	---	---
Subtotal	91,0	Álcool	5,3	Subtotal	93,9	---	---
2. E. F. Santos Jundiá (1953)				3. V. F. Rio Grande do Sul (1953)			
Receita total dos transportes: CR\$ 423.358.529,00				Receita total dos transportes: CR\$ 335.220.319,00			
% na receita dos transportes		% na receita de mercadorias		% na receita dos transportes		% na receita de mercadorias	
Mercadorias	71,9	Café	7,0	Mercadorias	69,2	Madeira	13,4
Passageiros	20,6	Gasolina	6,4	Passageiros	18,5	Gasolina	5,8
Encomendas	3,5	Trigo	5,7	Encomendas	3,3	Feijão	5,5
Animais	2,2	Algodão	4,9	Animais	8,3	Trigo	4,2
Subtotal	92,4	Cimento	4,1	Subtotal	87,8	Sal	3,7
4. R. Viação Paraná S. Catarina (1953)				5. E. F. Leopoldina (1953)			
Receita total dos transportes: CR\$ 314.280.998,00				Receita total dos transportes: CR\$ 267.675.566,00			
% na receita dos transportes		% na receita de mercadorias		% na receita dos transportes		% na receita de mercadorias	
Mercadorias	78,4	Madeira	21,4	Mercadorias	52,7	Cimento	16,6
Passageiros	13,3	Café	9,4	Passageiros	37,4	Açúcar	13,6
Encomendas	3,5	F. trigo	5,1	Encomendas	8,8	Cana	7,3
Animais	2,6	Cimento	3,3	Animais	0,9	Óleo combust.	5,8
Subtotal	91,8	Trigo	2,2	Subtotal	99,7	Café	5,4
6. E. F. Vitória – Minas (1953)				7. Noroeste do Brasil (1953)			
Receita total dos transportes: CR\$ 314.280.998,00				Receita total dos transportes: CR\$ 166.801.454,00			
% na receita dos transportes		% na receita de mercadorias		% na receita dos transportes		% na receita de mercadorias	
Mercadorias	86,3	Minério	75,2	Mercadorias	66,4	Café	8,4
Passageiros	9,7	Madeiras	5,6	Passageiros	18,3	Madeiras	8,4
Encomendas	1,0	Carvão	2,7	Encomendas	6,2	Algodão	4,7
Animais	1,4	Ferro laminado	2,2	Animais	8,7	Açúcar	4,2
Subtotal	98,3	Café	1,5	Subtotal	99,5	Sal	3,4

Fonte: RFFSA. Anuário Estatístico da RFFSA, 1996. BRASIL. MVOP. Estatísticas das Estradas de Ferro do Brasil. Rio de Janeiro, 1957.

O formato de estruturação em regionais implantados na RFFSA levou em consideração, portanto, esta dupla estratégia: tanto a redução de custos operacio-

nais quanto a disponibilidade de trechos ferroviários em uso aos grandes transportadores que se tornaram clientes bastante preferenciais – a ponto de se tornar cada vez mais visível a existência desses clientes ou produtos-chave em cada uma dessas antigas ferrovias que foram estatizadas e convertidas em “unidades regionais”. Importante observar que cada uma dessas unidades de negócios tinha participação bastante diferenciada no conjunto de cada uma dessas estatais. Na RFFSA, em 1980, de um total de sete superintendências regionais, apenas três delas (Rio de Janeiro, Belo Horizonte e São Paulo) realizavam mais de dois terços dos transportes totais da empresa ou mais de 70% de toda a arrecadação da receita daquela estatal.



**Tabela 2 – Participação das superintendências regionais da RFFSA na formação da TKU e receita total (1980)**

RFFSA	TKU (mil)	% sobre a TKU total	Receita (CR\$) x mil	% sobre a receita total
Rio de Janeiro	16.265.065,0	49,0	10.837.786,0	37,5
Belo Horizonte	5.463.751,0	16,5	5.287.462,0	18,3
São Paulo	3.317.082,0	10,0	4.130.407,0	14,3
Curitiba	3.246.159,0	9,8	3.601.449,0	12,5
Porto Alegre	3.013.093,0	9,1	3.260.270,0	11,3
Recife	985.374,0	3,0	993.434,0	3,4
Salvador	894.635,0	2,7	814.662,0	2,8
Total	33.185.159,0	100,0	28.925.470,0	100,0

Fonte: BRASIL. Ministério dos Transportes, 1981, p. 217.

Portanto, grandes clientes ou indústrias das principais regiões acabaram por adquirir enorme poder de negociação não apenas junto aos superintendentes regionais, mas também juntamente à diretoria nacional, no caso da RFFSA, o que lhes garantia condições de frete e de atendimento proporcionalmente melhores em relação aos demais clientes ferroviários. A RFFSA continuou a ser operada e administrada dentro do mesmo sistema de distribuição geográfica dos traçados que pertenciam a antigas companhias que foram estatizadas entre as décadas de 1940 e 1960. Isso possibilitou que se mantivessem ou mesmo que se ampliassem as influências dos grandes clientes regionais – os mesmos que delas se utilizaram, prioritariamente, durante a maior parte do tempo em que o Estado deteve o controle destas

empresas encampadas. Conforme se pode observar a seguir, era considerável a participação de alguns poucos produtos em cada uma das superintendências regionais.



**Tabela 3 – Superintendências regionais da RFFSA: principais mercadorias e participação na receita (1980)**

RFFSA. Todas as Superintendências Regionais (SR).			SR3. Rio de Janeiro		
Mercadorias	% sobre a TKU total	% sobre a receita total	Mercadorias	% sobre a TKU total	% sobre a receita total
Minério	41,0	26,3	Minério	83,4	69,8
Petróleo	10,8	14,4	Siderúrgicos	4,8	9,1
Cimento	7,5	6,6	Cimento	3,3	4,0
Sub-total	59,3	47,4	Sub-total	91,6	82,9
Outras	40,7	52,6	Outras	8,4	17,1
RFFSA	100,0	100,0	Total [SR3]	100,0	100,0
SR2. Belo Horizonte			SR4. São Paulo		
Mercadorias	% sobre a TKU total	% sobre a receita total	Mercadorias	% sobre a TKU total	% sobre a receita total
Siderúrgicos	30,3	23,5	Siderúrgicos	25,1	30,9
Petróleo	22,4	22,6	Petróleo	26,0	18,8
Soja	14,6	18,2	Soja	8,1	4,6
Sub-total	67,3	64,3	Sub-total	59,1	54,2
Outras	32,7	35,7	Outras	40,9	45,8
Total [SR2]	100,0	100,0	Total [SR4]	100,0	100,0
SR5. Curitiba			SR6. Porto Alegre		
Mercadorias	% sobre a TKU total	% sobre a receita total	Mercadorias	% sobre a TKU total	% sobre a receita total
Petróleo	28,4	34,0	Soja	22,1	20,3
Forragens	25,5	24,8	Adubo	18,3	11,6
Trigo	7,9	7,2	Carvão	18,0	25,9
Sub-total	61,8	65,9	Sub-total	58,3	57,7
Outras	38,2	34,1	Outras	41,7	42,3
Total [SR5]	100,0	100,0	Total [SR6]	100,0	100,0
SR1. Recife			SR7. Salvador		
Mercadorias	% sobre a TKU total	% sobre a receita total	Mercadorias	% sobre a TKU total	% sobre a receita total
Sal	23,9	16,2	Magnesita	26,4	28,3
Petróleo	22,0	26,0	Petróleo	12,4	14,1
Açúcar	14,9	17,6	Gesso	17,7	11,3
Sub-total	60,8	59,7	Sub-total	56,5	53,7
Outras	39,2	40,3	Outras	43,5	46,3
Total [SR1]	100,0	100,0	Total [SR7]	100,0	100,0

Fonte: BRASIL. Ministério dos Transportes. (GEIPOT), 1981.

Proporcionalmente, as principais mercadorias eram transportadas por fretes menores. O minério de ferro, por exemplo, ainda que representasse mais de 40% de toda a TKU realizada, contribuiu, em 1980, com pouco mais de um quarto da receita total, enquanto as outras mercadorias, que somadas representavam 40,7% da TKU realizada, corresponderam a mais de 52% da receita total da RFFSA. Dos principais produtos das sete superintendências analisadas, observa-se que, com apenas três produtos transportados – petróleo (SR1 e SR5), açúcar (SR1) e carvão (SR6) –, as receitas obtidas foram proporcionalmente maiores do que a participação na TKU total da companhia.

Assim, o processo de reconcessão, na década de 1990, no qual as linhas da RFFSA foram loteadas em seis partes (Sul, Sudeste, Centro-Leste, Oeste, Nordeste e Tereza Cristina), foi ao encontro dos interesses de grupos empresariais compostos por grandes usuários daquelas linhas férreas nelas interessados, e estes se tornaram seus respectivos concessionários privados. Esses lotes eram, portanto, parte ou o todo de antigas companhias férreas que entraram em operação (em sua maioria) no século XIX e que ainda possuíam trilhos em operação no momento do leilão. Todas elas, entretanto, tinham em comum o fato de terem sido deficitárias em 1957, ano em que foram incorporadas à RFFSA, e atrativas na década de 1990. Outras duas importantes malhas férreas foram transferidas à iniciativa privada dentro deste contexto: as linhas paulistas, que haviam sido incorporadas à Ferrovias Paulista S. A. (FEPASA) desde 1971, e as linhas da Estrada de Ferro Vitória a Minas e da Estrada de Ferro Carajás, cujas concessões foram retransferidas para a Companhia Vale do Rio Doce após o processo de privatização desta mineradora em 1997 (BRASIL, ANTT, 2008). Segundo a Revista Ferroviária, a reconcessão encerrou, portanto, um longo ciclo de operação estatal no setor, abrindo-se, outra vez, a volta da participação privada.

Fechamos o ciclo, portanto. Mais um. O que surgiu privado no século XIX, que foi encampado pela primeira vez com a República, que voltou aos concessionários no início do século XX, que foi novamente encampado por Vargas, é agora devolvido ao setor privado com os leilões da Bolsa do Rio. Não há dúvida de que mais adiante vai ser encampado de novo. Mas, até lá, é certo que as estradas de ferro vão estar fazendo (sic) parte ativa do novo ciclo de expansão que se anuncia para a economia brasileira (REVISTA FERROVIÁRIA, 1997, p. 34).

## ***Considerações finais***

Pode-se afirmar que, beneficiado pela vantagem da perspectiva histórica, o historiador econômico que analisar os últimos cinquenta anos do setor ferroviário brasileiro e de vigência da operação da RFFSA poderá verificar que as linhas desta empresa longe estiveram do fim da era ferroviária no Brasil. Após a Segunda Guerra Mundial, quando os déficits operacionais ferroviários tornaram-se crônicos, o Estado brasileiro fez clara opção pelo sistema rodoviário. Consequência: teve de assumir para si o desmonte de parcela do sistema ferroviário (o qual havia sido montado entre meados do século XIX e meados do século XX) ao mesmo tempo em que passou a alocar a malha ferroviária para o atendimento de seletos grupos de usuários – dentre estes estavam os mesmos que tornaram-se “proprietários” destas linhas durante a década de 1990, após seu devido “refracionamento”, ou melhor, loteamento.

## ***Fontes***

BRASIL (a). Presidência da República Federativa do Brasil. LEI Nº 3.115, de 16 de março de 1957. Determina a transformação das empresas ferroviárias da União em sociedades por ações, autoriza a constituição da Rede Ferroviária S.A., e dá outras providências. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/L3115.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L3115.htm)>. Acesso em: 20 de janeiro de 2012.

BRASIL (b). Presidência da República Federativa do Brasil. Lei Nº 6.171, de 9 de dezembro de 1974. Extingue o Departamento Nacional de Estradas de Ferro e dá outras providências. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/LEIS/1970-1979/L6171.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/1970-1979/L6171.htm)>. Acesso em: 20 de janeiro de 2012.

BRASIL (c). Ministério dos Transportes. **Inventariança da extinta Rede Ferroviária Federal S/A**. Disponível em: <<http://www.rffsa.gov.br/>>. Acesso em: 20 de janeiro de 2012.

BRASIL (d). Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). **Evolução do transporte ferroviário**. Disponível em: <<http://www.antt.gov.br/relatorios/>>



ferroviario/ResumoEvol.T.Ferrov.2.pdf>. Acesso em: 20 de janeiro de 2012.

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

BRASIL. 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.

BRASIL. Ministério da Viação e Obras Públicas. **Estatísticas das Estradas de Ferro do Brasil**. Rio de Janeiro: MVOP, 1957.

BRASIL. Lei Nº 2.698, 27 dez. 1955. Dá aplicação à receita proveniente da diferença de preços entre os combustíveis e lubrificantes líquidos derivados do petróleo fabricados no Brasil e importados. In: Coleção das Leis de 1955. **Atos do poder Executivo**. Rio de Janeiro: Imprensa Oficial, 1956, p. 149.

BRASIL. **Anuário estatístico dos transportes**. Brasília: Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes (GEIPOT), 1981.

COMISIÓN ECONÓMICA PARA AMÉRICA LATINA Y CARIBE (CEPAL). **El transporte en America Latina**. Nueva York: CEPAL, 1965.

FOLHA DE SÃO PAULO. **Estatal ferroviária deixa rombo de R\$ 20 bilhões**. Caderno Dinheiro, 25/01/2007. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/folha/dinheiro/ult91u113995.shtml>>. Acesso em: 02 de fevereiro de 2009.

REVISTA FERROVIÁRIA. **RFFSA 35 anos**: administrando o caos. Rio de Janeiro: Empresa Jornalística dos Transportes, set. 1992, p. 7, 19 e 21. Suplemento.

REVISTA FERROVIÁRIA. **A volta dos empresários**. Rio de Janeiro: Empresa Jornalística dos transportes, abril de 1997.

RFFSA. **Anuário estatístico da RFFSA**. Rio de Janeiro: Departamento de Estatística, 1975.

RFFSA. **Anuário estatístico da RFFSA**. Rio de Janeiro: Departamento de Estatística, 1989/1991.

RFFSA. **Anuário Estatístico da RFFSA**. Rio de Janeiro: Departamento de Planejamento, 1996.

### ***Referências bibliográficas***

CIPOLLARI, Pedro; GARCIA, Manuel Enriquez; CARMO, Heron Carlos Esvael do. **Emprego, salário e produtividade nas ferrovias brasileiras**. São Paulo: Conselho Nacional de Política de Emprego – Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas (FIPE), 1978.

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

LACERDA, Sander Magalhães. **O transporte ferroviário de cargas**. Rio de Janeiro: BNDES. Disponível em: <[http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/export/sites/default/bndes\\_pt/Galerias/Arquivos/conhecimento/livro\\_setorial/setorial15.pdf](http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/export/sites/default/bndes_pt/Galerias/Arquivos/conhecimento/livro_setorial/setorial15.pdf)>. Acesso em: 20 jan. 2012.

MARTINS, Margareth Magalhães. **Caminhos tortuosos: um painel entre o Estado e as empresas ferroviárias brasileiras, 1934 a 1956**. 1995. Tese (doutorado) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. Universidade de São Paulo, São Paulo.

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

ANDRADE DE PAULA, Dilma. **Fim de linha: a extinção de ramais da Estra-**

da de Ferro Leopoldina, 1955-1974. Niterói, 2000. Tese (Doutorado) – Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal Fluminense, Niterói.

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.

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

SOUSA, Raimunda Alves de; PRATES, Haroldo Fialho. **O processo de desestatização da RFFSA:** principais aspectos e primeiros resultados. Revista do BNDES, v. 4, n. 8, dez. 1997, 18 p. Disponível em: <[http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/export/sites/default/bndes\\_pt/Galerias/Arquivos/conhecimento/revista/rev805.pdf](http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/export/sites/default/bndes_pt/Galerias/Arquivos/conhecimento/revista/rev805.pdf)>. Acesso em: 20 jan. 2012.

# *O COMPLEXO CAFEIRO PAULISTA*

*comércio de café e gado pela Cia. Mogiana E. F.  
(1900-1920)*

— Rodrigo Fontanari

Doutorando em História Econômica – FFLCH/USP

— Alexandre Macchione Saes

Professor do Departamento de Economia – FEA/USP

— Paulo Roberto de Oliveira

Doutor em História Econômica – FFLCH/USP

**E**ste capítulo analisa a evolução das atividades econômicas na região atendida pela Companhia Mogiana de Estradas de Ferro no início do século XX. Bastante estudada por conta de seu papel na expansão territorial para o “oeste paulista” e para o desenvolvimento da economia cafeeira correlata, a companhia também teve função importante na comunicação do interior de São Paulo com o Sul de Minas e o Triângulo Mineiro. Estratégia narrada por seus diretores já em fins do século XIX, a chegada ao território mineiro permitiria que a empresa tivesse acesso a áreas de produção agrícola e à criação de animais com forte desempenho no abastecimento tanto de São Paulo como do Rio de Janeiro.

A historiografia paulista narrou a transição do século XIX ao XX por meio de laços bastante estreitos entre a expansão ferroviária e o fortalecimento da economia cafeeira no Oeste Paulista. Contudo, paralelamente ao desenvolvimento da economia de exportação realizada pelas ferrovias paulistas, não podemos deixar de ressaltar o papel de integração regional que as estradas de ferro promoveriam no interior de São Paulo. Assim, ainda que as rendas geradas pela exportação de café eram *la raison de être* das ferrovias, estas seriam também responsáveis pelo trânsito de mercadorias de abastecimento, de animais, de pessoas e, no limite, de informações e capital. Suas estações tornavam-se espaço de intensa atividade comercial, ampliando o potencial das atividades mercantis e expandindo os horizontes dos produtores locais.

O presente capítulo pretende, dessa forma, contrapor a trajetória de comercialização de um desses produtos típicos de “abastecimento” do mercado paulista – o gado – à evolução da economia cafeeira. Nossa hipótese é a de que, nos interstícios da economia cafeeira, foi possível gerir uma forte economia voltada ao mercado interno, o qual, nos momentos de crise da economia cafeeira, podia se aproveitar do espaço aberto pelo café para expandir seus ganhos. Neste caso específico, o crescimento do comércio de gado em São Paulo, e sua participação no transporte ferroviário, acentua-se na década de 1910, quando, por conta da Primeira Guerra Mundial, foi observada uma queda das exportações de café. A exportação de animais praticamente quadruplicou durante a guerra, conseguindo um coeficiente médio de 15,61% enquanto nos anos anteriores era de 4,60%<sup>22</sup>.

---

22 Por sua vez, a porcentagem [de vegetais e produtos, incluindo o café] baixou a 81,09%. Assim, a exportação de carne congelada, por exemplo, passou de 33.661 toneladas, em 1916, para 66.452 toneladas, em 1917; o que significa que, em valores, saltou de 28 mil contos de reis para mais de 60 mil reis. Cf. (VIEIRA, 1982, p. 21-9).

Em relação às balizas temporais, o “período de 1900 a 1920 marca o estabelecimento do que praticamente constitui a rede ferroviária definitiva de São Paulo. Todas as zonas conseguem o assentamento de um tronco ferroviário básico” (SAES, p. 53). Este dado revela-se importante, pois com ele buscaremos entender a relação entre a constituição – e as vicissitudes – da “zona” especificamente paulista atendida pela Mogiana e suas conexões com outros Estados, fato que pode ter contribuído para configurar as especializações produtivas dessas áreas.

O capítulo, além desta introdução, é composto de outras três partes: na primeira, são trazidas à tona as intenções dos diretores da Mogiana para alcançar novas áreas de atuação visando, sobretudo, o incremento da carteira de fretes; na segunda, diálogo-se com a historiografia sobre a importância do mercado interno na economia paulista, no limiar do século XX; na terceira parte são detalhados o perfil de cada ramal da Mogiana, mostrando não somente o papel do café e do gado no tráfico de mercadorias, mas também o perfil produtivo de cada região atendida por essa ferrovia. Acreditamos que tal exposição pode, no fundo, ajudar-nos a compreender como a ferrovia conseguiu absorver parte importante das produções além-fronteira paulista, como as do Sul de Minas e do Triângulo Mineiro; e, ainda, possibilita-nos a compreensão pormenorizada das diversas possibilidades de diversificação da economia paulista, especialmente em momentos de crise do café, ressaltando a valoração do significado de *complexo cafeeiro*.

## ***A estratégia de expansão da Mogiana***

Constituída em 18 de março de 1872, a Companhia Mogiana de Estradas de Ferro possuía como seu principal objetivo a superação do entrave constituído pelos meios de transporte à progressão da lavoura cafeeira<sup>23</sup>. É neste sentido que, ao observar que foram os fazendeiros paulistas ligados à produção de café que passaram a se associar para a criação das ferrovias – especialmente a Cia. Paulista e a Mogiana –, a leitura das ferrovias do café em São Paulo se fortaleceu<sup>24</sup>.

---

23 Sobre o papel das ferrovias na abertura da fronteira agrícola, cf.: MILLIET, 1982; MONBEIG, 1984; MELLO, 1982.

24 Para a relação entre ferrovias e café em São Paulo: MATTOS, 1974; SAES, 1981.

A diretoria da Mogiana possuía, entretanto, uma perspectiva estratégica sobre os caminhos a serem seguidos pela ferrovia que ultrapassava o sentido dado pelo café, ainda que esse produto tenha se tornado a maior fonte de receita durante boa parte da vida das ferrovias<sup>25</sup>. Contudo, os produtos provenientes das regiões centrais do Brasil eram vistos como potenciais fontes de riqueza para a empresa, a qual não se sentia confortável com a sua dependência de um único produto: o café (SAES, 1981. p. 99). Desde sua formação, a ferrovia possuía planos de expandir seus ramais não somente para o interior de São Paulo, mas também em direção ao interior do País, sendo que um dos objetivos era alcançar Goiás, e, seguir rumo a Cuiabá, no Mato Grosso. Tal plano é descrito em seus relatórios:

Além de ser despendiosa a conservação de uma linha nova, dá-se a respeito desta enquanto seu ponto terminal fôr Uberaba, o facto de não procurarem esta estação, as cargas em sua maioria de Goyas, porque depois de entradas no territorio mineiro, os carros e tropeiros com pequena diferença de percurso, podem vir à estação de Jaguará ou alguma das intermediárias, e deixar de procurar Uberaba, pela posição que está collocada esta cidade em relação à estrada do Chapadão. Estes inconvenientes deixarão de existir, desde que a estrada se prolongue até S. Pedro de Uberabinha, e às margens do Rio das Velhas, visto que nessas hyphoteses terá cortado a estrada de rodagem e receberá as cargas que tem deixado de percorrerem a linha em tráfego. Além disso devemos confiar no desenvolvimento natural do commercio, lavoura e industria desses lugares cujas riquezas naturaes não podem ser desenvolvidas pelas dificuldades de transporte que terão desaparecido com o prolongamento da linha.<sup>26</sup>

Neste sentido, a ferrovia possuía uma forte concorrente: a Companhia Paulista de Estradas de Ferro. Esta disputava com a Mogiana não somente as áreas produtoras de café, mas também o fluxo de comércio proveniente de Goiás e de Mato Grosso. A Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, apesar de objetivar também as áreas centrais, marchou e estabeleceu sua atuação junto ao

---

25 A esse respeito ver: SAES, 1981, p. 82 e TOSI; FALEIROS, apud QUEIROZ; GOULART FILHO, 2011, p. 299-334.

26 Relatório da diretoria da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro e Navegação para a assembléa geral de 20 de abril de 1890. São Paulo: Jorge Seckler, 1890. p.17-18. Apud TOSI, 2002, p. 79.

nordeste paulista, no encaço da produção cafeeira, sempre competindo com a referida Companhia Paulista.

O caminho percorrido pela Mogiana, no fundo, seguia o traçado de uma antiga via de comunicação: a *Estrada do Anhanguera* (também conhecida como *Caminho de Goiás*). Esta estrada passou a ser percorrida com maior intensidade a partir da descoberta de ouro em terras goianas e foi esvaziada, pouco mais tarde, pela política metropolitana, que desviou o caminho de Goiás para o Rio de Janeiro. Ao final do século XIX, o caminho ganhou novo impulso à medida que a economia paulista se expandia e se conectava a outros circuitos regionais (BACELLAR, 1999).

O desenvolvimento da lavoura cafeeira na região de Ribeirão Preto trouxe um impasse à ferrovia. Grandes fazendeiros pressionaram para que a cidade fosse contemplada pelos trilhos em detrimento de Franca, passagem natural na progressão da Mogiana. A solução se deu pela bifurcação da linha tronco, para que ambas as localidades fossem servidas (FALEIROS; TOSI, 2000). A linha que seguiu para Franca, por sua vez, alcançou o Triângulo Mineiro. Para oeste de Ribeirão Preto – seguindo as lavouras de café – a ferrovia estava impossibilitada de prosseguir, dado o privilégio de exploração concedido à Companhia Paulista<sup>27</sup>. Em 1896, a Mogiana já havia chegado a Araguari, na divisa entre os estados de Minas Gerais e Goiás (ver mapa 1).

A construção da *linha triangulina*, que percorria Igarapava até Araguari, alcançou cifras muito mais altas do que as previstas pela diretoria da ferrovia. A crise da década de 1890, com a desvalorização da moeda, fez com que a empreitada se tornasse cara, ultrapassando os custos garantidos pela União<sup>28</sup>. Grande parte do material utilizado na construção das linhas era importado e seu preço fixado em libras. Desinteressada pelo prolongamento da linha, a diretoria da Mogiana entrou em negociação com a ferrovia goiana Alto Tocantins para que a mesma seguisse o traçado que seria seu:

(...) nos termos de autorização dada pelo decreto nº 5.539, de 18 de outubro do ano passado, foi inovado o contrato com a Companhia Alto Tocantins, modificando o traçado da linha, de modo a fazê-la partir de Araguari ou de

---

27 Um debate interessante e que ainda carece de um estudo mais detalhado é quanto ao “encontro” das ferrovias Paulista e Mogiana em alguns pontos específicos de seus traçados, violando o importante quesito do privilégio de zona. Elas se entrelaçaram nos municípios de Santa Cruz das Palmeiras, Ribeirão Preto e Pontal. Ver: GIESBRECHT, 2003.

28 (PINTO, 1977, p. 123).



suas proximidades no prolongamento da Estrada de Ferro Mogiana (sic), a terminar na cidade de Goiás, com direito à construção de um ramal em direção a ponto navegável do rio Tocantins (PINTO, 1977, p. 123).

Independentemente da revisão do projeto inicial, a Mogiana conquistava com o ramal Catalão – ao alcançar cidades como Uberaba, Uberlândia (Uberabinha até 1929) e Araguari – importante centro de abastecimento de gado de toda a região Sudeste do País.

Ao desistir do prolongamento rumo ao norte, a diretoria passou a se dedicar ao prolongamento das linhas ao Sul de Minas Gerais. Isso porque a própria expansão da Mogiana na fronteira paulista da Mantiqueira abria outra oportunidade para a empresa: ao cruzar a serra, a ferrovia podia conquistar o mercado mineiro, ainda recente. A construção do Ramal de Poços de Caldas, em 1886, e as negociações futuras para adentrar ao Sul de Minas deixavam claro que os diretores queriam se aproveitar de uma região que não somente mantinha características favoráveis à produção de café, mas também sustentava circuitos de abastecimento tradicionais, originários da chegada da Corte Joanina ao Brasil.

A própria proximidade da ferrovia com as bordas da fronteira mineira transformava parte da paisagem local ao viabilizar que a produção de café pudesse então ser exportada com custos reduzidos. Conforme dados recolhidos por Cristiano Restitutti nos registros e recebedorias de Minas Gerais, durante o século XIX, o café passaria a representar cerca de 90% do valor dos produtos exportados pela Fronteira Sudoeste, na década de 1880<sup>29</sup>. Os fazendeiros podiam, a partir da chegada da Mogiana, cruzar a parte mineira da Mantiqueira no intuito de despachar a mercadoria nas estações da ferrovia. Esta proximidade da Mogiana com o Sul de Minas justifica o incrível salto na quantidade do café comercializado por aquela fronteira que, em menos de uma década, elevou-se de 120 toneladas anuais para mais de 2.200 toneladas no período entre 1881-84.

---

29 Cristiano Restitutti divide a região do Sul de Minas em duas fronteiras: a Fronteira Sudoeste margeava a fronteira com São Paulo nas proximidades da Mogiana. Correspondiam aos registros e recebedorias as seguintes localidades: Monte Santo, Jacuí, Dolores de Guaxupé, Cabo Verde, Caldas, Ouro Fino, Campanha de Toledo. A Fronteira Extremo-Sul, por sua vez, se localizava na fronteira com o Vale do Paraíba, com Registro e Recebedorias nas seguintes localidades: Jaguari, Sapucaí-Mirim, Soledade de Itajubá, Mantiqueira, Picu, Monte Belo, Ouro Fala, E. F. Minas e Rio, Bocaina do Rio Preto, Passa Vinte, Ponte do Carrijo, Ponte do Zacharias, Santa Rita, Presídio do Rio Preto, Porto do Machado (RESTITUTTI, 2006, p. 144).

Na fronteira do Sul-Extremo – aquela que em grande medida fazia a ligação do comércio da região com o Rio de Janeiro por meio do Vale do Paraíba –, apesar de dobrar a quantidade de café transacionado de uma média de 700 toneladas anuais para quase 1.500 toneladas, os produtos hegemônicos no comércio local ainda eram o gado *vacum* e o fumo. Conhecida é a ascensão da elite sul-mineira por conta do abastecimento de corte, desde o início do século XIX<sup>30</sup>, não somente por sua produção local como também por sua articulação com outras regiões, em especial as criadoras de gado, como aquelas do Triângulo Mineiro e das Províncias do Mato Grosso e Goiás. Esse era o papel de importantes comerciantes de São João del-Rei entre 1840-60 e principalmente após a chegada da ferrovia Minas & Rio à cidade de Três Corações. Mas, a chegada da Mogiana desarticulou essa tradicional rota do comércio de gado ao impetrar os centros abastecedores de gado no Triângulo<sup>31</sup>.

Foi nesse contexto que, em 1903, no relatório anual direcionado aos acionistas, a diretoria da Mogiana reafirmaria o desejo de expandir seus ramais para o Sul de Minas, agora conquistando a região de Guaxupé: “e que essa penetração em Minas, e futura ligação com outras estradas do mesmo Estado as tornarão convergentes a esta (Mogiana) e, portanto, suas tributárias vastas e férteis regiões que até o presente tem tido outro escoamento para os seus produtos, e considerando que a construção da parte mineira deveria ser iniciada sem demora [...]” (Relatório da Companhia Mogiana de Estrada de Ferro [Relatório CMEF], 11 de maio de 1903, p. 12-3). Anos mais tarde, as entranças para a região do Sul de Minas se ampliaram: “[...] a 30 de julho de 1907, ficou a Diretoria autorizada a adquirir a Estrada de Ferro Muzambinho com o ramal da Campanha [...]. Esta promissora operação, que vinha ligar toda a rede da Muzambinho à Companhia Mogiana, da qual é tributária natural, expandindo a lavoura e o fecundo trabalho de toda essa zona ubérrima de Minas [...]” (Relatório CMEF, 13 de abril de 1908, p. 13).

Em 1912, a operação de compra de parte da Estrada de Ferro Muzambinho estava consolidada e o tráfico de mercadorias das estações Sul Mineiras era incorporado aos relatórios da Mogiana. Com isso, a companhia passava a ter além da linha tronco (correspondendo ao trajeto Campinas-Ribeirão Preto-Ituverava) outros quatro ramais, a saber: Catalão (atendendo ao Triângulo

---

30 Para o papel da elite mercantil do Sul de Minas, cf.: LENHARO, 1979; GRAÇA FILHO, 2002, e ANDRADE, 2008.

31 Para a Feira de Gado de Três Corações, cf.: SAES; ROSA, apud SAES; MARTINS. (Org.), 2012, p. 239-264.

Mineiro), Rio Grande e Caldas (reunindo diversificados ramais que tocavam cidades como Caldas-MG, São João da Boa Vista, Franca e Ribeirão Preto, esta última tributária também da linha Tronco), Guaxupé (a extensão mineira da Mogiana) e Rede Sul Mineira (incorporada da antiga Muzambinho). Nesse sentido, próximo ao início da Primeira Guerra Mundial, a ferrovia atendia a uma região bastante diversificada, cujos municípios tinham conhecida vocação cafeeira, mas também onde a produção de café estava longe de ser hegemônica.

### ***Cafeicultura e diversificação: a economia entre o mercado externo e o interno***

Diversos trabalhos, sob os mais variados pontos de vista, foram confeccionados no intuito de explicitar a íntima relação entre o desenvolvimento da cafeicultura, a expansão das ferrovias e do crescimento da população no Estado de São Paulo. Dentre eles, podemos citar, por exemplo, os clássicos de José Francisco de Camargo, Pierre Monbeig, Sérgio Milliet e Odilon Nogueira de Matos<sup>32</sup>. Todos, de uma forma ou de outra, frisam a importância do trinômio café, ferrovia e aumento populacional para o desenvolvimento econômico paulista.

Todavia, em relação à economia cafeeira, inúmeras obras ressaltaram outra particularidade que, em muitos casos, acabou generalizando, para o período em tela, uma visão específica a seu respeito: a do reinado incontestado da grande fazenda monocultora, voltada à produção de gêneros de primeira necessidade para atender a demanda do mercado externo. Tal visão pode ser observada, por exemplo, em obra de Caio Prado Junior, o qual chega a fazer uma distinção entre o latifúndio exportador e as pequenas propriedades – sendo estas últimas destinadas a produzir gêneros de primeira necessidade para o mercado interno. Para o autor, esse fato tem grande “significação econômica e social. É deste tipo de organização em que se constituiu a lavoura brasileira que derivou toda a estrutura do país” (PRADO JUNIOR, 2004, p. 143). Vale ressaltar, entretanto, que em sua trajetória intelectual, Prado Junior não se debruçou única e exclusivamente sobre a grande lavoura. Contudo, a maioria dos seus interpretes acabou por privilegiar esse ângulo interpretativo; apreciação que turva a análise,

---

32 CAMARGO, 1981; MONBEIG, 1984; MILLIET, 1982; MATOS, 1990.

pois é reconhecida sua militância a favor das pequenas unidades produtivas, enfatizando que, no período colonial, foi singular a dependência delas frente ao setor exportador, reverberando seu caráter secundário dentro da economia (CAIO PRADO, 1987 e 2012)<sup>33</sup>. Contudo, seria pouco sensato transplantar essa visão para os períodos subsequentes sem fazer as devidas mediações.

Outro autor que acabou privilegiando a divisão da economia brasileira em dois ramos – mercado externo e mercado interno – foi Celso Furtado. Em sua análise, toda vez que ocorresse uma crise no setor exportador, encarado como o principal e mais arrojado da economia, “todo o sistema se ia assim atrofiando, perdendo vitalidade, para finalmente desagregar-se numa economia de subsistência” (FURTADO, 2003, p. 90). Nesse viés, a grande fazenda de café passa a representar a unidade produtiva fundamental; em oposição, a pequena propriedade, não engajada na economia de exportação, passa a ser encarada como mera provedora de produtos para economia de subsistência. Não é difícil encontrar ecos dessa vertente dicotômica na bibliografia sobre o assunto. Assim, para Alice Canabrava “na grande propriedade, estabeleceu-se a grande lavoura de café, como monocultura [...]”<sup>34</sup>. Outras visões são ainda mais enfáticas, chegando a afirmar que:

A natureza da atividade agrícola e o tipo da cultura condicionam o tamanho da propriedade. No caso particular de São Paulo, a lavoura cafeeira estabeleceu os limites mínimos e úteis da propriedade rural. [...] Sendo o café um produto de exportação e sofrendo consideráveis ônus fiscais e cambiais, necessário se torna que o estabelecimento agrícola esteja capacitado a produzir volume suficiente do produto, cujo valor possa cobrir as despesas múltiplas do trabalho agrícola propriamente dito e do beneficiamento.<sup>35</sup>

Essa forma de abordar a história fincou raízes na historiografia econômica sobre São Paulo, fato que tencionou os estudos a contemplarem a economia cafeeira

---

33 Sobre o assunto, cf.: A revolução brasileira. São Paulo: Editora Brasiliense, 1987; Problemas de povoamento e a divisão da propriedade rural. Evolução Política do Brasil e outros estudos. São Paulo: Cia das Letras, 2012.

34 CANABRAVA, apud HOLANDA, 2004, p. 108.

35 BAPTISTA FILHO, apud BRUNO, 1967, p. 99. Millet (1982, p. 25) aponta, inclusive, para uma “fome dos cereais” na expansão da cultura cafeeira pelo estado de São Paulo.

sob o prisma da grande lavoura calcada na monocultura do café<sup>36</sup>, o que contribuiu para forjar visões generalistas e unívocas de uma sociedade que, em decorrência de interpretações que destacaram a força do mercado interno, tem se revelado muito mais dinâmica e multifacetada, sem perder, contudo, o importante nexos com o mercado externo. Tal linhagem interpretativa, por sua vez, deriva da noção de *complexo cafeeiro* apresentada por Wilson Cano na obra *Raízes da concentração industrial em São Paulo*:

Quando se tenta compreender o processo dinâmico de crescimento de uma economia, torna-se absolutamente necessário analisar que partes principais a compõem, como atuam cada uma delas nesse processo de crescimento, e que graus e tipos de inter-relacionamento entre elas possibilita 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’.

No caso em questão, o complexo econômico em destaque é o *complexo cafeeiro*<sup>37</sup>, o qual possui como atividade nuclear o café, que exige, por sua vez, uma intrincada rede de financiamento, transporte e comercialização, possibilitando em seu desenvolvimento a gestação do *capital cafeeiro* que “foi-se desdobrando, gerando ferrovias, porto, comércio, bancos, indústria e agricultura *não-café*, a que, já a partir de 1910, conduziria a substituição de importações de alimentos *simples*”<sup>38</sup>. Um fato importante é que as distintas regiões paulistas, e mesmo as dos estados circunvizinhos, reagiram de formas diferentes ao avanço de tal complexo. Em nossa visão, vale ressaltar que a expansão das ferrovias foi de fundamental importância para o desenvolvimento da economia cafeeira e de suas atividades complementares, e, em muitos casos, esses caminhos de ferro eram verdadeiros caminhos do café, passando especialmente pelas regiões “especializadas” na produção da rubiácea, garantindo o embarque do produto, de alimentos e de mercadorias que possibilitaram, via fretes, receitas lucrativas.

---

36 Essa abordagem ficou conhecida como visão “plantacionista” (LINHARES; SILVA, 1981, p. 117).

37 Podemos citar, dentre outros: CANO, 1977; TOSI, 2002; BACELLAR; BRIOSCHI, 1999; OLIVEIRA, 2006; TOSI; FALEIROS, 2011; FONTANARI, 2012.

38 CANO, 1997, p. 239.

Essa forma de privilegiar o espaço econômico em questão pode ser “caracterizada por uma *especialização absoluta* no que se refere às formas de crédito agrícola e aos *transportes*”<sup>39</sup>. Não obstante, se por um lado é incontestável a dependência das receitas ferroviárias frente à atividade nuclear, por outro essa explicação carrega consigo o poder de abordar e iluminar outra faceta importante deste complexo econômico: a *especialização relativa ao nível da produção*, ou seja, as unidades produtoras “não se caracterizavam unicamente pela monocultura, sendo que os nexos entre uma produção voltada à exportação e outra voltada ao mercado interno davam-se nas relações de trabalho”<sup>40</sup>. Assim, podemos entender que mesmo no interior da fazenda de café era possível o convívio de outras atividades, sendo esta conciliação e/ou diversificação visível principalmente nos momentos de crise do produto “principal”. É esse arranjo que pretendemos esmiuçar. Entendemos que antes do estabelecimento da ferrovia Mogiana e da expansão cafeeira havia um circuito econômico baseado naquilo que Fernand Braudel chamou de *civilização da carne* (Braudel, 1996, v. 1, p. 178), ou seja, a pecuária e as rotas salineiras eram marcantes na região que envolvia o Nordeste de São Paulo, o Sul, o Sudoeste e o Triângulo Mineiro bem como partes de Goiás e de Mato Grosso. Contudo, o avanço do café, por volta da segunda metade do século XIX, suplantou tal circuito em favor da cafeicultura, empurrando a criação de gado para áreas cada vez mais ao norte do ponto inicial da ferrovia, isto é, a cidade de Campinas. Tal constatação pode ser evidenciada, por exemplo, através do estudo de caso de duas cidades – Casa Branca e Franca – antes caracterizadas pelos circuitos do gado/sal e depois reconfiguradas pela cafeicultura. No *Relatório e roteiro da medição para divisão judicial da Fazenda São José da Serra*, da família Villas Boas, de 1895, essa nova “vocaçãõ” para o café pode ser observada:

A fazenda denominada São José da Serra [...] está locada a 35° noroeste da cidade de Casa Branca, na distancia aproximada de vinte e quatro quilômetros, e a 53° nordeste da estação de Tambahú, linha férrea Mogyana, na distância de treze quilômetros. As estradas que a ligam a Casa Branca [...] são boas [...] Pela sua altitude, exceção dos chapadões arenosos, *toda esta região se presta à cultura do café, que frutifica regularmente na média de oitenta arrobas por mil pés*. A região a

---

39 TOSI; FALEIROS, 2011, p. 326-327.

40 Id. p. 299.

sudeste até o córrego da Prata, e noroeste, acompanhando o Rio Pardo, é composta de campos razos de boa qualidade que muito se prestam para a criação de gado lanígero e cavallar; *infelizmente a industria pastoril está aqui completamente abandonada*; apenas algum gado vaccum, em diminuta quantidade, de raças ordinariíssimas, povoam estes campos que poderiam dar bons resultados quando tratados com alguns conhecimentos zoothechnicos.<sup>41</sup>

Dessa maneira, percebe-se que houve, de fato, uma nítida alteração nos padrões econômicos do espaço em destaque, refletindo uma conjuntura maior, na qual o café passou a ser o produto mais rentável e, por isso, o mais amplamente cultivado, tencionando, pela força do lucro, a organização produtiva das fazendas<sup>42</sup>. No caso de Franca, Pedro Geraldo Tosi assinala este importante tencionamento do circuito mercantil, após o avanço da *onda verde*, da seguinte forma:

A situação, do ponto de vista da cidade de Franca, foi sendo rapidamente modificada. Menos de meia década foi o suficiente para que, com os avanços dos trilhos, o grosso desse comércio de sal e de gado e outros “gêneros do país” fossem sendo empurrados para o norte até passar a ser mais intenso, também, fora do solo paulista (TOSI, 2002, p. 79).

Entretanto, tal ocorrência não significou a decadência da riqueza regional. Pelo contrário, “os negociantes certamente perceberam o declínio das quantidades transacionadas dos principais produtos que comerciavam, mas isso significou muito pouco em relação ao volume que a diversificação dos negócios com outros produtos permitiu” (TOSI, 2002, p. 81). Esse é o sentido apontado pela pesquisa de Lélío Luiz de Oliveira, a qual afirma que a cafeicultura, antes de significar um empecilho para o desenvolvimento da economia de abastecimento, foi, a seu ver, um dinamizador para este setor.

---

41 Divisão da Fazenda São José da Serra, Casa Branca, 11 de janeiro de 1895. Caixa Villas Boas. Museu Histórico e Pedagógico Alfredo e Afonso de Taunay de Casa Branca. Segundo a medição, finda em 1896, a propriedade, outrora denominada Paciência, constou ter nove mil cento e vinte e cinco hectares e oitenta ares (9.625,80 hectares), ou seja, três mil novecentos setenta e sete alqueires e setenta centésimos (3.977,60 alqueires).

42 Para uma melhor compreensão ver: FONTANARI, apud SAES; MARTINS, 2012, p. 69-92.

Lélio Luiz de Oliveira se contrapõe à visão de uma *caféicultura homogeneizadora*, como aquela descrita por Delfim Netto. Acerca do período entre 1886 e 1906, considera que “o formidável aumento da produção paulista do café havia sido possível, em parte, à custa de uma redução da agricultura de subsistência” (DELFIN NETTO, 1979, p. 23). Ou seja, desse ponto de vista, para produzir o café, teriam que abandonar a produção “tradicional” para o mercado interno. Outra análise também coaduna com esse viés interpretativo e aponta que, na “segunda metade do século XIX, a cidade de Franca deixou a criação de gado e a agricultura para abastecimento interno em um segundo plano e passou a fazer parte do conjunto privilegiado das regiões produtoras para o mercado externo” (BRIOSCHI, apud BACELLAR; BRIOSCHI, 1999, p. 76). Essas afirmações não condizem com a documentação pesquisada por Lélio: pelo menos para a segunda metade do século XIX e início do século XX e para fazendas da região de Franca – de “raízes mineiras” – a realidade pareceu ser mais complexa e marcada por uma gama variada de unidades produtivas (OLIVEIRA, 2006)<sup>43</sup>.

Dessa maneira, julgamos ser de fundamental importância o estudo dos embarques de mercadorias – cabendo destaque ao gado – por meio da Mogiana, sendo que essa fonte histórica abre espaço para a inserção de uma variável importante para análise: a *temporalidade*, ou seja, observar essa região mediante as conjunturas internacionais, ora menos ora mais favoráveis ao produto nuclear. É sabido que o café, em sua história, ficou sujeito a constantes variações de preços, sejam estas marcadas por estratégias especulativas ou mesmo por questões naturais, como uma geada ou uma supersafra. Nossa hipótese é a de que nos interstícios da economia cafeeira foi possível gerar uma forte economia voltada ao mercado interno que, nos momentos de crise da economia cafeeira, podia se aproveitar do espaço aberto pelo café para expandir seus ganhos.

Consideramos, dessa forma, ser a análise das conjunturas de 1898 a 1906 e de 1914 a 1918 necessária para a compreensão do estudo da economia cafeeira, uma vez que isso permite gerar a perspectiva de manutenção da taxa de acumulação de capitais no complexo cafeeiro, mesmo em momentos de crise. Na visão daqueles que se debruçaram sobre a questão do incremento da pecuária, esta

---

43 Em Franca, a caféicultura não eliminou a economia de abastecimento interno; pelo contrário, revigorou esta atividade, cf.: (OLIVEIRA, 2006).



ocorreu, muitas vezes, no próprio seio das fazendas cafeeiras e pode ser constatada através do embarque das cargas transacionadas pela Mogiana. Para Flávio Saes: “É na década de 1910 a 1920 que podemos verificar a nítida mudança da importância do gado para as ferrovias. Em termos quantitativos observa-se o crescimento do número absoluto de animais transportados, porém, mais importante, há um aumento correspondente no percentual de participação da receita do total das ferrovias de um nível próximo de 1% para níveis entre 4 e 5%”<sup>44</sup>.

Assim, a problematização de complexo cafeeiro de Wilson Cano apontou para uma dimensão nova da expansão cafeeira paulista: às margens das vastas produções de café que se desenvolviam em São Paulo emergia uma sólida economia mercantil de abastecimento. A ferrovia aparece neste quadro, ao mesmo tempo, como senhora e serva das ações: ela transformava ou pelo menos reorganizava a produção daquelas localidades pelas quais passava; mas também sofria o impacto, tanto positivo quanto negativo, de ajustes produtivos decorrentes de conjunturas internacionais que tencionavam os preços das determinadas mercadorias, exigindo a mudança nos perfis produtivos dos habitantes das distintas regiões, sejam eles grandes fazendeiros ou pequenos sitiantes.

Talvez seja esta justamente a maior expressão proposta pela interpretação conhecida como *complexo econômico regional*, tendo ganhado a denominação, no caso em questão, de *complexo cafeeiro paulista*. Esta visão de complexo cafeeiro tem atraído novos estudos e ganhado novos desdobramentos e, cada vez mais, se distancia da ideia de uma extensa rede de grandes unidades produtivas calcadas na monocultura. Contudo, em seu interior, houve um processo de especialização regional que, ao longo do tempo, resultou em áreas distintas do ponto de vista da produção. Ao mesmo tempo elas foram complementares e tiveram como *centro* a cidade de São Paulo.

### ***O comércio de gado e café nos ramais da Cia. Mogiana de Estradas de Ferro***

Se a expansão da Mogiana pelo interior do Estado de São Paulo esteve intimamente conectada com a riqueza gerada pela economia cafeeira, seu impacto na estrutura comercial regional foi muito mais amplo. Seguindo a fronteira com

---

44 SAES, 1981, p. 117.

Minas Gerais, a ferrovia poderia não somente estimular o avanço da produção de café naquela região como também absorver parcela das mercadorias que seguiam anteriormente por outros circuitos mercantis. Estas mercadorias, especialmente o gado, que em determinados períodos cumpriam com um papel residual na receita da ferrovia que eram dominadas pelas exportações de café, passariam a deter papel crescente para a sobrevivência de alguns ramais da Mogiana. Não que o gado pudes-se suplantar o papel do café no cômputo financeiro total da ferrovia, mas uma gama maior de produtos teria representatividade no trânsito da Mogiana, possibilitando que sua expansão favorecesse também o comércio inter-regional, alterando, portanto, a própria dinâmica produtiva e comercial de regiões atendidas por seus ramais.

Considerando o volume de mercadorias transportadas pela Mogiana, é possível perceber que o café, entre 1888 e 1917, teve sua participação reduzida de uma média de 50% da quantidade total de mercadorias para um patamar de 30% a partir da década de 1910<sup>45</sup>. De fato a política adotada pela diretoria da ferrovia para alcançar novas fronteiras surtia efeito sobre a diversificação dos produtos transportados. Ao longo da década de 1910, por exemplo, a evolução da participação de cabeças de gado no trânsito da Mogiana foi inversamente proporcional à redução da participação do café.

Mas o trânsito de animais não se estabeleceu de maneira semelhante entre todos os ramais da Mogiana. Como discutimos anteriormente, foi o território mineiro que, ao longo do século XIX, sustentou a preeminência do comércio de abastecimento, em especial aquele direcionado ao consumo da capital do Império, a cidade do Rio de Janeiro e, mais tarde a cidade de São Paulo, eleita como “centro” do complexo cafeeiro<sup>46</sup>. Seriam justamente os ramais que avançavam para Minas Gerais, Catalão seguindo ao Triângulo e Rede Sul Mineira, os dois principais trajetos de comercialização do gado (Gráfico 2). A linha tronco continuava praticamente uma ferrovia “cata-café” em suas estações: enquanto o café transportado representava na primeira década do século XX mais de 50% do valor total das mercadorias embarcadas, os animais dificilmente alcançavam 1% do valor total.

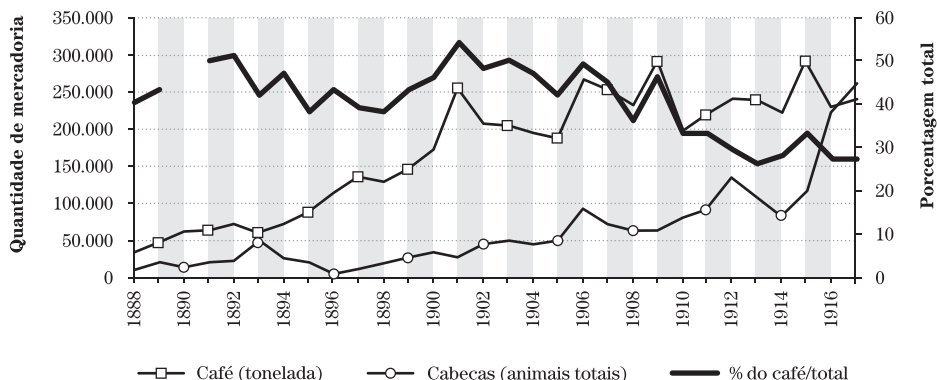
---

45 Como exemplo, as rendas de 1916 estavam divididas em cerca de 30% do transporte de café, outros 30% para transporte de outras mercadorias (açúcar, couro, cereais, fumo, materiais, sal, toucinho e outros), 15% para o transporte de passageiros e apenas 3% para transporte de gado (CMEF, 1916).

46 Neste ponto acomodamos a análise no agasalho braudeliano, para o qual “uma economia mundo aceita sempre um pólo, um centro, representado por uma cidade dominante” (BRAUDEL, 1987, p. 70).



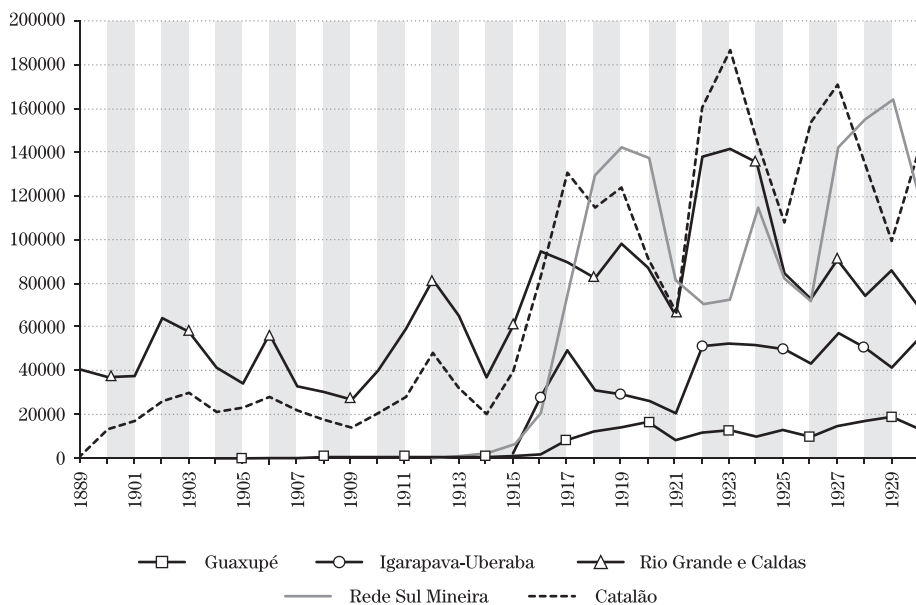
**Gráfico 1 – Transporte de mercadorias na Cia. Mogiana de Estradas de Ferro (1888-1917)**



Fonte: Adaptado de relatórios da Companhia Mogiana de Estrada de Ferro, 1888-1917.



**Gráfico 2 – Transporte de cabeças de gado na Mogiana (1900-1930)**



Fonte: Adaptado de relatórios da Companhia Mogiana de Estrada de Ferro, 1888-1917.

No fundo, ao que parece, a dinâmica em curso no comércio de gado mineiro estava em ampla transformação no início do século XX. Apesar do

papel de destaque que a pecuária representava na economia mineira, em fins do século XIX, sua estrutura permanecia “intocada”: o sistema de comercialização e criação pouco havia se transformado daquilo que fora no período colonial. Mesmo importante no papel de abertura das fronteiras e integração do mercado interno, o gado continuava criado extensivamente, precisando percorrer longos percursos entre pastos, invernadas e mercados consumidores, construindo uma complexa rede comercial envolvendo negociantes, criadores, invernistas e marchantes<sup>47</sup>. Até meados do século XIX, a comercialização de animais dividiria a pauta de exportações mineiras com ouro e diamantes para assumir definitivamente a segunda posição a partir de meados da década de 1860, perdendo apenas para o café, o qual, entre 1818 e 1884, perfez 47,1% do total das exportações. O comércio de café era dominante na Zona da Mata, enquanto o gado cumpria papel decisivo nas fronteiras ao sul da Província. Na média do período, a pecuária representou 25,2% do total das exportações mineiras, ou cerca de 50% se excluirmos os valores referentes ao comércio de café (RESTITUTTI, 2006, p. 78-82).

No final do século XIX, os governos de Minas Gerais, preocupados com as condições do rebanho e do próprio comércio de animais na Província, colocaram em prática ações para a valorização desta importante atividade econômica regional: estímulo para criação de feiras de gado, pontos onde os animais deveriam ser comercializados entre os criadores e os compradores. A Ferrovia Minas & Rio, inaugurada em 1884, rapidamente absorveria parte do comércio de gado da Feira de Três Corações, no centro do Sul de Minas. Esse comércio era responsável por grande parte da arrecadação estadual. E era desse fluxo que a ferrovia paulista buscava valer-se.

Assim, a aproximação da Mogiana dos centros criadores ou comerciantes de gado reduzia a chance de esses projetos do governo de Minas terem êxito<sup>48</sup>. A demanda de gado para São Paulo vinha crescendo nas primeiras décadas do século XX, em primeiro lugar por conta do próprio crescimento do mercado interno e, em segundo lugar, especialmente ao longo da Primeira Guerra Mun-

---

47 Para textos clássicos sobre a pecuária colonial: PRADO JUNIOR (1977) e PETRONE (1993).

48 Não somente as ferrovias que percorriam as fronteiras mineiras, mas inclusive as próprias ferrovias mineiras dificultaram o projeto de integração de Minas Gerais. Sobre críticas aos resultados do projeto ferroviário mineiro, ver BATISTA; BARBOSA; GODOY (2012).

dial, pela expansão das demandas internacionais. Materializava-se, portanto, uma crescente demanda pela abertura de frigoríficos como a Cia. Frigorífica e Pastoril (1913) na cidade de Barretos, The Continental Products Co. (1915) na cidade de Osasco em 1915 e a Cia. Frigorífica de Santos (1918) no litoral paulista (SUZIGAM, 2000, p. 356).

Certamente o ramal mais beneficiado com este crescimento do comércio de gado em São Paulo foi o Catalão, com sua linha de Igarapava a Uberaba (cf. Anexo I). Com a impossibilidade de prosseguimento da ferrovia até o estado de Goiás, pelos elevados custos financeiros, o ramal Catalão passou a constituir a linha da Companhia Mogiana no Triângulo Mineiro, a qual atravessava as principais cidades da região, cujos pastos eram tradicionais no abastecimento de todo circuito da pecuária imperial<sup>49</sup>. O Triângulo Mineiro há muito se caracterizava pela passagem do gado vindo de Goiás e Mato Grosso em direção ao mercado do Rio de Janeiro e, mais tarde, de São Paulo<sup>50</sup>: a Mogiana desviava o percurso do gado – que anteriormente seguia em direção ao Sul de Minas – agora para o estado de São Paulo e para seus frigoríficos. Não é para menos o salto da média do transporte de gado pelo ramal de menos de dez mil cabeças para mais de cinquenta mil ao longo da década de 1910.

Assim, a chegada da Companhia Mogiana no Triângulo, cruzando o Rio Grande, era estratégica e fez com que convergissem para os seus trilhos produtos de regiões ainda não atendidas por circuitos ferroviários. Ao final do século XIX, o Triângulo Mineiro possuía uma rede urbana de múltiplos circuitos. Essa rede era formada por estradas de terra e caminhos fluviais. Entretanto, a região não se caracterizava por uma grande produção cafeeira, por isso os embarques são pequenos se comparados com os demais ramais. O sal, por seu lado, impor-

---

49 É verdade que a Mogiana não absorveria todo o comércio de gado, mas reforçava o deslocamento deste comércio de Minas Gerais para o interior de São Paulo: "A entrada de gado oriunda do Triângulo Mineiro e sul de Goiás faz-se a partir do rio Grande pelo porto Antônio Prado, onde há regular serviço de travessia estabelecido pela Companhia Paulista. O gado vindo do sudoeste de Goiás e da região central de Mato Grosso entra em São Paulo depois de atravessar o Triângulo Mineiro, passando o Paranaíba a nado; o seu caminho mais curto seria pelo porto de Taboado, onde se faz o transporte pelo rio Grande, de modo a que os animais podem dirigir-se a Barretos pela estrada de Rio Preto. Enfim, o gado da extrema meridional de Mato Grosso ainda faz a viagem pelo Triângulo Mineiro, quando não prefere entrar pelo porto Tibiriçá, no rio Paraná, pelo qual transitam atualmente 30.000 cabeças" (Almanaque do Estado de São Paulo, 1917, p. 273).

50 Goiás e Mato Grosso eram grandes produtores de gado; no caso de Goiás, após o fim de exploração de suas minas de ouro, este foi o produto responsável pela manutenção de um circuito de comércio que colocava a região em contato com o mundo. À medida que ocorria a expansão demográfica em São Paulo e que o seu sistema de transportes se expandia rumo ao norte, a economia goiana reagia com o aumento da produção de gado e, mais tarde, de cereais. Para o tema, ver: CHAUL (1997) e OLIVEIRA (2012).

tado para atender a produção de gado, do Triângulo Mineiro era redistribuído para Goiás e Mato Grosso, além de ser consumido ainda na própria região.

Se o prosseguimento da linha a partir de Igarapava se enquadrava nos planos da ferrovia de garantir para si o fluxo de gado vindo dos “sertões”, seu êxito se mostraria relativo anos mais tarde. A intenção da diretoria da CMEF era, segundo seus relatórios, impedir que os produtos de Goiás desviassem de suas linhas. O fluxo de gado, todavia, se deslocava frequentemente para o leste, buscando chegar ao frigorífico de Barretos, inaugurado em 1911. A demanda dos frigoríficos por gado, além de drenar parte do que antes era encaminhado para o circuito da Mogiana, incentivou as exportações mato-grossenses, as quais superaram as goianas na década de 1920.

Outro ramal que demonstraria uma mudança substancial no perfil do tráfego de mercadorias durante o século XX seria a Linha Rio Grande e Caldas: dois momentos se revelam singulares para a avaliação de nossa hipótese. O primeiro compreende o período de 1898 a 1906, no qual se verifica uma superprodução de café e uma redução drástica nos preços de exportação desse produto. O segundo, entre 1914-1918, é marcado pelas ingerências da Primeira Guerra Mundial, as quais dificultaram as exportações de café, mas abriram espaço para exportação de carne congelada. Em ambos os períodos percebe-se um incremento da pecuária. Assim, necessariamente, a atividade de café não excluía outras. O que havia, de fato, eram regiões marcadas pela *especialização relativa ao nível da produção*. No entorno de Ribeirão Preto, por exemplo, era incontestemente o predomínio da cafeicultura e na região de Uberaba e Uberlândia prevaleceu a pecuária. Mas, mesmo em Ribeirão Preto havia espaço para criação de gado. Tomemos o exemplo icônico da Fazenda Monte Alegre, de Francisco Schmidt, conhecido como “rei do café”. Em 1914, ela contava com 34.346 hectares, dos quais 9.600 eram ocupados por cerca de um milhão de pés de café; ainda, possuía cerca de dois mil hectares de pastagens que abrigavam “1.055 cavalos e bestas, 3.176 cabeças de gado e 525 carneiros” (LLOYD, 1913, p. 29b). A Fazenda Porangaba, de Candido Pereira Lima, localizada na cidade de Jardinópolis – próxima a Ribeirão Preto – também pode ser tomada como exemplo. Ela compreendia, em 1914, “a área de 1.500 alqueires com 280.000 pés de café, que produzem anualmente, em média, 30.000 arrobas”. Não há como negar que é uma fazenda cafeeira. Contudo, chama a atenção

que, além do café, “trata também o proprietário da criação de gado, para o que tem na fazenda 500 alqueires formados em capim-gordura e jaraguá e cerca de 150 alqueires de bons campos; vivem aí 3.000 cabeças de gado de diversas raças”. (LLOYD, 1913, p. 29b).

Mesmo na região de Casa Branca, atendida pela linha Tronco da Mogiana, marcada pela *onda verde* na segunda metade do século XIX, também parece ter havido certo “renascimento” da pecuária, tanto em 1905 – ano em que a Fazenda Aurora, da família Leite Penteado, passou a incrementar seus negócios do café com a seleção de gado caracu –, quanto em 1920, época em que constatamos, através de uma escritura de compra e venda com hipoteca no valor de mais de três mil contos de réis das Fazendas Amália, São Lourenço e dos Morrinhos – sendo a maior parte compreendida na Comarca de Casa Branca. Os vendedores eram os herdeiros de Henrique Santos Dumont e os compradores eram uma “sociedade” envolvendo a Companhia Schimidt, a Companhia Mechanica Importadora de São Paulo e o conde Francisco Matarazzo. Nessa escritura, observa-se que nos 5.140 alqueires, além de uma usina de açúcar e álcool, existiam 1.075.000 pés de café e 1.185 cabeças de gado vacum de criar<sup>51</sup>.

A nosso ver, em ambos os exemplos, é marcante a diversificação dos negócios para além do café, aparecendo o gado como uma apreciável alternativa. Outro indicativo deste “renascimento” da pecuária pode ser visto pela análise do transporte de sal pelas ferrovias. No dizer de Flávio Saes, as “razões deste aumento devem situar-se, como no caso do sal, nas mudanças iniciadas durante a Primeira Guerra Mundial. Para o crescente transporte de sal, importa o estabelecimento de frigoríficos que impulsionavam a criação de gado” (SAES, 1981, p. 103). Este período recebeu a seguinte análise:

A Grande Guerra de 1914-1918 dará grande impulso à indústria brasileira. [...] A modificação mais sensível será a transferência para o primeiro lugar das indústrias de alimentação, que passam de 26,7% da produção em 1907 para 40,2% em 1920. Isto se deve ao aparecimento de uma nova indústria que tomará durante a

---

51 Escritura de hipoteca nº 1.414. Livro de Inscrição Especial nº 2E. Oficial de Registro de Imóveis e Anexos de Casa Branca.

guerra grande vultu: a de congelação de carnes. Estimulara-a o consumo crescente dos países beligerantes e a exportação brasileira de carnes, nula antes do conflito, sobe em 1918 para 60.509 toneladas anuais (PRADO JUNIOR, 1969, p. 258).

E, é justamente este o cenário que podemos observar com o tráfego de mercadorias da Linha Rio Grande e Caldas (Anexo I): ainda que não tenha uma presença tão substancial de gado como a linha Catalão, torna-se evidente a expansão da participação do gado no comércio regional. A região central da Mogiana, com a abertura da fronteira do café já para regiões distantes e mais produtivas, parecia fomentar o desenvolvimento de novas culturas, ou mesmo a criação de gado, junto à produção de café. Em suma, a leitura de uma eminente especialização produtiva, novamente, não parece corresponder ao que efetivamente ocorreria no interior do estado de São Paulo. Pelo contrário, além de absorver as redes mercantis de regiões fronteiriças, o interior paulista se diversificaria atendendo ao rápido crescimento do mercado consumidor regional, cabendo aqui o conceito de especialização relativa ao nível da produção.

### ***Considerações finais***

A economia cafeeira paulista não foi somente o café: foi o café, o açúcar, os cereais e o gado também. A leitura de um complexo cafeeiro incorpora a diversificada estrutura produtiva que seria característica da produção do interior do Estado de São Paulo no início do século XX. Este capítulo procurou se valer da leitura de um complexo econômico regional para avaliar a trajetória do comércio de gado por meio do tráfego da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro.

Com este capítulo conseguimos constatar duas particularidades do comércio regional paulista nas primeiras décadas do século XX. Em primeiro lugar, a estrutura produtiva paulista conseguiu se diversificar, ou – mais do que isso – se valeu da diversificação para sua sobrevivência nos momentos de crise da economia cafeeira. O comércio de gado, neste sentido, parece ser ilustrativo: ao ampliar sua participação no tráfego de determinados ramais da Companhia Mogiana, demonstrava que produtores aproveitavam-se desta diversificação para obter ganhos extraordinários, como durante a Primeira Guerra, momento em que o volume de gado transportado ascende de maneira significativa.



Uma segunda abordagem que merece estudo ainda mais aprofundado é aquela que demonstra o poder articulador (ou desagregador) das ferrovias no comércio regional. Se Minas Gerais era o centro do comércio de gado, ou mesmo do abastecimento do século XIX, ao que parece vai perdendo participação para o Estado de São Paulo no início do século XX, com a expansão ferroviária. É emblemática a ascensão do tráfego de gado por meio da Companhia Mogiana, que vinha absorvendo a criação de gado realizada no Triângulo Mineiro e região, que antes fazia parte do circuito mineiro de abastecimento. A Mogiana, neste sentido, faria a articulação do mercado paulista com a criação mineira, mas absorvendo as rendas desse comércio que anteriormente teria criado grupos mercantis bastante influentes no Rio de Janeiro.

Desta maneira, reforçamos conclusões de autores como Wilson Cano e Wilson Suzigan que, com leituras particulares a respeito do processo de desenvolvimento da economia industrial paulista, atestam o caráter dinâmico desta, principalmente no decorrer da década de 1920, resultado esse alcançado não somente em função da capacidade de acumulação endógena representado pelas receitas de exportação do café, mas também decorrentes de um processo de ampliação do mercado interno, no qual o gado aparece como mais uma opção de investimento. Nas palavras de Braudel (1987, p. 40), “em suma, bem ou mal, uma certa economia liga entre si os diferentes mercados do mundo [...]. Essas ligações, essas cadeias, esses tráfegos, esses transportes essenciais, como não atrairiam os olhares dos historiadores?”.

## **Fontes**

*Divisão da Fazenda São José da Serra, Casa Branca, 11 de janeiro de 1895. Caixa Villas Boas. Museu Histórico e Pedagógico Alfredo e Afonso de Taunay de Casa Branca.*

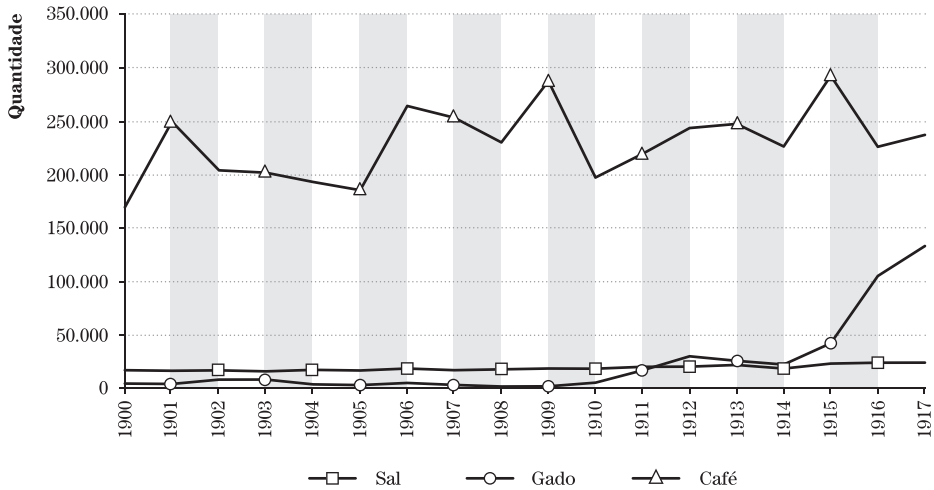
*Escritura de hipoteca nº 1.414. Livro de Inscrição Especial nº 2E. Oficial de Registro de Imóveis e Anexos de Casa Branca.*

*Relatório da directoria da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro e Navegação para a Assembléa Geral, 1888 – 1930.*

## Anexos



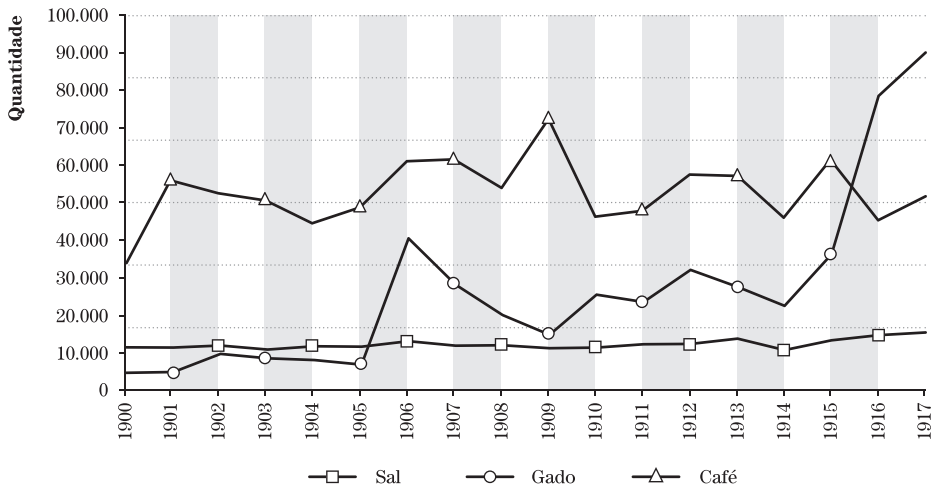
**Gráfico 3 – Relação café-gado-sal transacionados na Cia. Mogiana (1900 a 1917): Linha Tronco e ramais**



Fonte: Adaptado de relatórios da Companhia Mogiana de Estrada de Ferro, 1888-1917.



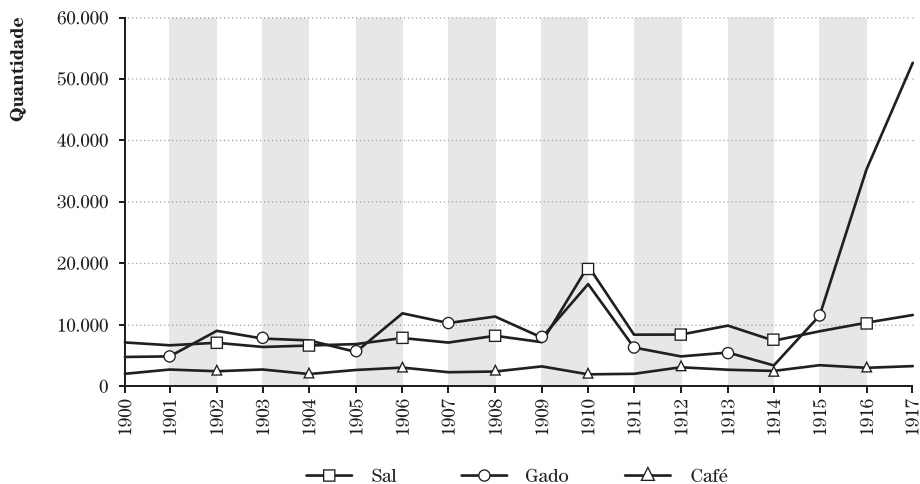
**Gráfico 4 – Relação café-gado-sal transacionados na Cia. Mogiana (1900 a 1917): Linha Rio Grande e Caldas**



Fonte: Adaptado de relatórios da Companhia Mogiana de Estrada de Ferro, 1888-1917.



**Gráfico 5 – Relação café-gado-sal transacionados na Cia. Mogiana (1900 a 1917): Linha Catalão**



Fonte: Adaptado de relatórios da Companhia Mogiana de Estrada de Ferro, 1888-1917.

## ***Referências bibliográficas***

ANDRADE, Marcos Ferreira. **Elites Regionais e a formação do Estado Imperial Brasileiro**. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2008.

BACELLAR, Carlos de Almeida Prado; BRIOSCHI, Lucila Reis (Org.) **Na estrada do Anhanguera**. São Paulo: Humanitas FFLCH/USP, 1999.

BAPTISTA FILHO, Olavo. A propriedade agrícola em São Paulo. In: BRUNO, Ernani Silva. **São Paulo: terra e povo**. Porto Alegre: Editora Globo, 1967.

BATISTA, Felipe Alvarenga; BARBOSA, Lidiany Silva; GODOY, Marcelo Magalhães. Transportes, modernização e formação regional – subsídios à história da era ferroviária em Minas Gerais, 1870-1940. **Revista de história regional**. 17(1), 2012.

BRAUDEL, Fernand. **A dinâmica do capitalismo**. Rio de Janeiro: Rocco, 1987.

\_\_\_\_\_. **Civilização material, economia e capitalismo: séculos XV-XVIII.** v. 1. São Paulo: Martins Fontes, 1996.

BRIOSCHI, Lucila Reis. Fazendas de Criar. In: BACELLAR, Carlos de Almeida Prado; BRIOSCHI, Lucila Reis (Orgs.). **Na Estrada do Anhanguera: uma visão regional da história paulista.** São Paulo: Humanitas FFLCH/ USP, 1999.

CAMARGO, José Francisco de. **Crescimento da população no Estado de São Paulo e seus aspectos econômicos.** 2 v. São Paulo: IPE/ USP, 1981.

CANABRAVA, Alice P. A grande lavoura. In: HOLANDA, Sergio Buarque (Coord.). **História Geral da Civilização Brasileira.** 6. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2004.

CANO, Wilson. Base e superestrutura em São Paulo: 1886-1929. In: DE LORENZO, Helena Carvalho; COSTA, Wilma Peres da (Org). **A década de 1920 e as origens do Brasil moderno.** São Paulo: UNESP, 1997.

\_\_\_\_\_. **Raízes da concentração industrial em São Paulo.** São Paulo: DIFEL, 1977.

CHAUL, Nars Fayad. **Goiás, da construção da decadência aos limites da modernidade.** Goiás: UFG, 1997.

DELFIN NETTO, Antonio. **O problema do café no Brasil.** Rio de Janeiro: Editora Fundação Getúlio Vargas; Ministério da Agricultura/SUPLAN, 1979.

FALEIROS, Rogério Naques; TOSI, Pedro Geraldo. Nas Fronteiras do Capitalismo: a Mogiana e os (des)caminhos da expansão ferroviária. **Locus** (UFJF), Juiz de Fora, v. 6, n. 2, 2000.

FONTANARI, Rodrigo. **O problema do financiamento: uma análise histórica sobre o crédito no complexo cafeeiro paulista: Casa Branca (1874-1914).** São Paulo: Editora Unesp/Cultura Acadêmica, 2012.

\_\_\_\_\_. Rompendo Fronteiras: a marcha da economia de abastecimento sul-mineira rumo ao território paulista (Casa Branca no meio século XIX). In: Alexandre Macchione Saes; Marcos Lobato Martins (Org.). **Sul de Minas em transição: a formação do capitalismo na passagem para o século XX**. Bauru/SP: EDUSC, 2012.

FURTADO, Celso. **Formação econômica do Brasil**. 32. ed. São Paulo: Ed. Cia. Nacional, 2003.

GIESBRECHT, Ralph Mennucci. **Caminho para Santa Veridiana: as ferrovias em Santa Cruz das Palmeiras**. Santa Cruz das Palmeiras: A Cidade, 2003.

GRAÇA FILHO, Afonso de Alencastro. **A princesa do Oeste e o mito da decadência de Minas Gerais**. São João Del Rei (1831-1888). São Paulo: Anablume, 2002.

LENHARO, Alcir. **As tropas da moderação**. São Paulo: Símbolo, 1979.

LINHARES, Maria Yedda Leite; SILVA, Francisco Carlos Teixeira. **História da agricultura brasileira: combates e controvérsias**. São Paulo: Brasiliense, 1981.

LLOYD, Reginald. **Impressões do Brasil no século vinte**. Inglaterra: Lloyd's Greater Britain Publishing Co. Ltd., 1913.

MATTOS, Odilon Nogueira de. **Café e ferrovias: a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira**. São Paulo: Alfa-Ômega, 1974; SAES, 1981.

MELLO, João Manuel Cardoso de. **O capitalismo tardio**. São Paulo: Brasiliense, 1982.

MILLIET, Sérgio. **Roteiro do café e outros ensaios: contribuição para o estudo da história econômica e social do Brasil**. São Paulo: Hucitec, 1982.

MONBEIG, Pierre. **Pioneiros e fazendeiros em São Paulo**. São Paulo: Ed. Hucitec, 1984.

OLIVEIRA, Lélío Luiz. **Heranças guardadas e transições ponderadas: história econômica do interior paulista – 1890-1920**. Franca: UNESP-FHDSS; FACEF, 2006.

OLIVEIRA, Paulo Roberto. Entre São Paulo e o Sertão: a intermediação mineira do comércio goiano no início do século XX. **Revista de História**. nº 167, 2012.

PETRONE, Maria Thereza Schorer. As áreas de criação de gado. In: HOLLANDA, Sérgio Buarque (Org.). **História da civilização brasileira**. Tomo I, v. 2. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1993.

PINTO, Adolpho Augusto. **História da viação pública de São Paulo**. 2. ed. São Paulo: Governo do Estado, 1977.

PRADO JUNIOR, Caio. **A revolução brasileira**. São Paulo: Editora Brasiliense, 1987.

\_\_\_\_\_. **Formação do Brasil contemporâneo**. São Paulo: Brasiliense, 2004.

\_\_\_\_\_. **História econômica do Brasil**. São Paulo: Brasiliense, 1969.

\_\_\_\_\_. Problemas de povoamento e a divisão da propriedade rural. **Evolução política do Brasil e outros estudos**. São Paulo: Cia das Letras, 2012.

RESTITUTTI, Cristiano Corte. **As fronteiras da província: rotas de comércio interprovincial (Minas Gerais, 1839-1884)**. 2006. 334 f. Dissertação (Mestrado em Economia) – Faculdade de Ciências e Letras de Araraquara, Universidade Estadual Paulista, Araraquara, 2006.

SAES, Alexandre; ROSA, Elton. Mercado pontual: atuação estatal na formação da Feira de Gado de Três Corações. In: SAES, Alexandre; MARTINS, Marcos

Lobato. (Org.). **Sul de Minas em transição**: a formação do capitalismo na passagem para o século XX. Bauru: Edusc/Fapemig, 2012.

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.

SAINT-HILAIRE, Auguste de. **Viagens às nascentes do rio São Francisco**. Belo Horizonte/São Paulo: Itatiaia/Edusp, 1975.

\_\_\_\_\_. **Viagem pelas Províncias do Rio de Janeiro e Minas Gerais**. Belo Horizonte, SP: Itatiaia/Edusp, 1975.

SUZIGAN, Wilson. **Indústria brasileira**. São Paulo: Hucitec, 2000.

TOSI, Pedro Geraldo; FALEIROS, Rogério Naques. Domínios do Café: ferrovias, exportação e mercado interno em São Paulo (1888-1917). In: QUEIROZ, Paulo Roberto Cimó; GOULART FILHO Alcides (Org.). **Transportes e formação regional**: contribuição à história dos transportes no Brasil. Dourados: Ed. UFGD, 2011.

VIEIRA, Cezira Maria A. Alegre. **São Paulo e o comércio internacional durante a Primeira Grande Guerra**: a alternativa carne congelada e os norte-americanos. 1982. 251 f. Tese (Doutorado em História). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1982.

## Capítulo 4

# *PARA ABASTECER E EXPORTAR*

*as estradas de ferro no Sul de Minas Gerais  
(1884-1910)*

— Marcel Pereira da Silva

Doutorando em História Econômica pela FFLCH/USP.

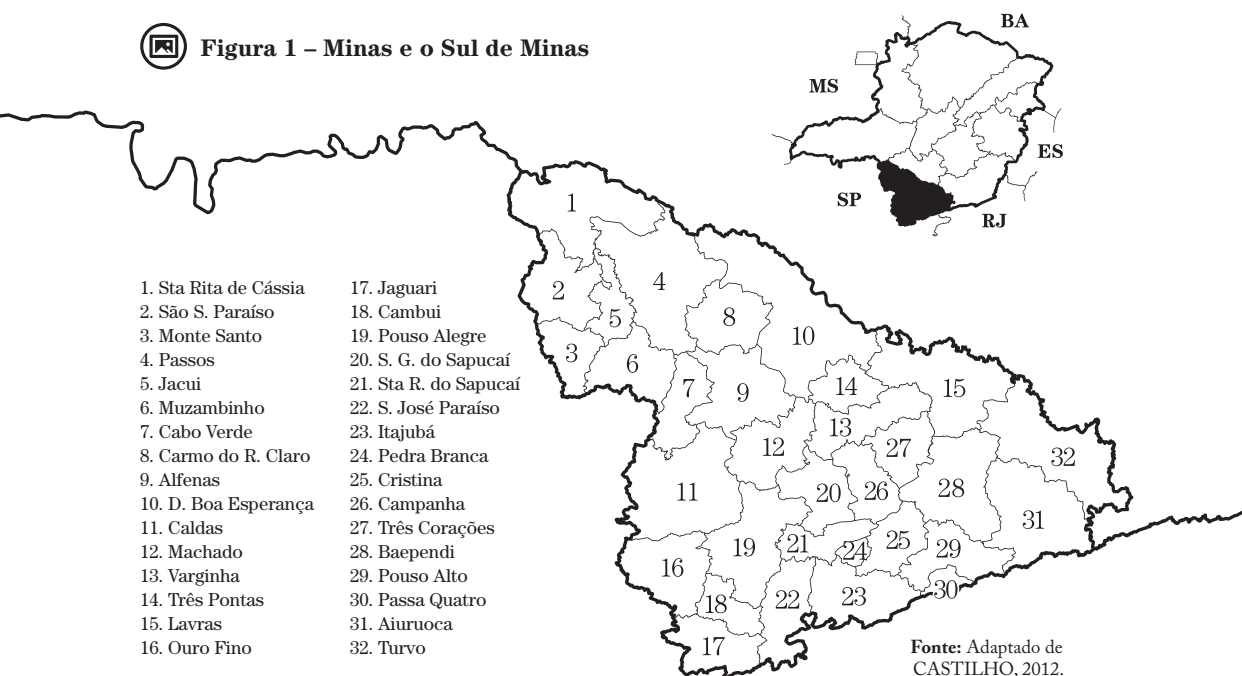
Este capítulo é uma síntese da Dissertação de Mestrado *De gado a café: as ferrovias no Sul de Minas Gerais (1874-1910)*, defendida no Programa de Pós-Graduação em História Econômica da USP, 2012.



**E**ste capítulo apresenta a trajetória de três companhias ferroviárias sul-mineiras: E. F. Minas e Rio (doravante chamada de Minas e Rio), Cia. Viação Férrea Sapucaí (doravante chamada de Sapucaí) e Cia. E. F. Muzambinho (doravante chamada de Muzambinho). A escolha do período justifica-se pelo fato de ter sido 1884 o ano em que foi inaugurada a primeira ferrovia no Sul de Minas Gerais, a Minas e Rio. O marco final, 1910, justifica-se por ser o ano em que foi celebrado o contrato em que as três companhias sul-mineiras foram aglutinadas em uma só. O processo foi iniciado em 1908, ano em que a Muzambinho foi incorporada à Minas e Rio e o edital de arrendamento também foi publicado. A Sapucaí, maior dentre as três, venceu concorrência para arrendamento da Muzambinho e da Minas e Rio. A partir de então, elas deixaram de existir individualmente e suas linhas principais já estavam formadas. Por último, a constituição da Rede Sul Mineira, em 1910, ocorreu no momento em que o café no Sul de Minas caminhava para ser o principal produto agrícola, embora os itens tradicionais ainda representassem boa parte das exportações daquela região.

Além da literatura pertinente, as principais fontes utilizadas como referência à economia sul mineira consistem em Relatórios do Presidente de Província, Relatórios do Ministério da Agricultura, almanaques e anuários estatísticos editados no período. Tais relatórios servem para preencher a lacuna deixada pela relativa ausência de trabalhos atuais sobre a região e a temática. Se cruzadas, as indicações assumem maior consistência e, uma vez comparadas com os relatórios das companhias férreas, nos oferecem uma dimensão daquilo que objetivamos, ou seja, entender, em termos de atividades econômicas, o que existia no Sul de Minas no advento de suas ferrovias e o que mudou com a chegada e formação delas. Por fim, o Sul de Minas por nós analisado engloba principalmente a região servida pelas estradas de ferro Minas e Rio, Muzambinho e Sapucaí, o que não envolve todo o espaço conhecido como Sul de Minas Gerais. Paralelamente, apresentamos algumas informações e indicações sobre as regiões servidas por estações da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, a qual já em 1886 inaugurou sua primeira estação em solo mineiro e, de forma consistente, transportou mercadorias produzidas em algumas porções sul-mineiras.

 **Figura 1 – Minas e o Sul de Minas**



Deixemos claro que esse mapa não é aqui utilizado como proposta de regionalização, apenas como referência de localização, cuja data é o ano de 1900. As regiões 9 (Alfenas), 13 e 14 (Varginha e Três Pontas), 16 (Ouro Fino), e 19 a 30 (Pouso Alegre, São Gonçalo do Sapucaí, Santa Rita do Sapucaí, São José do Paraíso – na época Paraisópolis –, Itajubá, Pedra Branca – na época Pedralva –, Cristina, Campanha, Três Corações, Baependi, Pouso Alto e Passa Quatro) são aquelas inseridas em nosso recorte espacial. Direta (com estação na sede do município) ou indiretamente (estações em distritos) essas regiões foram servidas pelas três companhias estudadas. As de número 10 (Boa Esperança) e 12 (Machado) estão parcialmente inseridas, pois a primeira utilizava em parte o transporte da Estrada de Ferro Oeste de Minas e a segunda embarcava uma grande fração de seus produtos pela estação de Poços de Caldas da Mogiana. Já as regiões de 1 a 8 (Santa Rita de Cássia, São Sebastião do Paraíso, Monte Santo, Passos, Jacuí, Muzambinho, Cabo Verde e Carmo do Rio Claro) e 11 (Caldas, cuja estação ficava no ainda distrito de Poços de Caldas) foram servidas direta e indiretamente

por ramais da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, cujas inaugurações realizadas no período aqui considerado ficaram por conta da estação de Poços de Caldas (1886) e de Guaxupé (1904, ainda distrito de Muzambinho). As regiões 31 (Aiuruoca) e 32 (Turvo) não estão inseridas em nosso recorte espacial porque ligaram-se à linha principal apenas depois de 1910, embora parte dessas regiões fosse servida pela *Linha da Barra* da Sapucaí, herdada de outras empresas. As regiões 17 (Jaguari, atuais Camanducaia e Extrema) e 18 (Cambuí), extremo sul da região e já nos limites com São Paulo, jamais contaram com estações em seus municípios. Por várias indicações, a maior parte delas utilizava a Mogiana (Ramal de Amparo e depois Socorro) ou a Estrada de Ferro Bragança, cujo ponto terminal era na cidade do mesmo nome, em território paulista<sup>52</sup>.

O exposto acima demonstra claramente como foi efetiva a captação da economia sul-mineira por outras províncias/estados. O próprio nome da ferrovia Minas e Rio não era coincidência, pois reforçou ou inverteu tendências de concentração de riqueza. A questão da fronteira é bem mais ampla que divisões administrativas, e foi muito bem reconhecida por outros pesquisadores que trabalharam com a extraterritorialidade de companhias férreas paulistas, tais como a Mogiana, a Sorocabana e depois a Noroeste<sup>53</sup>.

O ramal de Itapira, partindo de Mogi-Mirim, vai articular-se com uma ferrovia mineira, a antiga Estrada de Ferro do Sapucaí, e através dela capturar para a economia paulista grande parte do sul de Minas. Começa aqui a Mogiana a desempenhar seu importantíssimo papel de “ponta de lança” em território mineiro. Não só a sua linha de tronco transpondo o rio Grande, avança pelo chamado “Triângulo Mineiro”, fazendo ponto final em Araguari, como diversos outros ramais que o seu tronco vai deitando ao longo de seu percurso, incumbem-se de tornar ligações do sul de Minas mais fáceis com São Paulo do que com o próprio Estado de Minas Gerais (MATOS, 1974: 76).

---

52 As indicações do fluxo de comércio desta região são anteriores (VEIGA, 1874 e 1884) e posteriores (ARAUJO, 1097 e SENNA, 1907) à inauguração dos trilhos no Sul de Minas Gerais, mas com os mesmos destinos.

53 MATOS, 1974. SAES, 1981. QUEIROZ, 2004.

Mesmo antes da Sapucaí se ligar à Mogiana (em 1898), certamente parte das cidades sul-mineiras próximas a São Paulo já se utilizavam dela para transportar mercadorias e passageiros. Quando ocorreu a concorrência para o arrendamento da Minas e Rio e da Muzambinho, em 1909, a Mogiana foi uma das empresas participantes do processo, o que demonstrava o seu interesse em ampliar sua área de atuação no Sul de Minas.

## ***A economia sul mineira do século XIX e começo do XX***

“O Sul de Minas é o celeiro do Rio de Janeiro, e tanto que a comissão encarregada de estudar a questão do abastecimento daquela cidade aconselhou que para isso se apressasse a construção da estrada de ferro do Rio Verde”<sup>54</sup>. Se quiséssemos simplificar, poderíamos dizer que esta passagem resume, sob o contexto produtivo e comercial, a posição dessa região mineira durante todo o século XIX. Esse esquema foi herdado ainda do século XVIII, mas não se restringiu a esse único espaço, seja em Minas, seja em outros lugares do Brasil. Entretanto, por uma série de fatores tais como a proximidade geográfica, condições naturais e climáticas, particularidades históricas e inserção política, a região objeto de nosso estudo pode ser considerada o símbolo dos vários casos, dentre eles Goiás, parte do Mato Grosso e do Rio Grande do Sul. Alguns trabalhos demonstraram muito bem a posição sul-mineira dentro do comércio abastecedor, principalmente sua relação com o Rio de Janeiro. Celso Furtado (2007), Caio Prado Júnior (2008) e Alcir Lenharo (1979) foram alguns dos estudiosos que, mesmo de forma breve – como no caso de Furtado –, fizeram referências ao Sul de Minas. Dos estudos mais recentes, dentro da temática de comércio interprovincial, o trabalho de Cristiano Restitutti (2006) é um dos mais consistentes. Esse autor analisou o comércio interprovincial de fronteira mineira e traçou com afincos rotas e produtos que entravam e saíam do território mineiro até 1884, justamente o ano em que é inaugurada a E. F. Minas e Rio. Apesar de o café ter sido o único, dentre os produtos de exportação<sup>55</sup>

---


54 Relatório do Presidente de Província do ano de 1877, p. 84-85, seção “estradas de ferro”.

55 Exportação era o termo, à época, utilizado para caracterizar tanto o comércio internacional quanto o comércio interprovincial. Utilizamos o termo em ambos os sentidos neste capítulo designando os embarques de produtos direcionados aos mercados interno e externo.

mineiros, que cresceu significativamente após 1860, não houve recuo ou mesmo estagnação de muitos artigos tradicionais.


As exportações de outros gêneros da agricultura, especialmente o fumo, e dos principais gêneros da pecuária (bovino, suínos e seus respectivos derivados queijos e toucinho), cujas antigas técnicas de produção pouco evoluíram no período, permaneceram competitivas no mercado interprovincial e continuaram a serem exportados em grandes quantidades, mesmo que suas participações no total fosse decrescente devido ao maior crescimento do café. Muitos gêneros aumentam sua exportação concomitantemente ao incremento cafeeiro, alguns inclusive aumentando sua participação nas exportações totais, tais como ouro, fumo, gado suíno, toucinho e aves entre as décadas de 1820 e 1840, diamantes, fumo, derivados da cana e gado lanígero entre as décadas de 1840 e 1850, cereais entre as décadas de 1850 e 1860, e queijos e madeiras (outros agrícolas) entre a década de 1860 e 1870-84 (RESTITUTTI, 2006: 82).

Quando observamos a pauta dos itens exportados pela Estrada de Ferro Minas e Rio, e que também continha as mercadorias em trânsito da Sapucaí e de Muzambinho, isto faz todo o sentido. Nos primeiros anos, dentre as mercadorias de exportação se destacaram o toucinho, o fumo, os queijos e o café. Para a segunda e terceira décadas, àqueles se somaram cereais e água mineral. Já em termos de receita, o gado aparecia sempre à frente de qualquer produto até 1895. Em 1896 foi ultrapassado pelo café, sempre disputando com este a liderança nas receitas nos anos posteriores. Ou seja, nossa hipótese de predominância dos produtos agropecuários para os primeiros anos se confirma pelos dados levantados por Restituti, da mesma forma que o aumento vertiginoso da exportação de café nos últimos anos do século XIX e princípios do XX. Restitutti também chamou a atenção para a forte presença de café na parte do que chama de “Fronteira Sudoeste”, aquela mais próxima e com exportação para e via São Paulo (RESTITUTTI, 2006). Foi justamente neste espaço que a Companhia Mogiana de Estradas de Ferro penetrou em território mineiro, juntamente com a região do Triângulo Mineiro.

 **Tabela 1 – Exportações de café da província de Minas Gerais (1850-1884)**

Ano	Zona da Mata	Sul	Resto da Província
1850-51	99,8	0,2	-
1867-68	99,7	0,3	-
1881-82	97	2,8	0,2
1882-83	97	2,8	0,2
1883-84	93,1	6,4	0,4
1888	94,6	4,7	0,7
1889	89,3	9,2	1,6
1890	79,5	18,8	1,7
1891	80,5	16,9	2,6
1892	80,1	12,5	7,4

Fonte: MARTINS e MARTINS, 1984. Omitimos os dados até 1850, pois o peso do sul não ultrapassava 0,2% do total.

 **Quadro 1 – Produção estimada de café em algumas localidades sul- mineiras, 1909-1910**

Localidade	Sacas de 60 kg	Localidade	Sacas de 60 kg
São Sebastião do Paraíso	187.500	Jacutinga	87.500
Monte Santo	125.000	Botelho, Caldas e Campestre	40.000
Guaranésia	125.000	Muzambinho	37.500
Guaxupé	100.000	Caracol e Santa Rita	37.500

Fonte: JACOB, 1911.

 **Quadro 2 – Engenhos de beneficiar café no Sul de Minas em 1910**

Município	Quantidade	Município	Quantidade
Alfenas	1	Monte Santo	19
Cabo Verde	7	Muzambinho	13
Campanha	1	Pedra Branca	2
Carmo do Rio Claro	7	São Caetano da Vargem	2
Guaranésia	14	São Gonçalo do Sapucaí	2
Itajubá	4	Santa Rita de Extrema	2
Jacuí	2	São Sebastião do Paraíso	3
Jacutinga	4	Três Pontas	3
Lavras	12	Varginha	2
Machado	9	Vila Nova de Rezende	1

Fonte: JACOB, 1911, quadro 86. Elaboração do autor.

De um total de 716 no referido quadro, o quantitativo de 111 representa apenas 15,5% dos engenhos de café no Sul de Minas. Dados de alguns locais sabidamente cafeeiros, como Ouro Fino, não estão disponibilizados, o que, em teoria, poderia elevar esse índice. Entretanto, também não há dados para municípios de outras regiões mineiras, como Juiz de Fora na Zona da Mata. Assim, provavelmente, esse índice não sofreria alterações significativas. Outro ponto importante é que parte dos engenhos de beneficiamento possivelmente estava localizada em pontos fora do estado. Igualmente relevante é que o engenho não estava necessariamente na sede do município, podendo ser um distrito. É o caso de Alfenas, onde o engenho estaria localizado em Fama.

Os dados dos quadros acima corroboram a tese da maior presença de café na porção sudoeste da região, apesar de ser considerável a produção em algumas outras localidades. A estação de Guaxupé da Mogiana em Minas estava entre aquelas que mais embarcavam café no estado, pois essa era a única estação da Companhia no sudoeste mineiro no período<sup>56</sup>, já que a estação de Poços de Caldas estava mais a sudeste. Porém, já era o suficiente para transportar e estimular o aumento da produção nesta zona, que cada vez mais reforçava seus vínculos com São Paulo, principalmente a região de Campinas. E mais: ficava evidente, por várias falas de autoridades, informações nos relatórios e alguns dados sobre embarque de mercadorias, que ambas as estações da Mogiana (principalmente a de Poços de Caldas) desviavam parte do transporte que a princípio deveria ser de itens embarcados na Muzambinho (e por consequência geraria maior receita na ferrovia Minas e Rio), como os municípios de Areado e Machado<sup>57</sup>. Ambos também apresentavam considerável exportação de café.

Outra mudança substancial, que aparentemente ocorreu no terceiro quartel do XIX, foi com o próprio gado. O suíno, que predominava na maior parte da região, aos poucos perdeu espaço para o bovino. Logo após a inauguração dos trilhos, este último foi sempre maioria nas exportações de gado, exceto na

---

56 Segundo dados de Rodolpho Jacob, em 1906 foram mais de cinco mil, e em 1907 mais de oito mil toneladas embarcadas. Nas outras estações sul-mineiras, a máxima registrada foi em Varginha, com três mil toneladas.

57 Alguns números da Revista do Arquivo Público Mineiro traziam informações detalhadas sobre o embarque em algumas estações, principalmente na Mogiana, em Poços de Caldas (1896 e 1903). A origem e natureza das mercadorias embarcadas confirmam o desvio de embarque, mesmo após a inauguração de várias estações como Areado e Fama, que respectivamente registravam itens provenientes da primeira e (parcialmente) de Machado. Obras coreográficas e estatísticas, como as de Nelson Senna (1906, 1907 e 1909), confirmam os dados.

Sapucaí<sup>58</sup>. A divisão da sua liderança com o café a partir de meados de 1900 até 1910 apresenta duas faces de uma mesma moeda: que a região rumava para se tornar uma grande produtora cafeeira, mas com aspectos diferentes de outros espaços em alguns sentidos. Isto porque a sua produção de gêneros alimentícios e criação de animais permanecia nas entranhas produtivas locais. Este ponto parece ser um dos grandes diferenciadores de outros espaços cafeeiros brasileiros, embora não com exclusividade, a exemplo da região de Casa Branca e Franca no interior de São Paulo<sup>59</sup>. Ao que tudo indica, a disseminação da cultura cafeeira no Sul de Minas, de uma maneira geral, ocorreu de forma lenta e através de unidades produtivas antigas que já se ocupavam do comércio dos itens tradicionais como a criação de gado e o cultivo de fumo, toucinho, derivados da cana e queijos. Como já vimos, é um espaço de ocupação relativamente antigo e com laços comerciais intra e interprovinciais fortes. Diferente, por exemplo, de alguns casos do Oeste de São Paulo.

O caso de Ribeirão Preto é bastante ilustrativo, para que possamos ter melhor ideia do que afirmamos aqui sobre o Sul de Minas. Essa região, de ocupação muito recente, provavelmente começou a ser ocupada no início do século XIX. Ribeirão Preto teve sua capela erigida “apenas” na década de 1860, e foi elevada à freguesia apenas em 1870<sup>60</sup>. Ocupou-se a princípio de atividades de criação e agricultura voltada para a subsistência. O cultivo do café era praticado entre seus habitantes, mas de forma complementar e incipiente. Ainda assim, já havia alguma atividade urbana e comercial, fruto principalmente do comércio de gado (LOPES, 2007). Na década de 1880, no ritmo da frenética expansão cafeeira no Oeste de São Paulo, o café se transformou no principal produto de Ribeirão Preto. Houve grande recuo de todas as atividades tradicionais, embora ainda persistissem. A maior parte dos cafeicultores do período era constituída por migrantes de outras regiões paulistas, que, em busca de novas e melhores

---

58 Segundo JACOB (1911) para o ano de 1909, a indicação é que foram transportados 14.691 porcos e apenas 157 bois. Ao contrário da zona servida pela Minas e Rio e parte daquela servida pela Muzambinho (principalmente o município de Alfenas), a região cortada pela Sapucaí tinha a predominância de gado suíno, assim como larga produção do seu derivado toucinho.

59 FONTANARI. In: SAES e MARTINS (orgs.), 2012. OLIVEIRA, 2012.

60 LOPES, 2007. A autora se valeu da composição de riqueza dos fazendeiros no período pré e inicial da expansão cafeeira local, assim como da estrutura de posse dos escravos, para tecer suas considerações gerais sobre a formação da cidade de Ribeirão Preto no XIX.



terras, ocuparam boa parte da região, sendo a ferrovia um fator fundamental e catalisador ao atrair estas pessoas (LOPES, 2007).

Com este exemplo, chegamos ao ponto que miramos. A diferença básica, como já dito, no conjunto geral sul-mineiro e notadamente na região abrangida pelas nossas três ferrovias foi a permanência a médio e longo prazo das atividades produtivas tradicionais, com destaque para o gado bovino, após a disseminação do café. Claro também é que este último, proporcionalmente, cresceu muito mais que o restante dos artigos agrícolas. As principais fontes pesquisadas, os relatórios das companhias, corroboram tal assertiva.

Em 1884, ano de inauguração da ferrovia Minas e Rio, o quadro produtivo sul-mineiro aparentemente não apresentava grandes alterações, embora o café estivesse se disseminando. Na década seguinte é que, de uma maneira geral, o ritmo e intensidade das mudanças começaram a se modificar. Isto é que reafirmamos a todo tempo em nosso trabalho, principalmente através da composição das mercadorias transportadas. Em 1885, segundo ano da Minas e Rio, o jornal *Gazeta Sul-Mineira* expôs que a “temerosa crise que nos assoberba, pondo em condições difíceis a lavoura de café, de fumo e de cana, acaba de estender-se infelizmente à criação de gado, único elemento de vida com que o Sul de Minas contava para equilibrar-se entre as ruínas da produção atual”<sup>61</sup>. Acontece que, a chegada da estrada de ferro, a conjuntura econômica (valorização do preço do café) e as boas condições naturais da região propiciaram a expansão do artigo que ainda era apenas mais um na produção geral. A intensidade e a forma da expansão variaram em cada lugar.

### ***As estradas de ferro no Sul de Minas Gerais (1884-1910)***

A primeira companhia aqui considerada foi inaugurada em 1884. De 1880 a 1902 a Minas e Rio foi controlada pela companhia inglesa *Minas & Rio Railway Company Limited*. Embora intitulada Minas e Rio, sua linha partia de Cruzeiro, no interior de São Paulo, e por onde já passava o ramal de São Paulo da Estrada de Ferro Pedro II. A mudança no traçado da Minas e Rio tinha uma dupla justificativa.

---

61 *Gazeta Sul-Mineira*, Ano I, Nº 13, 25/10/1885, p. 1.

Essa estrada devia ligar a província do Rio à de Minas, como indica o seu próprio nome, partindo da estação de Resende, situada na Estrada de Ferro D. Pedro II. Entretanto, estudos posteriores indicaram que a maior vantagem estava na ligação em Queluz, ficando depois definitivamente modificado para Cruzeiro o ponto de partida. Essa alteração do traçado para Cruzeiro foi obtida por influencia do Major Manoel Freitas Novais, aqui residente então, cuja amizade com D. Pedro II chegou ao limite de fazê-lo compadre de Sua Majestade (LIMA, 1934: 24).

Assim como ocorria com as concessões da linha e garantias de juros no Brasil, os traçados também foram, ao menos em parte, determinados pelos antigos esquemas de relações pessoais e compadrio político. A linha da Minas e Rio passava por localidades como Pouso Alto, Passa Quatro e São Lourenço, e tinha seu ponto terminal em Três Corações (figura 3). A grande maioria eram localidades que estavam voltadas basicamente para a produção de gêneros de abastecimento interno para o Rio de Janeiro. Nas palavras das autoridades, não era exagero afirmar que “o Sul de Minas é o celeiro do Rio de Janeiro”<sup>62</sup>. Ainda que partisse da província de São Paulo, a função de se ligar ao Rio para manter e reforçar o sentido dos fluxos comerciais foi em grande parte satisfeita.

Em 1891 entrou em operação a Companhia Viação Férrea Sapucaí. A partir de uma concessão originada de leis e contratos dos anos de 1887 e 1888, esta empresa tinha sua sede no Rio de Janeiro, na intenção de ser outra via de comunicação entre essa cidade e o Sul de Minas. Deveria e de fato ligou localidades do chamado vale do rio Sapucaí, a oeste daquelas servidas pela Minas e Rio (figura 4)<sup>63</sup>. Era uma porção que também apresentava produção de abastecimento interno, como já mencionamos, mas que em alguns pontos o café já ocupava certo destaque, como Jacutinga e Ouro Fino. Incorporou várias concessões ou pequenos trechos em operação de minúsculas linhas férreas, no Sul de Minas e no Rio de Janeiro (figura 6).

---


62 Relatório de Presidente de Província de Minas Gerais do ano de 1877, seção “estradas de ferro”, p. 84.

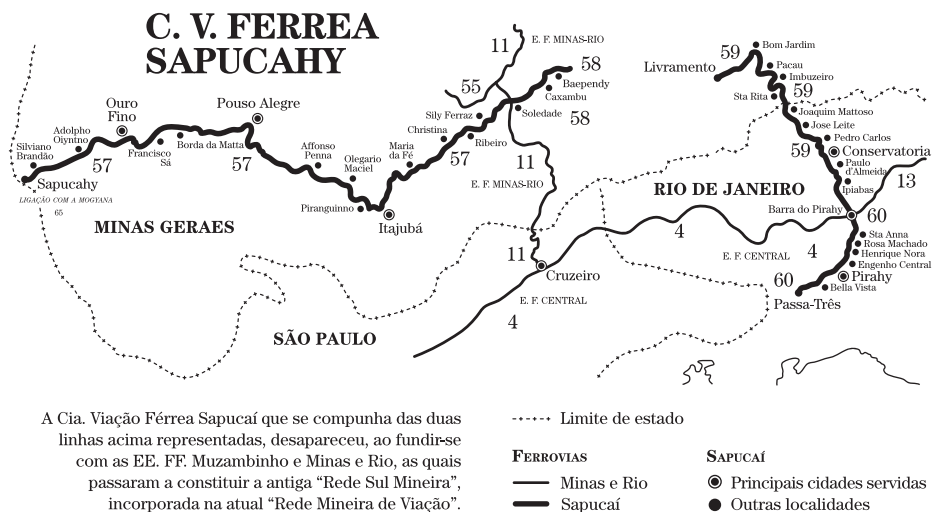
63 Apenas a chamada “Linha do Sapucaí”, apresentada na figura 4, é analisada. A outra porção, a “Linha da Barra”, mais a oeste e que ligou a região diretamente ao Rio de Janeiro, só ficou concluída depois de 1910.

 **Figura 2 – A Minas e Rio em 1884**



Fonte: Adaptado de Indicador Geral de Viação do Brasil. Paris, 1898.

 **Figura 3 – A C. V. Sapucaí em 1898, “Linha do Sapucaí”**



Fonte: Adaptado de Indicador Geral de Viação do Brasil. Paris, 1898.

Finalmente, passemos ao caso da Estrada de Ferro Muzambinho. A história desta companhia se iniciou com a lei provincial n. 3.420, de 30 de agosto de 1887, que concedia “privilegio para construção de uma estrada de ferro que, partindo das divisas daquela Província com a de São Paulo, município de Muzambinho, fosse terminar em São Joaquim da Serra Negra, município de Alfenas”<sup>64</sup>. As leis 3.754 e 3.756, de 16 de agosto de 1889, autorizavam o prolongamento da estrada até São Sebastião do Paraíso e depois Passos, onde originalmente deveria chegar a Minas e Rio. Em 1888 a Minas e Rio obteve a concessão para a construção dos referidos trechos. A lei 3.397, de 24 de novembro de 1888, a autorizava também:

a construir um ramal que, partindo do ponto mais conveniente de sua linha férrea, e passando pela freguesia de Cambuquira, se dirija à cidade da Campanha na província de Minas Gerais, com sub-ramal que, partindo igualmente do ponto mais conveniente, se dirija a Águas Virtuosas do Lambari<sup>65</sup>.

No mesmo ano, o decreto 10.122 outorgou uma concessão “à mesma companhia prolongar a sua linha férrea de Três Corações até o ponto navegável do Rio Verde, na extensão aproximada de 57 quilômetros”<sup>66</sup>. Esse trecho se tornou a primeira parte do chamado “Prolongamento de Três Corações a Estação Fluvial” e o primeiro ramal da Muzambinho a ser inaugurado, já que o segundo era aquele que seria conhecido como o “Ramal da Campanha”. Este último, que se trata do referido trecho na citação, foi o que abarcou boa parte das cidades que integram o atual Circuito das Águas Sul-Mineiras, ou seja, a expectativa girava muito em torno do transporte de passageiros para essa região, como Águas Virtuosas (atual Lambari) e Cambuquira. Ainda em 1873 a Câmara Municipal de Campanha reclamou da falta de caminhos adequados aos balneários sul-mineiros:

---

64 Relatário do Ministério da Agricultura de 1889, referente ao ano de 1888, seção Estradas de Ferro, p. 298. Ver também: LIMA, 1934.

65 Relatário, 1888, p. 293.

66 Relatário do Ministério da Agricultura de 1889, referente ao ano de 1888, seção Estradas de Ferro, p. 294.

Sabe V.M.I., que a distâncias de 18 a 40 léguas da estação no fim da 4ª seção da estrada de ferro central encontram-se águas minerais de sabida riqueza de princípios medicamentosos, como as de Baependi, Lambari, Cambuquira e Caldas; e entretanto a população do litoral prefere ir a Europa usar de águas talvez inferiores, porque lhe é mais fácil e mais cômodo transpor pelo Oceano as 2000 léguas que nos separam do continente europeu, do que viajar 20 ou 30 léguas nas estradas afamadas de Minas<sup>67</sup>.

Entretanto, em 1889 essas concessões foram anuladas e passadas então à recém-criada Companhia Estrada de Ferro Muzambinho. A exemplo da Sapucaí, a linha tronco da Muzambinho (Três Corações a Fluvial, depois Areado, e por fim Monte Belo) serviu a cidades que produziam e exportavam artigos agrícolas e pastoris ao Rio e São Paulo, mas que pontualmente o café já assumia uma relevante posição, como Varginha e a própria Areado (figura 5). Após a chegada dos trilhos a produção se intensificou.

Em 1907 a Cia. Muzambinho, ainda não havia concluído a ligação com os trilhos da Cia. Mogiana, que ocorreu apenas em 1910. O tráfego mútuo se iniciou apenas em 1914. Tanto ela quanto a Sapucaí sofreram com o desvio de cargas a serem embarcadas em suas estações, pois muitas localidades estavam relativamente próximas de alguns ramais da Mogiana e suas respectivas pontas.

Partimos agora para os itens de exportação segundo os documentos. No caso da Minas e Rio, a maior parte das fontes são os relatórios da própria companhia, contidos nos Relatórios do Ministério da Agricultura. Já para a Muzambinho e a Sapucaí, a principal fonte é a obra de Rodolpho Jacob intitulada *Minas Geraes no XXº Século*, publicada em 1911. Na página seguinte consta o movimento de mercadorias nos primeiros anos da Minas e Rio.

Parece não nos restar dúvidas sobre a não relação da instalação da Minas e Rio, a primeira ferrovia, com a exportação de café. Os produtos destacados no gráfico revelam um suposto quadro produtivo muito semelhante ao indicado para a região no momento anterior à chegada da ferrovia.

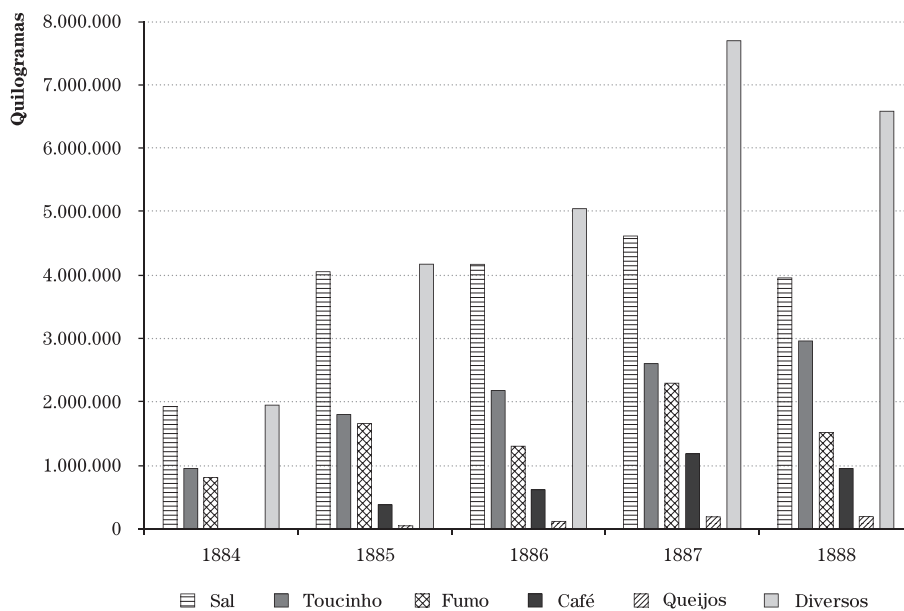
---

67

Carta enviada a Pedro II pela Câmara Municipal da cidade da Campanha da Princesa, 1873.



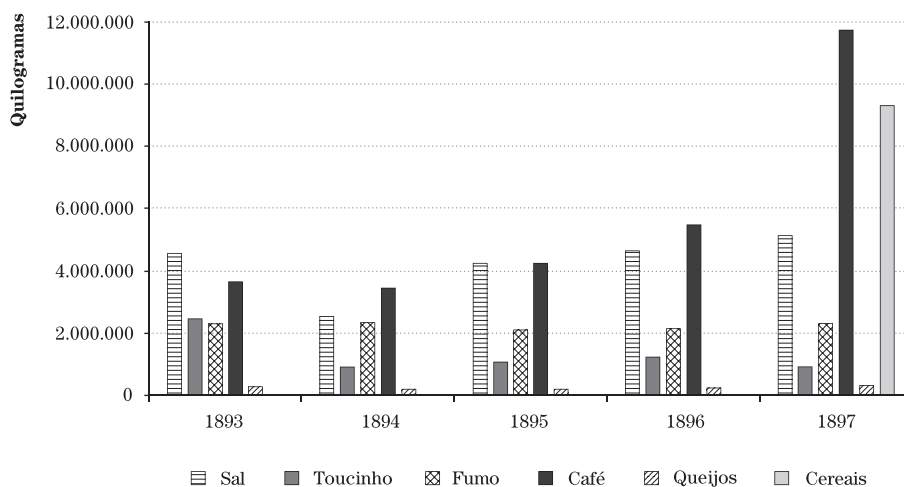
**Gráfico 1 – Principais mercadorias transportadas pela E. F. Minas e Rio por quilos (1884-1888)**



Fonte: Adaptado de Relatórios do Ministério da Agricultura.



**Gráfico 2 – Mercadorias transportadas pela E. F. Minas e Rio, por quilos (1893-1897)**



Fonte: Adaptado de Relatórios do Ministério da Agricultura

Este é o início do período a que chamamos de transição, ou seja, em termos proporcionais o café lentamente tomou espaço dos demais itens. Entretanto, quanto à receita gerada para a companhia, o gado ainda era determinante.

Para melhor percepção quanto às mercadorias transportadas, deixemos claro que a Minas e Rio considerava em seus relatórios tudo aquilo que corria em trânsito por ela. Ou seja, o que provinha da Muzambinho e da Sapucaí estava contabilizado no transporte dos produtos e na formação da receita da companhia<sup>68</sup>. Isso também explica, em parte, o fato de o café dobrar entre 1896 e 1897 sua quantidade em quilos: passou de cinco mil toneladas a quase doze mil. Justamente nestes anos foram inauguradas na Ferrovia Sapucaí as estações de Ouro Fino, Caneleiras e Silviano Brandão, sendo as duas primeiras no município de Ouro Fino e a segunda em Jacutinga. No mesmo período também foram inauguradas as estações de Fama e Areado na Muzambinho, onde, segundo vários dados e indicações, havia considerável embarque de café em ambas, sendo que a primeira proveniente em parte da cidade de Machado<sup>69</sup>. Machado, Ouro Fino e Jacutinga já possuíam grande produção cafeeira para exportação<sup>70</sup>. Para 1907, Silviano Brandão e Ouro Fino foram as que registraram maior embarque de café na Sapucaí, sendo 1.589.582 e 1.688.748 respectivamente<sup>71</sup>. Vasco de Castro e Lima informou a respeito do ano de 1898, quando a ligação da Sapucaí com a Mogiana foi estabelecida para o transporte de café nessa zona.

---

68 A Sapucaí só estabeleceu tráfego mútuo com a Mogiana em 1898, e esta com a Muzambinho em 1914 (já como Rede Sul Mineira). Ainda sim, pelos dados coletados, a quase totalidade do transporte da Sapucaí tinha como destino a Minas e Rio, e daí a Central do Brasil. Com isto, tanto a Muzambinho como a Sapucaí eram quase que tributárias exclusivas da Minas e Rio, advindo de ambas mais de 50% da receita do tráfego desta, pelo transporte para a Central e vice-versa. Pelos dados disponíveis das duas tributárias, café, toucinho, porcos, fumo e batatas (os três últimos em sua maior parte pela Sapucaí) eram os principais itens despachados. Além disso, dentre as três companhias analisadas, a Minas e Rio é aquela em que a disponibilidade de fontes é a maior, e os dados de transporte das mercadorias são mais ricos quando apresentados pelo Ministério da Agricultura. Nos dois relatórios da Muzambinho pesquisados, apenas referências são feitas, sem qualquer apresentação detalhada do transporte. O fato da Minas e Rio ter sido uma concessão federal explica em parte isto, pois vários ramais da Muzambinho e Sapucaí eram de concessão estadual, e as mensagens do Presidente de Estado não apresentavam dados pormenorizados sobre o transporte. Considerando o exposto, a análise de evolução do transporte da Minas e Rio, levando em consideração a inauguração de estações das outras duas e alguns respectivos dados qualitativos, reflete na verdade o transporte das três. O quadro após 1910, com a criação da Rede Sul Mineira, pouco se alterou nos primeiros anos.

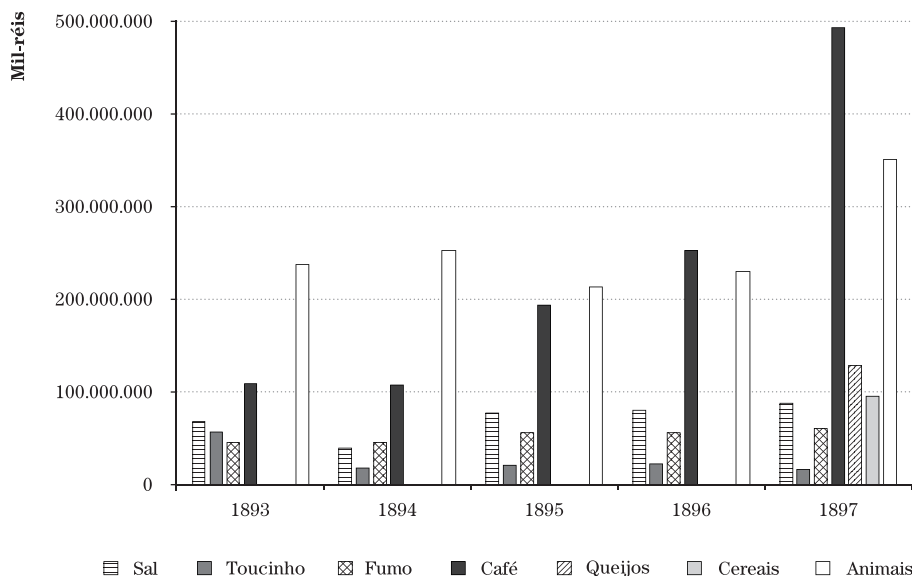
69 Informações sobre saída das estações da Muzambinho em seus balancetes e correspondências, entre os anos de 1907 e 1908, remetem a despachos de café pela estação de Fama proveniente de Machado (trinta quilômetros da estação), assim como a indicação de café proveniente de Areado. Arquivo Público Mineiro, Fundo Secretaria da Agricultura, Viações e Obras Públicas – Série Viação, Estradas de Ferro, Navegação e Linha.

70 Em 1899 o café respondeu por 62% da arrecadação de impostos sobre a produção agropecuária em Machado, segundo dados de Maria Lúcia Prado Costa. Ver: COSTA, 1997.

71 JACOB, 1911, quadro 58.



**Gráfico 3 – Receita das principais mercadorias e dos animais da E. F. Minas e Rio (1893-1897)**



Fonte: Adaptado de Relatórios do Ministério da Agricultura.

Para atrair o transporte de café da zona da Freguesia de Jacutinga (servida pela nossa estação de Silviano Brandão), foi estabelecida a tarifa reduzida de 70\$000 por tonelada, da estação de Sapucaí a Marítima, quando da estação de Eleutério (da Mogiana) a Santos, o frete era de 74\$920 por tonelada. Isso, porém, não surtiu efeito, porque o café na praça de Santos produzia, em media, mais 2\$000 por arroba do que na praça do Rio. Não era possível, pois, a concorrência, porque o frete de Sapucaí a Marítima era de 1\$050 por arroba. Mesmo que nos propuséssemos a transportar o café gratuitamente, o exportador não o despacharia para o Rio (LIMA, 1934: 47).

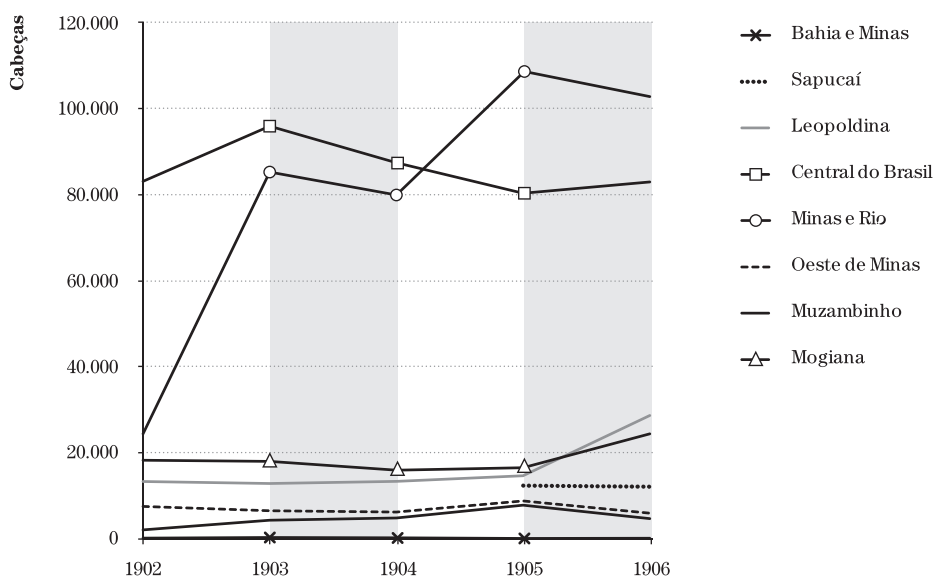
No caso do gado, que era a segunda fonte mais importante para a Muzeambinho e a Minas e Rio no período, a grande receita proporcionada pela sua exportação tinha um fator importante: a Feira de Gado de Três Corações, uma das três autorizadas pelo poder público. Embora já organizada antes de 1900, somente em 1902 foi regulada oficialmente<sup>72</sup>.

72 SAES e ROSA. In: SAES e MARTINS, 2012.



O gráfico abaixo permite perceber a exportação de gado no Sul de Minas no conjunto das ferrovias no estado. Para a construção do gráfico 4, na exportação de gado no período 1902-1906 descontamos do total o percentual relativo ao transporte de gado lanígero/cabrum e montaria. Embora esse último tenha aparecido apenas em 1893, fez tão somente 0,1% do transporte total de animais. Já o lanígero/cabrum teve em média 0,4%. Assim, descontamos 0,5% no total dos animais transportados. Nos gráficos a seguir, quando aparecem dados relativos às três companhias sul-mineiras, se retiradas da obra de Rodolpho Jacob, representam o quantitativo embarcado em cada uma. Logo, o percentual em trânsito pela Minas e Rio está excluído de seu montante total.

 **Gráfico 4 – Exportações de gado nas ferrovias mineiras (1902-1906)**

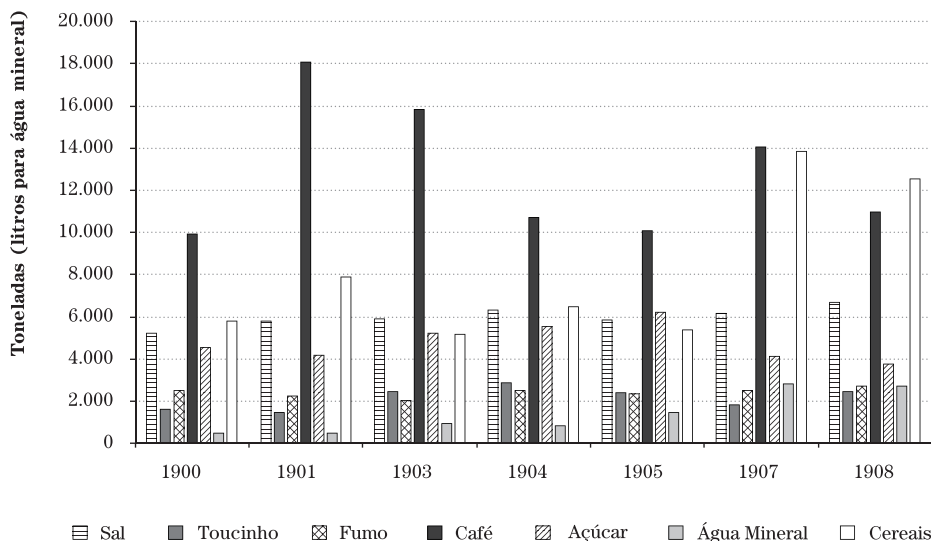


Fonte: Adaptado de Rodolpho Jacob. Para a Oeste de Minas em 1903 e 1904, Relatório do Ministério da Agricultura.

Para a última década de nossa análise, o perfil comercial sul-mineiro caminhava em sua “transição”, embora lenta. Fica claro como os itens “tradicionais” permaneceram, da mesma forma como o café assumia a liderança das mercadorias.



**Gráfico 5 – Principais mercadorias transportadas na Minas e Rio (1900-1908)**



Fonte: Adaptado de Relatórios do Ministério da Agricultura.

Três itens merecem destaque neste gráfico: açúcar, água mineral e cereais. O açúcar era um dos principais itens de importação sul-mineiro, juntamente com o sal. A água mineral, na maior parte da década, foi explorada por uma única empresa em Caxambu, Cambuquira e Lambari<sup>73</sup>, três das cidades-estâncias hidro-minerais no Sul de Minas, sendo as duas últimas situadas no Ramal de Campanha da Muzambinho. Entretanto, havia ainda Araxá, Contendas (povoado e hoje distrito de Conceição de Rio Verde), Poços de Caldas e São Lourenço<sup>74</sup> – as três últimas localizadas no Sul de Minas, sendo Poços servida pela Mogiana e Contendas e São Lourenço servidas pela Minas e Rio desde 1884. Entretanto, para as companhias é possível que em termos gerais na formação das receitas, a água mineral pouco representasse para sua formação. No ano de pico na receita gerada pela exportação de água, 1907, sua contribuição era de apenas 1,67%. E na receita geral da Minas e Rio era apenas a sétima mercadoria, e a quinta de exportação.

73 SENNA, 1909.

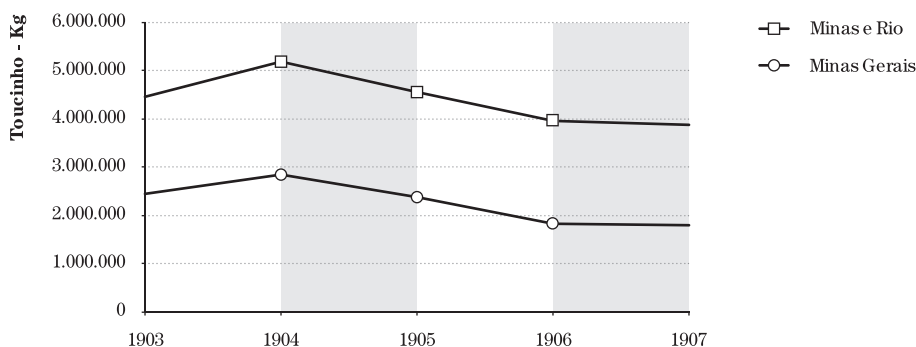
74 SENNA, 1906.

Porém, este primeiro momento de registro das exportações foi importantíssimo, pois após 1910 tornou-se uma das principais mercadorias transportadas, superada muitas vezes apenas pelo café. O afluxo de passageiros com fins turísticos às estâncias hidrominerais constituía outra face dessa fonte de renda.

Quanto aos cereais, que em quilos transportados chegaram a ultrapassar o café em 1908, eram constituídos pelos quatro elementos de produção significativa no Sul de Minas até 1910: milho, feijão, arroz e, a novidade, as batatas. Segundo os relatórios da Minas e Rio, a batata, embora com receita menor que a da exportação de água mineral, em quilos figurava em terceiro, sendo algumas vezes em segundo ou até mesmo em primeiro entre os produtos transportados (gráfico 5), atrás apenas do café entre os itens de exportação<sup>75</sup>. As cidades que cultivavam este item, como Maria da Fé, geralmente estavam localizadas em altitudes mais elevadas, possuindo clima extremamente favorável ao seu desenvolvimento.



**Gráfico 6 – Exportações de toucinho em Minas e na Minas e Rio (1903-1907)**




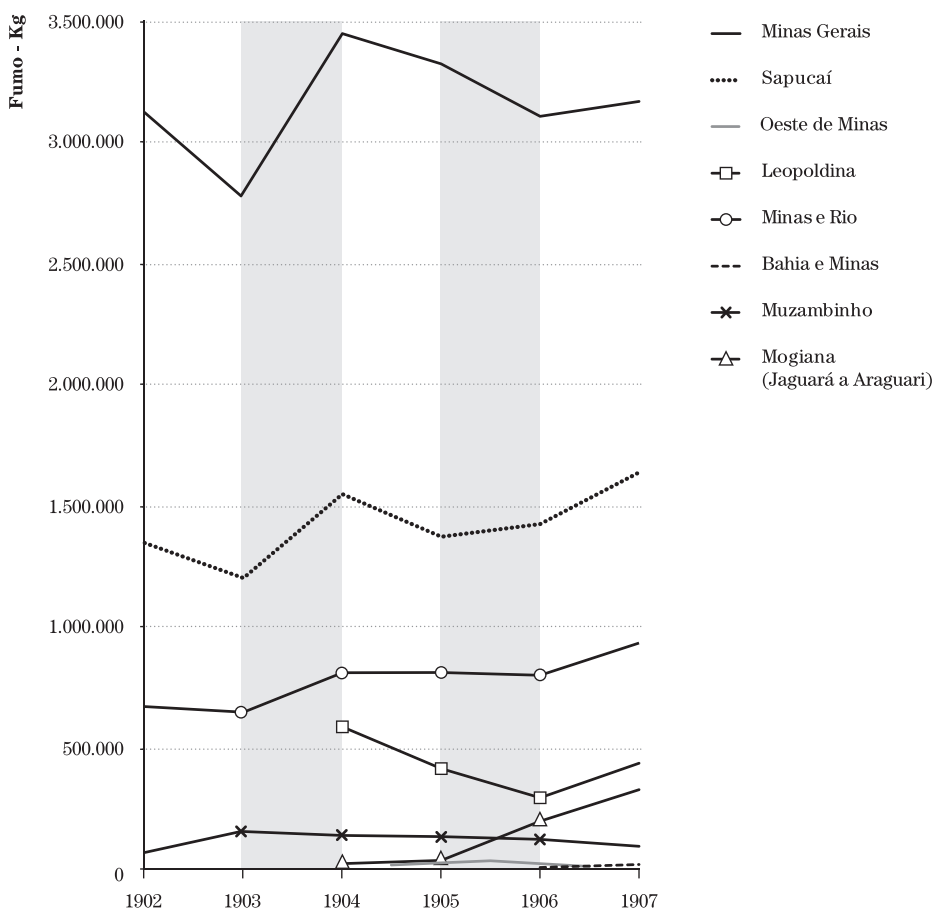
**Fonte:** Para Minas Gerais, Adaptado de Relatórios do Presidente de Província. Para Minas e Rio, Adaptado de Relatórios do Ministério da Agricultura. Para 1906, estimativa a partir da receita. Elaboração do autor.

Quanto à evolução das mercadorias transportadas pela Minas e Rio, o fumo e o toucinho (em boa parte proveniente da Sapucaí) permaneceram com relevância na pauta exportadora, mas progressivamente com menor peso no

75 Relatório da Estrada de Ferro Minas e Rio, divulgado nos Relatórios do Ministério da Agricultura para os anos de 1907 e 1908, p.450. Disponíveis em: [www.crl.edu/brazil](http://www.crl.edu/brazil)

conjunto das mercadorias. O toucinho teve maior perda relativa no conjunto da receita, apresentando oscilações em sua exportação. Já o fumo apresentou pequeno, mas progressivo aumento na quantidade e ultrapassou o toucinho no peso relativo e na formação das receitas, sendo esse 3% em alguns anos e aquele 5%, respectivamente. Os gráficos 6 e 7 ilustram, para estes dois itens, a relativa manutenção da posição das exportações sul-mineiras (pelas ferrovias) no peso das exportações mineiras.

 **Gráfico 7 – Exportações de fumo em Minas Gerais e nas ferrovias mineiras (1902-1907)**



**Fonte:** Para Minas Gerais, Adaptado de Relatórios do Presidente de Província. Para as companhias, Adaptado de JACOB, 1911. Elaboração do autor. Excluídos dados da Oeste de Minas e da Bahia e Minas, pois há dados disponíveis apenas para três anos e a quantidade não chega a 50 mil quilos.

**Tabela 2 – Exportação de café na Minas e Rio, 1885-1908**

Ano	Quantidade (kg)	Receita	% sobre a receita das mercadorias	% sobre a quantidade das mercadorias
1885	398.864	-	-	3,2
1886	624.153	-	-	4,6
1887	1.183.114	-	-	6,3
1888	947.144	30:855\$530	8,4	5,8
1893	3.663.718	108:230\$460	14,6	8,9
1894	3.437.575	106:480\$500	14,9	7,8
1895	4.228.079	194:221\$800	18,8	8,2
1896	5.480.933	253:038\$580	23,6	10,5
1897	11.713.931	493:199\$230	39,6	22,3
1900	9.922.281	438:294\$000	38,9	23,5
1901	18.097.262	758:553\$860	58,2	33,6
1902	5.502.000	-	-	32,7
1903	15.853.017	514:835\$800	51,5	35,1
1904	10.719.154	349:961\$580	34,2	22,1
1905	10.109.040	306:931\$600	34,5	20,3
1906	-	553:919\$500	47,9	-
1907	14.079.000	411:096\$320	41,5	20,9
1908	10.960.000	-	-	18,1

**Fonte:** Relatórios do Ministério da Agricultura, 1884-1908. Para 1907 Rodolpho Jacob apresenta uma cifra de aproximadamente 12.300 toneladas, incluídas as cifras da Sapucaí e parte da Muzambinho. Se descontarmos ambas, ficam apenas 459.504 quilos. Outra evidência sobre a não instalação da Minas e Rio para transporte de café. Mas também atesta a cada vez maior dependência desse produto na formação da receita dela e das outras duas. Elaboração do autor.

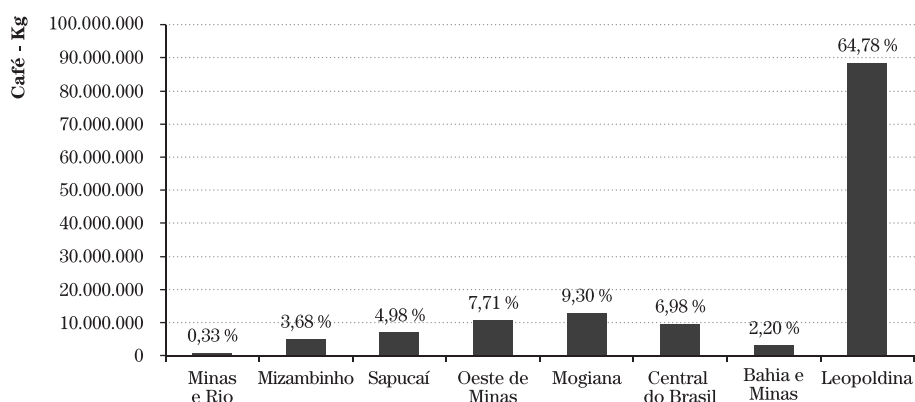
A tabela (2) acima sintetiza dados valiosos. O café ainda era pontual enquanto produto de exportação na região sul-mineira como um todo, mas como artigo agrícola foi aquele que influenciou decisivamente nas receitas das mercadorias a partir de 1897. A abertura de novas estações, expansão do plantio e valorização do seu preço foram as principais causas desta nova realidade. Pelo gráfico 8, podemos visualizar onde se concentrava o transporte de café em Minas e sua porção sul.

Mais uma vez, fica muito claro que o café na região aqui analisada estava praticamente fora das localidades servidas pela Minas e Rio. A receita do café, que cada vez mais influenciava no seu saldo, estava concentrada na Muzambinho e na Sapucaí. Minas e Rio, Muzambinho e Sapucaí juntas totalizavam 9,37% do café mineiro em 1907. Provavelmente esta foi a média que o período da primeira década do XX alcançou. Por outro lado, se acrescentarmos a Mogiana, visto que a quase totalidade do café nela transportado em solo mineiro

estava na região de Guaxupé e no Ramal de Caldas, teremos um índice de aproximadamente 19% de café exportado por regiões sul-mineiras. Há ainda outras localidades como Lavras, Perdões e Ribeirão Vermelho que eram servidas pela Oeste de Minas e possuíam exportação significativa, em torno de 500 toneladas/ano, e Perdões até acima disso, próximo de mil toneladas/ano. Assim, teríamos um índice em torno de 20% a 25% para a participação sul-mineira nas exportações de café no conjunto das estradas de ferro mineiras. Ou seja, visivelmente este espaço ocupava uma parcela significativa na exportação de café em Minas, próxima do ano de 1910. É o paradoxo sul-mineiro, pois embora significativo, é algo semelhante ao de quase 20 anos antes, segundo a tabela de Roberto e Maria do Carmo Martins. Dessa forma, a Zona da Mata ainda mantinha a primazia ao concentrar algo em torno de 75% na Leopoldina e Central do Brasil. Os 5% restantes ficavam com a Bahia e Minas e outras cidades servidas pela Oeste de Minas que não no sul do estado<sup>76</sup>.



**Gráfico 8 – Exportação de café nas estradas de ferro mineiras, 1907.**



Fonte: Adaptado de JACOB, 1911.

76 A Zona da Mata mineira, próxima ao Rio de Janeiro e cujo principal centro é Juiz de Fora, foi a primeira e por muito tempo a principal zona cafeeira do estado. Suas ferrovias, como a União Mineira, E. F. Leopoldina e a Central do Brasil (antiga Pedro II) tinham o café como principal mercadoria. A E. F. Bahia e Minas, que ligava a região nordeste do estado (Vale do Mucuri) à estação de Ponta de Areia no litoral do extremo sul da Bahia, tinha como principal estação a cidade de Teófilo Otoni, que na época produzia café em parte de seu município e o exportava em quantidade considerável. Finalmente, a Oeste de Minas ligava a estação de Sítio na Central a São João del Rei, e depois outros municípios dos atuais Campo das Vertentes (Ribeirão Vermelho, Lavras) e Oeste de Minas (Formiga, Divinópolis). Assim como as ferrovias sul-mineiras, surgiu com a função de ligar localidades destas regiões ao Rio de Janeiro, via São João Del Rei (posteriormente concluiu outra linha que ligava Lavras a Barra Mansa no Rio de Janeiro), com o sentido “interno” do transporte, carregando gado, fumo, toucinho, e mais tarde também café. Para este caso ver SANTOS, 2009.

Entre 1908 e 1910, a Rede Sul Mineira surgiu com a junção das três companhias férreas: a Estrada de Ferro Minas e Rio, a Cia. Viação Férrea Sapucaí e a Cia. Estrada de Ferro Muzambinho. A criação da Rede Sul Mineira justifica o limite de nosso capítulo, pois a partir daí a Muzambinho e a Minas e Rio foram arrendadas à Sapucaí, e passaram a funcionar como uma só companhia. Com isso, o Estado procurou organizar a rede férrea sul-mineira e desonerar-se do pagamento de garantias de juros que tanto pesavam aos cofres públicos. Por outro lado, foi a partir desse momento que a atividade cafeeira no Sul de Minas refletiu de forma mais consistente no conjunto de sua economia.

Abaixo, temos um breve painel sobre o desempenho financeiro das três companhias sul-mineiras. Fica claro o papel arterial da Minas e Rio, menor que as outras duas, porém estrategicamente localizada perante as demais e diretamente conectada à E. F. Central do Brasil (antiga Pedro II). Por outro lado, os desempenhos da Muzambinho e principalmente da Sapucaí ficaram muito aquém da expectativa. Com traçados paralelos e às vezes pouco técnicos (figuras 4 e 5), além da forte concorrência da Mogiana, a saúde financeira das companhias vivia seriamente ameaçada.



**Tabela 3 – Coeficiente de tráfego da Minas e Rio, Sapucaí e Muzambinho (1884-1910)**

Ano	Minas e Rio	Sapucaí	Muzambinho	Ano	Minas e Rio	Sapucaí	Muzambinho
1884	91,1	-	-	1898	90,9	142,5	118,2
1885	83,7	-	-	1899	88	148,4	101,9
1886	91,7	-	-	1900	86,3	163,9	121,6
1887	68,3	-	-	1901	75,5	160,7	106,2
1888	65,6	-	-	1902	63,2	151,4	106
1889	64,7	-	-	1903	67,4	140,7	118,6
1890	79	-	-	1904	70,7	138,3	120,7
1891	75,2	109,1	-	1905	95,9	153,7	119,3
1892	89,3	125,8	-	1906	92,1	138,6	99
1893	78,1	115	-	1907	68	140	122
1894	86,3	115,8	110,3	1908	69,9	139,3	-
1895	86,9	148,1	117	1909	72,6	-	-
1896	92,2	141,9	-	1910	-	86,5	-
1897	85,6	134,2	134,3				

**Fonte:** para a Minas e Rio e a Muzambinho, seção Três Corações a Fluvial 1894, 1896, 1898-1907 e o Ramal de Campanha, Relatórios do Ministério da Agricultura; para as seções Três Corações a Fluvial, 1895 e Fluvial a Areado, JACOB, 1911; para 1897 exclusive Três Corações a Fluvial. Em 1908 a receita da Muzambinho até setembro. Para a Sapucaí: Vasco de Castro Lima. *A Estrada de Ferro Sul de Minas...*, 1934. Para 1909 os dados da Minas e Rio incluem a Muzambinho. Em 1910 a renda da Sapucaí representa as três. O coeficiente da Sapucaí em 1910 já corresponde ao da Rede Sul Mineira.

## *Considerações finais*

O Sul de Minas, no período entre 1884 e 1910, permaneceu como um espaço extremamente diversificado sob o aspecto produtivo embora a tendência à expansão cafeeira fosse uma realidade. Isso se refletiu no perfil das ferrovias, que a nosso ver também deixa claro outros dois aspectos. O primeiro foi a não predominância do café, como artigo generalizado de exportação para a região como um todo, quando inaugurados os trilhos da Minas e Rio em 1884. É possível que por volta de 1900 essa produção já fosse significativa, mas ao que tudo indica foi em meados da década de 1910 em diante que a atividade se tornou a grande produção sul-mineira levando inclusive a transbordar o seu capital para outras atividades, como bancos e atividades industriais<sup>77</sup>. Reiteramos: pelos trabalhos que já apresentamos e indicações de algumas fontes primárias, é evidente que tínhamos algumas porções e localidades sul-mineiras com café antes mesmo da chegada da estrada de ferro, algumas até significativas<sup>78</sup>, mas ainda não encontramos evidências empíricas que liguem a chegada das ferrovias, em seu conjunto, a essa produção, embora tenhamos visto que na virada do XIX para o XX este artigo atingiu posição de grande destaque na formação de receita das companhias.

O segundo aspecto foi a dificuldade que as companhias férreas enfrentaram para conseguir gerar receitas que ficassem além das despesas em suas operações, não obstante as diferenças entre as três. Em nenhum exercício a relação despesa-receita, ou mais comumente chamado o coeficiente de tráfego, ficou abaixo de 60% (tabela 3). A Sapucaí sempre apresentou um índice acima de 100%, ou seja, a despesa operacional sempre foi maior que a receita própria. Dois fatores importantes contribuíram para isto. Primeiro, a desorganização das linhas e ramais das companhias (fragmentadas e com traçados confusos), característica comum às ferrovias neste período. Em segundo, a captação da economia sul-mineira por outras províncias/estados. Mesmo antes da Sapucaí se entroncar com a Mogiana, muito possivelmente parte das cidades sul-mineiras próximas já utilizavam o seu transporte. Quando ocorreu a concorrência para o arrendamento da Minas e Rio e da Muzambinho em

---

77 SAES; COSENTINO; SILVA; GAMBI, 2010.

78 Além da região sob influência direta da Mogiana, que estava colada à fronteira paulista, algumas outras como Varginha, Machado e alguns distritos de Itajubá destacaram-se também até 1910.



1909, a Mogiana foi uma das empresas participantes do processo, demonstrando o interesse em ampliar a sua área de atuação no Sul de Minas (LIMA, 1934). As indicações de embarque de mercadorias nas estações de Poços de Caldas também foram outro forte indicativo disto. O próprio nome da Minas e Rio também sugeria uma expectativa quanto ao fluxo de mercadorias e passageiros. Em nosso recorte cronológico, o Sul de Minas não se conectou por vias férreas à região central ou mesmo a outros pontos de Minas Gerais. Não foi mera coincidência<sup>79</sup>.

### ***Fontes Oficiais***

Relatórios da Cia. Estrada de Ferro Muzambinho: 1895 e 1904.

Disponíveis em: [www.dou.com.br](http://www.dou.com.br)

Relatórios do Ministério da Agricultura, 1884-1909

Relatórios dos Presidentes de Província de Minas Gerais, 1870-1910

Disponíveis em: [www.crl.edu/brazil](http://www.crl.edu/brazil)

### ***Arquivo do Centro de Estudos Campanhense Monsenhor Lefort***

ARAUJO, Francisco Lentz de. *Geografia do Estado de Minas Gerais e Noções de história do mesmo estado*. Belo Horizonte: Editores Paes & C., p.1907, p.356.

LIMA, Vasco de Castro. *A Estrada de Ferro Sul de Minas (1884-1934) - Trabalho histórico-descritivo, organizado pelo Secretário da Estrada*. São Paulo: Copag, 1934.

SENNA, Nelson C. de. *Anuário de Minas Gerais*. Vol. 2. Belo Horizonte: Minas Gerais: Imprensa Oficial, 1907.

SENNA, Nelson C. de. *Anuario Historico-Chorographico de Minas Geraes*. Bello Horizonte: Minas Gerais: Imprensa Oficial, 1909.

---

79 Nesse ponto, Maria Lúcia Prado Costa é ainda mais incisiva. Segundo ela, todas as três companhias sul-mineiras visavam a canalização da produção para o Rio de Janeiro. Entretanto, “este objetivo de encaminhar a produção dessas áreas para o Rio de Janeiro não veio a se concretizar”. Segundo Maria Lúcia, três foram os motivos: o potencial exportador frágil, organização estrutural das companhias, sempre dependentes de recursos públicos, e principalmente “a supremacia da Cia. Estrada de Ferro Mogiana na absorção do movimento comercial do sul de Minas” (COSTA, 1996).

VEIGA, Bernardo Saturnino da. *Almanch Sul-Mineiro para 1874*. Campanha: Tipographia do Monitor Sul-Mineiro, 1874.

VEIGA, Bernardo Saturnino da. *Almanch Sul-Mineiro para 1884*. Campanha: Tipographia do Monitor Sul-Mineiro, 1884.

### ***Jornais***

*Gazeta Sul-Mineira*, 1885-1887.

### ***Arquivo da Casa da Cultura de Machado***

JACOB, Rodolpho. *Minas Gerais no XX<sup>o</sup> Século*. Rio de Janeiro: Gomes, Irmão & C., 1911.

SENNA, Nelson de. *Anuário de Minas Gerais*. Vol. 1. Belo Horizonte: Minas Gerais: Imprensa Oficial, 1906.

### ***Arquivo Público Mineiro***

Balancetes da Cia. Estrada de Ferro Muzambinho, 1907-1908

Correspondências da Cia. Estrada de Ferro Muzambinho, 1907-1908. Contidos no Fundo da Secretaria da Agricultura, Viações e Obras Públicas – Série Viação, Estradas de Ferro, Navegação e Linha.

### ***Referências bibliográficas***

ANDRADE, Marcos Ferreira de. Elite escravista no sul de Minas Gerais: opções de investimento e composição da riqueza – século XIX. **XIV Seminário sobre a Economia Mineira**. Diamantina: Cedeplar, 2010.

BLASEHEIN, Perter L. As Ferrovias de Minas Gerais no século dezenove. **Locus: revista de história**, Juiz de Fora, vol. 2, n. 2, p. 81-110, 1996.

CAMPOS, Bruno Nascimento. **Tropas de Aço**: os caminhos de ferro no Sul de Minas (1875-1902). 2012. 132 f. Dissertação (Mestrado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal de São João del-Rei, São João del-Rei, 2012.

CASTILHO, Fábio Francisco de Almeida. **Como Esaú e Jacó**: as oligarquias sul-mineiras no final do império e primeira república. 2012. Tese (Doutorado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, Faculdade de Ciências Humanas e Sociais, Universidade Estadual Paulista, Franca, 2012.

COSTA, Maria Lúcia Prado. **A cafeicultura machadense, 1899 – 1912**: uma análise da ação econômica e política dos principais fazendeiros e dos agentes de café. Paraguaçu: Fundação 18 de março – FUNDAMAR, 1997.

\_\_\_\_\_. **A Cia. da Estrada de Ferro Muzambinho no contexto do desenvolvimento ferroviário do sul de Minas (1870-1910)**: uma tentativa de correção de uma versão consagrada. Belo Horizonte: Fundação 18 de março – FUNDAMAR, 1985.

EL-KAREH, Almir Chaiban. **Filha Branca de Mãe Preta**: a Companhia Estrada de Ferro D. Pedro II, 1855-1865. Petrópolis, RJ: Vozes, 1982.

FARIA, Graziela Mara de; SAES, Alexandre Macchione. Emergência industrial no sul de Minas. **XVII Encontro Regional de História**, ANPUH-MG. Uberlândia: ANPUH-MG, 2010.

FURTADO, Celso. **Formação econômica do Brasil**. 15. ed. São Paulo: Companhia Editorial Nacional, 2007.

GODOY, Marcelo Magalhães. Minas Gerais na República: atraso econômico, estado e planejamento. **Cadernos da Escola do Legislativo**, v. 11, n. 16. Belo Horizonte: ALMG, p. 89-116, jan./jun. 2009.

LENHARO, Alcir. **As tropas da Moderação**: o abastecimento da Corte na formação política do Brasil, 1808-1842. São Paulo: Edições Símbolo, 1979.

LIMA, João Heraldo. **Café e Indústria em Minas Gerais (1870 – 1920)**. Dissertação (Mestrado em Economia) – Programa de Pós-Graduação em Economia, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 1977.

LOPES, Luciana Suarez. Uma economia em transição: a economia e alocação de riqueza na antiga Vila de São Sebastião do Ribeirão Preto, década de 1870. **História Econômica e História de Empresas**. vol. X, n. 2, jul./dez. 2007.

MARTINS, Roberto Borges. **A economia escravista de Minas Gerais no século XIX**. Texto para discussão n. 10. Belo Horizonte: Cedeplar/UFMG, 1982.

MARTINS, Roberto Borges; MARTINS, Maria do Carmo S. As exportações de Minas Gerais no sec. XIX. **Revista Brasileira de Estudos Políticos**, n. 58, p. 105-120. Belo Horizonte: UFMG, 1984.

MATOS, Odilon Nogueira. **Café e ferrovias**: a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira. São Paulo: Alfa-Omega, 1974.

OLIVEIRA, Lélío Luiz de. Desenvolvimento econômico e setor rural no interior do Estado de São Paulo – Franca, 1890-1920. **Anais do XXI Encontro Estadual de História – ANPUH-SP**. Campinas: Associação Nacional dos Professores Universitários de História, 2012.

PRADO JR., Caio. **História econômica do Brasil**. São Paulo: Brasiliense, 2008.

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

RESTITUTTI, Cristiano Corte. **As fronteiras da Província**: rotas de comércio interprovincial – Minas Gerais, 1839-1884. 2006. 334 f. Dissertação (mestrado) – Faculdade de Ciências e Letras, Universidade Estadual Paulista, Araraquara, 2006.

ROSA, Elton Rodrigo; SAES, Alexandre Macchione. Mercado forjado: a constituição da Feira de Gado de Três Corações (1900-1920). In: **XIV seminário sobre a economia mineira**. Diamantina: Cedeplar, 2010.

SAES, Alexandre Macchione; COSENTINO, Daniel do Val; SILVA, Marcel Pereira da; GAMBI, Thiago Fontelas Rosado. Sul de Minas em transição: ferrovias, bancos e indústrias na constituição do capitalismo na passagem do século XIX para o século XX. In: **XIV Seminário sobre a Economia Mineira**. Diamantina: Cedeplar, 2010.

SAES, Alexandre Macchione; MARTINS, Marcos Lobato (Org.). **Sul de Minas em transição**: a formação do capitalismo na passagem para o século 20. Bauru, SP: EDUSC, 2012.

SAES, Flávio Azevedo Marques de. **As ferrovias de São Paulo, 1870-1940**: expansão e declínio do transporte ferroviário em São Paulo. São Paulo: Hucitec/INL/MEC, 1981.

SANTOS, Welber Luiz dos. **A Estrada de Ferro Oeste de Minas**: São João del-Rei (1877-1898). 2009. Dissertação (Mestrado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, Universidade Federal de Ouro Preto, Mariana.

SOUZA, André Silva; MARTINS, Marcos Lobato. Notas sobre as propriedades rurais de Alfenas, MG: décadas de 1860-1880. In: **XVII Encontro Regional de História, ANPUH-MG**. Uberlândia: ANPUH-MG, 2010.

WIRTH, John D. **O fiel da balança**: Minas Gerais na Federação Brasileira (1889-1937). Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1982.

# *CIRCUITOS ENTRELAÇADOS*

*surgimento e falência da Estrada de Ferro  
Araraquara (1896-1914)*

— André Luiz da Silva

Graduado em História (FEF/Fernandópolis, 2009); mestre em História (UFPEL/Pelotas, 2013), doutorando em História (UNESP/Franca).

Docente do curso de Pós-Graduação *lato sensu* em História Cultural, Política e Econômica da Faculdade de Educação, Ciências e Artes Dom Bosco de Monte Aprazível-SP

— Pedro Geraldo Saadi 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 Políticas Públicas da UNESP/Franca.

O presente capítulo materializa o esforço de qualificar o percurso de constituição e operação da Estrada de Ferro Araraquara enquanto empresa privada<sup>80</sup>. Lastreado inicialmente nos Relatórios aos Acionistas, documentos que permitem analisar o movimento de cargas e de passageiros de uma companhia de estradas de ferro e de navegação, bem como a legislação capaz de permitir a existência e colocar em função esses empreendimentos por meio das concessões que o setor público outorgava ao setor privado, como era comum àquela época, o presente estudo se desdobrou na necessidade de localizar e mapear a ação de pessoas que eram citadas ao longo da publicação desses relatórios. Seus desdobramentos exigiram pesquisa realizada em sites de jornais e de periódicos daquele tempo de modo a fazer sobressair a ação dessas pessoas, seus envolvimento com empresas e governos, seus interesses e suas ambições.

Para realizar essa tarefa, o primeiro passo se fez na direção do mapeamento e na localização geográfica do empreendimento. Daí em diante, interpretar as idas e vindas que a documentação revelava requereu um enquadramento que não forçasse a seleção dos dados considerados mais importantes e inibisse o significado de outros, de modo a acorrentar o tema em uma base teórica rígida; ao mesmo tempo em que o agrupamento desses dados não fixasse o foco do trabalho em apenas uma das dimensões que a problemática enseja.

Dito de outro modo, os autores buscaram situar os problemas relativos à expansão da EFA em feixe de circuitos: alguns relacionados com a produção e exportação de café, outros ligados ao abastecimento interno, alguns estritamente firmados em torno da prestação de serviços e do comércio local. Muitos desses circuitos não configuravam uma relação imediata entre circunstâncias locais e conjuntura mais ampla, entre especificidades regionais e universalidades da produção e reprodução de capitais ensejadas pelo tema.

A visão aqui desposada foi, então, a de apontar para gestação de circuitos entrelaçados. A ferrovia e seu traçado, suas potencialidades de transporte e de geração de novos negócios, os incrementos produtivos e os aumentos populacionais, o surgimento de povoações tão comum ao lado dos trilhos, os homens a esses circuitos atrelados por meio dos interesses defendidos, os impedimentos

---

80 A Companhia de Estrada de Ferro Araraquara foi desapropriada pelo governo do Estado de São Paulo em 1919.

e os endividamentos, as necessidades de novos aportes de capitais em um dos mais cruciantes períodos da cafeicultura - segunda metade da década de 1890 e primeira metade da década de 1900 - fizeram da EFA um empreendimento problemático, ao mesmo tempo em que revelador.

### ***Uma ferrovia em meio ao feixe de circuitos: a EFA entre 1896 e 1908***

No interior paulista, em 1896, eram iniciados os trabalhos de construção de uma ferrovia ligando Araraquara à Ribeirãozinho, atual Taquaritinga. A Companhia Estrada de Ferro Araraquara se destacava como a primeira a ser fundada após a aprovação da Lei 30, de 13 de junho de 1892, que alterou o sistema adotado para a concessão e rompeu com a prática de privilégio de zona<sup>81</sup>. Seus idealizadores foram Guilherme Lebeis e os diretores da Casa Bancária Lara, Magalhães & Foz. A concessão foi autorizada por meio do Decreto nº 310, de 17 de setembro de 1895<sup>82</sup>.

A EFA, como parte do circuito ferroviário, compunha e buscava articular um longo feixe de circuitos na órbita do complexo cafeeiro: o circuito mercantil de gado, o circuito de produção de cereais, o circuito do crédito, o circuito imobiliário, o circuito de compra e venda de títulos nas bolsas de valores, entre outros. Em meio a esta dinâmica de trocas é possível identificar níveis diferentes de hierarquia e especialização. Cada circuito interage com outros, formando, no caso da economia paulista, um mosaico (TOSI; FALEIROS, 2011, p. 306).

A crise financeira do final do século XIX marcou os primeiros anos de atividade da companhia. A desvalorização da moeda nacional durante o Encilhamento aumentou os custos de importação de materiais e equipamentos. Por outro lado, as crises relacionadas ao café, especialmente as medidas de regulação do setor no início do XX, tiveram impacto nos fretes da companhia e nas finanças de seus acionistas.

Não eram apenas os lucros que a ferrovia individualmente podia gerar que estavam em jogo, era importante interligar as atividades econômicas e as

---

81 DECRETO n. 30, 13/06/1892. Disponível em: <http://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/lei/1892/lei%20n.30,%20de%2013.06.1892.htm>

82 DECRETO n. 310, 17/09/1895. Disponível em: <http://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/decreto/1895/decreto%20n.310,%20de%2017.09.1895.htm>. Acessado em 07/08/2012.



populações à malha ferroviária paulista, já que estas estavam sendo dinamizadas na região que compreendia Araraquara até Taquaritinga.

De qualquer modo, há indicadores sólidos de que os investidores da EFA lidavam com situações ambíguas, havia a possibilidade de concretização da sonhada ligação com Cuiabá, ao mesmo tempo em que o aumento das dívidas e a instabilidade dos investimentos ligados à efetivação do transporte recrudesciam em face da retração dos preços da atividade principal, a cafeicultura. Chegar a Cuiabá teria uma dupla relevância, facilitaria a conquista de garantias estatais e permitiria uma posição privilegiada para absorver as produções do circuito mercantil de gado e outras produções direcionadas ao abastecimento interno. Contudo, a diretoria da EFA enfrentou dificuldades em concretizar este projeto. Os recursos conquistados com os acionistas por meio de inúmeras chamadas de capital eram insuficientes para a realização dos prolongamentos. Como comentou a diretoria no Relatório Para ser Apresentado à Assembléa Geral dos Accionistas (RPSAAGA):

Pela lista dos acionistas com as repectivas entradas, vós vereis que no meio da crise geral que nos assoberba, o Snrs. Accionistas em grande maioria têm acudido ao apello da Directoria: é um facto lisongeiro que convem assgnalar. Sem que haja da parte dos Snrs. Accionistas o comprimento dos deveres que assumiram não poderá esta Directoria levar avante empresa de tanta magnitude com a presteza e o desembaraço que todos desejamos. **83**

Possivelmente, os idealizadores da pequena ferrovia já contavam com empréstimos para manutenção do negócio. Captar recursos por meio de empréstimos era uma prática comum no investimento ferroviário. Comprometer a renda da companhia era um passo necessário para aumentar o seu raio de alcance.

O RPSAAGA de 1901 traz uma informação importante: o Estado concedeu um título de empréstimo resgatável com grande prazo e sem juros para a execução de seus prolongamentos. O empreendimento receberia um conto e meio de réis por quilômetro construído entre Araraquara e Ribeirãozinho (atual Taquaritinga) e quinze contos por quilômetro até Rio Preto. Ou seja, a EFA encontrou, por

---

83 RPSAAGA, 1887, p. 4

meio de empréstimos públicos e privados, uma forma de custear o prolongamento da linha estimando que com os fretes futuros poderiam saldar suas dívidas<sup>84</sup>.

Embora os lucros que a estrada pudesse proporcionar tornassem o investimento atrativo, entre acionistas e diretores estavam muitos envolvidos com os negócios do café, e não é desmedido afirmar que a ligação ferroviária, além de elevar o valor de suas propriedades, proporcionaria lucros em outras atividades em que estes indivíduos estivessem envolvidos. Por outro lado, era necessário levantar capitais para construção da ferrovia. O lucro proporcionado pelos fretes não era suficiente para entrelaçar o feixe de circuitos. Desse modo, fazer uso da disponibilidade de crédito foi um meio de materializar os planos de prolongamento. A ferrovia era articuladora da economia. A presença do capital estatal era parte da política econômica adotada pelas elites dirigentes. É válido ressaltar que muitos empreendimentos ferroviários foram organizados com o objetivo de captar recursos por meio das garantias estatais e da emissão de títulos no exterior (LANNA, 2002, p. 70-71).

A atenção do Estado pela zona araraquarense e pela dinamização do sistema de abastecimento interno não se restringiu ao financiamento ferroviário. Desde a década de 1890 estava sendo construída uma estrada de rodagem ligando o Porto do Taboado a Jaboticabal, sendo concluída em 1906 (PERINELLI NETO, 2009, p. 102). A cidade de São José do Rio Preto seria cortada por esta estrada, daí o interesse dos diretores da EFA em estabelecer a ligação ferroviária com aquele centro urbano. Frente à situação problemática encarada pela cafeicultura, apostar em outros produtos era uma estratégia viável.

Ano após ano foram sendo construídas novas estações, inaugurados novos trechos e adquiridas novas locomotivas. Entretanto, a diretoria da EFA apresentava a seus acionistas balanços com pequenas margens de lucro. Em 1899, a receita da ferrovia era de Rs.145:693\$390, valor inferior às suas dívidas, 156:064\$286. No entanto, em menos de dois anos a receita superou em muito as despesas; no ano de 1901 a receita foi de 475:453\$790 e as despesas ficaram em torno de 238:092\$092<sup>85</sup>. O aumento considerável nos rendimentos da estrada está relacionado aos fretes, principalmente com a inauguração de novas estações.

---

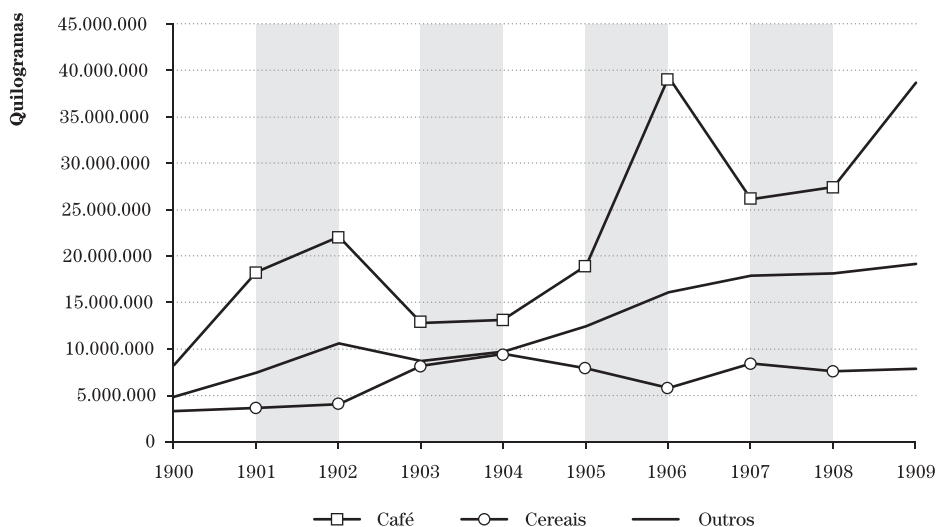
84 RPSAAGA, 1901, p. 3-4.

85 RPSAAGA, 1902, p. 6.

O crescimento da produção de café e cereais na região é um indicio das transformações proporcionadas pela ligação ferroviária. Porém, as medidas adotadas para valorizar o preço das sacas de café tiveram impactos na região. A economia do café estava vivenciando um dos seus momentos mais conturbados. O preço das sacas estava muito baixo devido à grande quantidade disponível, enquanto o consumo do produto no exterior não sofreu aumentos significativos. Uma das medidas tomadas para resolver a situação foi a proibição de se plantar novas lavouras de café por meio da cobrança de impostos (PERESSINOTTO, 2000, p. 62). É possível, por meio do Gráfico 1, perceber como em um curto período o transporte de café pela EFA recrudescceu, ao mesmo tempo em que duplicou o número de cereais transportados.



**Gráfico 1 – Mercadorias transportadas pela EFA em Kg entre 1900 e 1909**



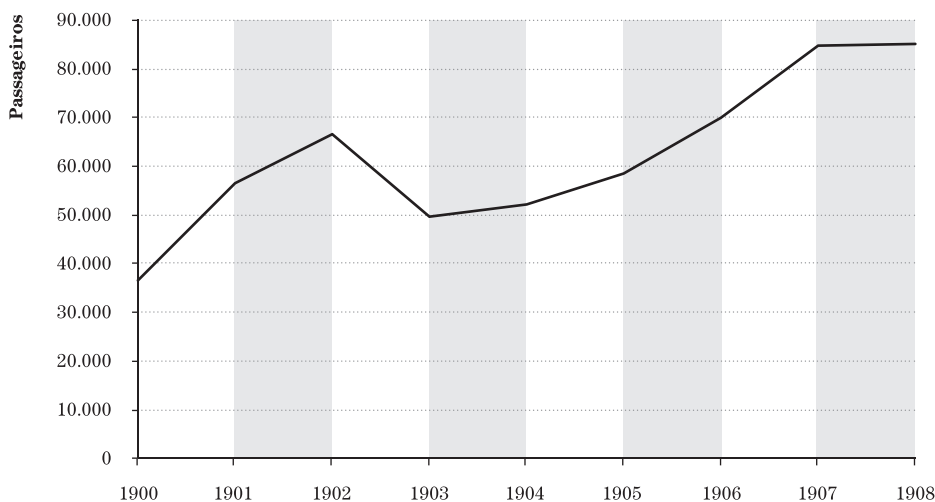
Fonte: (RPSAAGA 1901 a 1910). Elaborado pelos autores.

Não foi apenas a situação econômica do início do XX que dificultou os planos da EFA. Segundo o relatório produzido pela diretoria em 1903, a concorrência com a Companhia Paulista de Estradas de Ferro era uma das razões para a diminuição do café transportado. Oferecendo fretes mais atrativos, a Paulista atraía

parte da produção da região de Monte Alto e da Serra do Ribeirãozinho. Desse modo, o declínio no número de sacas de café transportado pela EFA entre 1903 e 1904 está relacionado à concorrência. Proibir a formação de novos cafeeiros só teria um impacto maior na produção da região dentro de alguns anos, levando em conta o tempo de produção. Por outro lado, não poder cultivar café teve impacto no aumento populacional da região. Os prolongamentos da EFA incorporavam de maneira mais dinâmica os campos de Araraquara ao complexo cafeeiro. Desse modo, milhares de pessoas vinham para as regiões novas em busca de melhores condições de vida, propriedade e emprego. Frente as dificuldades de formar novas lavouras para o café o fluxo de pessoas que viajaram na direção das cidades novas a beira da linha da EFA também diminuiu, como é possível observar no gráfico 2. O circuito imobiliário estava associado a esta intensa migração, que logo interage com o circuito do complexo cafeeiro e se articula por meio dos prolongamentos da ferrovia.



**Gráfico 2 – Fluxo de passageiros da EFA entre 1900 e 1908**



Fonte: (RPSAAGA 1901 a 1910). Elaborado pelos autores.

Em 1904 a diretoria da companhia teve que enfrentar um obstáculo não previsto, a mudança do traçado da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil. Por meio do decreto n. 748, de 29 de dezembro de 1900, a EFA se tornou a deten-

tora da concessão para construir uma linha ligando S. José do Rio Preto à capital do Mato Grosso, passando por Santana do Paranaíba<sup>86</sup>. Em 1904 esta concessão foi revista e transferida para a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, que até aquele momento iria estabelecer a ligação entre Uberaba-MG e Coxim-MT. A Noroeste do Brasil ganhou, por meio do decreto n. 5.349, de 18 de outubro de 1904<sup>87</sup>, o direito de construir uma linha férrea partindo da Estrada de Ferro Sorocabana na direção do Mato Grosso, cortando a região da qual a EFA era autorizada a estender seus trilhos.

O Estado tem o poder de conceder e frear um prolongamento, neste caso, favorecendo a *Noroeste* e impondo novos obstáculos para a EFA, limitando a ação dos empreendedores. Para entender esta questão é fundamental a noção de complexo cafeeiro cunhada pelo economista Wilson Cano.

Cano observa que o complexo cafeeiro é formado por componentes: a atividade produtora de café; a agricultura produtora de alimentos e matérias-primas; a atividade industrial; a implantação e o desenvolvimento do sistema ferroviário paulista; a expansão do sistema bancário; a atividade do comércio de exportação e importação; o desenvolvimento de atividades criadoras e de infraestrutura; a atividade do Estado, tanto do governo federal como estadual, principalmente pela ótica do gasto público; e as variáveis: movimento imigratório; disponibilidade de terras; saldos da balança comercial com o exterior e o resto do país; capital externo; políticas tarifárias, monetária, de câmbio, e políticas de defesa e valorização do café. Segundo Cano, o inter-relacionamento dos componentes e variáveis permite observar os seguintes efeitos: efeitos redutores dos custos de produção; efeitos ampliadores do nível da produtividade; efeitos ampliadores do excedente; efeitos ampliadores e diversificadores do investimento e efeitos ampliadores do mercado (CANO, 1998, p. 33-34). Entre as variantes poderíamos pensar a dinâmica da concessão de traçados para ferrovia, algo que, como no caso da EFA, foi de importância capital.

---

86 Os direitos adquiridos na concessão tinham: 1) privilégio sobre a região araraquarense, mais propriamente vinte quilômetros de cada lado de seus trilhos por 50 anos; 2) direito a desapropriação de terrenos necessários para a construção da Estrada, assim como de suas dependências; 3) isenção de impostos sobre os materiais adquiridos para a construção da estrada. DECRETO n. 748 de 29/12/1900. Disponível em <http://www6.senado.gov.br/legislacao/ListaPublicacoes.action?id=60168>. Acessado em 21/08/2012.

87 DECRETO n. 5349 de 18/10/1904. Disponível em <http://www6.senado.gov.br/legislacao/ListaPublicacoes.action?id=56688>. Acessado em 11/09/2012.

A revisão da concessão e os demais problemas enfrentados pela EFA foram temas abordados pela diretoria no relatório de 1905.

[...] já se vê que desde que atingissemos a zona ainda pouco povoada e explorada que vae além de Ribeirãozinho não poderíamos caminhar sem o auxílio dos Poderes Publicos; mas provada a nossa idoneidade e capacidade com a construcção do trecho da linha até Ribeirãozinho, esperavamos do espirito de justiça e do patriotismo da Assembléa Legislativa do Estado, que não nos seriam negados os favores necessarios para a realização de um empreendimento que tanto concorreria para o progresso do nosso Estado; certos disso dirigimos uma petição ao Congresso do Estado que até hoje não teve solução. No emtanto hoje torna-se a concessão pedida uma medida de rigorosa justiça; com effeito, desde que pelo Poder Legislativo do Estado foi considerada uma medida salvadora da actual lavoura, prohibir a plantação de café por um longo praso, nem sequer podiamos mais contar com o rapido desenvolvimento da zona approximada pela nossa linha, não obstante sua prodigiosa uberidade; d'ahi já não é só o interesse publico que aconselha esse auxilio para o desenvolvimento de uma estrada que traz grandes vantagens para o futuro do Estado, ha também como que esse dever de reparação para com uma empresa que caminhando esperava melhorar as condições produtoras de sua zona com o desenvolvimento da lavoura, prohibida pela lei; e como a lei teve por fim salvar os capitais empenhados nas lavouras já existentes, é justo que venha em auxilio de outros capitães sacrificados em uma empresa que via burlada sua legitima expectativa com a paralisação do progresso de sua zona. **88**

Frente à necessidade de se repensar o traçado, os planos de alcançar a capital do Estado de Mato Grosso não foram completamente descartados. A diretoria voltou seus olhos para Jataí, no Estado de Goiás. Foi elaborado um novo traçado. A ferrovia seguiria até São José do Rio Preto, depois pela cidade mineira de São Francisco Sales no Estado de Minas, para finalmente chegar à cidade goiana. Defendiam os diretores que: caso os trilhos chegassem a Jataí

---

88 RPSAAGA, 1905, p. 5-6

ainda seria possível um prolongamento até Cuiabá, conquistando a concessão do Governo Federal e vários benefícios<sup>89</sup>.

Desse modo, era necessário concluir o prolongamento até Rio Preto, estabelecendo a conexão com a estrada de rodagem conhecida como Estrada do Taboado (Boiadeira). Este desejo foi esboçado no relatório intitulado *Prolongamento. E. F. Araraquara* (PEFA), encaminhado para o Congresso Legislativo de São Paulo para conquista da concessão em 1900.

Não pôde haver melhor local do que esse extremo do Estado para o estabelecimento de invernadas e principalmente para a instalação, em larga escala, de todas as industrias que se referem á exploração do gado fornecido pelos estados visinhos. Aquelle avançamento da comunicação raída abreviaria assim a solução d'um problema momentoso: - o da alimentação econômica das cidades populosas de S. Paulo, como tambem dos seus grandes centros de lavoura.<sup>90</sup>

A EFA já interagira com este circuito mercantil de gado antes de chegar a Rio Preto, transportando sal. Entretanto, para ser a principal via de escoamento de gado daquela região era necessário continuar prolongando-se até chegar à cidade estratégica de São José do Rio Preto. Alterar o traçado de Santana do Paranaíba para São Francisco Sales ainda permitia que a EFA fosse um dos caminhos utilizados pelos criadores. Entretanto, o investimento perdeu um dos seus principais atrativos, encontrando mais dificuldades para conquistar recursos do governo por conta da construção da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil.

Apesar dos interesses da EFA estarem voltados para Rio Preto, era necessário aumentar o raio de atuação da companhia. Ibitinga era outro local estratégico, sendo também parte dos projetos de prolongamento da Estrada de Ferro Dourado (EFD) (NUNES, 2005, p.87). Por meio do decreto n. 1.663, de 16 de setembro de 1908<sup>91</sup> foi conquistada a concessão para construção de um ramal ligando

---

89 Entre os benefícios destacavam-se: 1) isenção de impostos para o material importado para a construção e custeio; 2) zona privilegiada de vinte quilômetros de cada lado; 3) faculdade de aproveitar das vantagens da lei sobre o povoamento do solo e outras (RPSAAGA, 1909, p.6).

90 PEFA, 1900, p.15.

91 DOSP 19/09/1908, p. 2765. Disponível em: <http://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/decreto/1908/decreto%20n.1.663,%20de%2016.09.1908.htm>. Acessado em 02/11/2013.

a estação de Santa Josepha à vila de Ibitinga. Contudo, antes da finalização dos prolongamentos, o controle da Estrada de Ferro Araraquara passou a novas mãos.

1909 foi o último ano da gestão da diretoria liderada por Carlos Baptista Magalhães<sup>92</sup>. É possível que frente aos inúmeros problemas enfrentados pela ferrovia e, talvez, já cansados dos problemas relacionados a este investimento, seus diretores preferiram abandoná-la para dar prosseguimento a outros projetos. Entretanto, a transferência do controle da EFA para outro grupo está associada também a outro fator: a inadimplência.

Em 1889 a diretoria decidiu realizar um empréstimo com a Companhia Edificadora do Rio de Janeiro (CERJ) no valor de 600 contos de réis a juros de 10% ao ano, pagável no prazo de cinco anos<sup>93</sup>. Como garantia a diretoria ofereceu como hipoteca e penhor os bens da ferrovia e o valor do empréstimo foi convertido em títulos ao portador (debêntures)<sup>94</sup>. Um detalhe relevante: em uma das cláusulas do contrato ficou firmado que caso os acionistas não pagassem as respectivas entradas de capital, permanecendo inadimplentes por muito tempo, teriam suas ações declaradas em “comisso”, sendo transferidas para a Companhia Edificadora do Rio de Janeiro. Em 1909, as 3.274 ações da EFA de propriedade da CERJ foram vendidas. Este quadro de compra e venda de ações pode ser percebido por meio da Tabela 01 ao final do capítulo.

Somando os títulos pertencentes aos membros da antiga diretoria, chegue-se ao montante de 4.114 ações vendidas em um ano. Considerando apenas os membros fundadores e a diretoria e a CERJ, foram 7.388 vendidas contra 9.562 adquiridas pela nova diretoria.

A presença destes empresários na região araraquarense não é uma informação inédita. Este novo grupo de investidores seria composto por engenheiros, sendo que durante a nova administração foram desviadas grandes somas dos cofres da empresa (NUNES, 2005, p. 79; STEFANI, 2007, p. 63). Por meio da aná-

---

92 RPSAAGA, 1909, p. 3.

93 RPSAAGA, 1901, p. 3-4.

94 Debêntures, segundo Marlon Tomazette, podem ser compreendidas como: “[...] títulos representativos de um empréstimo público lançado pela sociedade. Cada emissão de debêntures representa um empréstimo realizado, tendo um caráter unitário. A sociedade ao decidir a emissão das debêntures está fazendo uma oferta de um contrato mútuo, que se completa com a subscrição dos títulos, que representaria a aceitação do contrato (2004, p. 291). A companhia divide a soma pretendida em vários títulos emitidos em série. Quem subscreve o título está emprestando dinheiro para a emitente, e em contrapartida objetiva recebimentos anuais parciais, ou outras vantagens que tais valores mobiliários podem assegurar, ou ao menos, a restituição dos valores emprestados no vencimento” (2004, p. 291-292).



lise da documentação disponível é possível perceber como se formou este grupo e quais seus possíveis planos envolvendo as ferrovias da região araraquarense.

### ***A nova diretoria da EFA: considerações sobre as estratégias de Alvaro de Menezes e seus sócios***

As cidades paulistas, em semelhança ao que ocorreu no Rio de Janeiro, estavam passando por reformas, ganhando aparência semelhante à encontrada nos grandes centros europeus. Entre as reformas está a construção de sistemas de abastecimento de água e de esgotos, assim como serviços de fornecimento de energia elétrica; ou seja, havia um mercado de trabalho muito vantajoso. O engenheiro, geralmente membro da elite intelectual, era portador dos conhecimentos necessários para materializar os desejos dos detentores do capital e do Estado, e, conseqüentemente, ascendia na escala social ocupando os espaços disponíveis (FREITAS FILHO; CURY, 2004, p.6)<sup>95</sup>.

Por volta de 1890, na capital do País, na Escola Politécnica do Rio de Janeiro, Alvaro de Menezes, futuro diretor da EFA, concluía sua graduação em engenharia civil. Menezes fazia parte dos chamados “engenheiros enciclopédicos” ou “engenheiros politécnicos”, visto que o estudante da Escola Politécnica do Rio de Janeiro aprendia além de engenharia civil, outras especialidades. No caso deste personagem, suas duas áreas seriam a construção civil e a mecânica.

No início da década de 1890, Alvaro de Menezes passou a compor o quadro de funcionários da Superintendência de Obras Públicas do Estado de São Paulo (SOP). Primeiramente, como auxiliar na 3ª seção, em meados de março de 1891, atuando junto com renomados engenheiros da época<sup>96</sup>. Após três meses como auxiliar, foi promovido a chefe da 3ª seção<sup>97</sup>, assim como chefe interi-

---

95 Um caso que pode servir de comparação é o do engenheiro João Teixeira Soares, respeitado por ter coordenado o projeto de expansão da Estrada de Ferro do Paraná no trecho Paranaguá-Curitiba, passando por um complicado percurso da serra do mar em 1885. Teixeira Soares tinha boas relações com o Governo Imperial, recebeu uma comenda de Dom Pedro II e foi diretor de várias ferrovias. Este engenheiro dirigiu proposta de criação da Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande, seu prestígio favoreceu a aprovação do projeto. Consideravam os envolvidos que seu nome seria muito importante para conseguir capitais na Europa (ESPIG, 2011, p. 126).

96 OESP, n. 4.781, 04/03/1891, p. 1. Disponível em <http://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/18910204-4781-nac-0001-999-1-not/tela/fullscreen>. Acessado em 25/05/2012.

97 OESP, n. 4.877, 03/06/1891, p. 1. Disponível em <http://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/18910603-4877-nac-0001-999-1-not>. Acessado em 25/05/2012.

no da 1ª seção da SOP<sup>98</sup>. Entre 1891 e 1892, esteve envolvido na construção de inúmeras obras de saneamento e na fiscalização de algumas divisas municipais.

Menezes não era apenas especializado em sistemas de abastecimento de água. Destacava-se também por seus conhecimentos de mecânica, pois ainda em 1891 foi enviado pela Secretaria da Agricultura para inspecionar a Companhia Sorocabana e no ano seguinte a Companhia de Estrada de Ferro Mogiana.

Sabe-se que em 1894 seu endereço ficava na Rua Vitória, no distrito de Santa Ephigenia, no município de São Paulo, sendo que nesta mesma rua moravam outros dois engenheiros que viriam anos depois compor ao lado de Menezes a diretoria da EFA. Eram eles: João Duarte Junior e Florisbello Leivas<sup>99</sup>.

Ainda em 1894, foi realizada pela SOP (Secretaria de Obras Públicas) uma excursão para a Serra da Cantareira, possivelmente para uma avaliação do andamento das atividades da construção de um sistema de abastecimento de água, estando presentes alguns nomes importantes da política paulista, além de Alvaro de Menezes e João Duarte Junior, naquele momento, engenheiros ajudantes da SOP<sup>100</sup>.

Florisbello Leivas, em novembro de 1893, trabalhava na Repartição de Água e Exgottos<sup>101</sup>, repartição onde Alvaro de Menezes ocupou até 1895 o cargo de subchefe<sup>102</sup>. Leivas é um dos engenheiros com menos informações disponíveis, contudo, seu endereço e suas atividades profissionais possibilitam imaginar que desde fins do XIX ele já poderia ter tido contato com alguns de seus futuros parceiros.

---

98 OESP, n.4.887, 14/06/1891, p. 1. Disponível em <http://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/18910614-4887-nac-0001-999-1-not/tela/fullscreen> Acessado em 25/05/2012.

99 Menezes, Duarte Junior e Leivas foram alguns dos nomes presentes na lista dos membros da Guarda Nacional (ativos e reservistas) responsáveis pelo distrito de Santa Ephigenia. Esta lista está dividida por nome das ruas. OESP, n. 5.738, 07/06/1894, p. 2. Disponível em: <http://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/18940607-5738-nac-0002-999-2-not>. Acessado em 24/05/2012.

100 Faziam parte da excursão: Jorge Tibiriçá (Secretário da Agricultura de SP); Bernardino de Campos (Presidente do Estado de SP); Coronel Jardim (Comandante das forças armadas de SP); Alfredo Pujol (Deputado); Luiz Piza (Deputado); Luiz Piza (Deputado); Rivadavia Corrêa (Deputado); José Rebouças (Diretor de S. de Obras Públicas); Alvaro de Menezes (ajudante); Leivos Abreu (ajudante); Duarte Junior (ajudante); Oscar Corrêa (ajudante); Ferreira de Almeida (ajudante) Thimoteo Roso (ajudante); Costa Ribeiro (ajudante); Garcia Redondo (professor Politechnica). OESP, n.5.739 08/07/1894, p.1. Disponível em <http://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/18940608-5739-nac-0001-999-1-not..> Acessado em 03/06/2011.

101 DOSP,01/11/1893, p. 8.456. Disponível em <http://www.jusbrasil.com.br/diarios/3776928/dosp-diario-oficial-01-11-1893-pg-8456/pdf>. Acessado em 10/09/2012.

102 DOSP,07/03/1895, p. 12.951. Disponível em <http://www.jusbrasil.com.br/diarios/3678874/dosp-diario-oficial-07-03-1895-pg-12951/pdf>. Acessado em 10/09/2012.

Um fato interessante é que quase todos os engenheiros citados iniciaram sua vida profissional na SOP. No entanto, após alguns anos como servidores públicos optaram por atuar de forma mais independente, como empreiteiros, interessando-se também em títulos de empresas voltadas para infraestrutura e transporte, entre outras. Sendo assim, os contatos entre os futuros membros do “consorcio de engenheiros” não ocorreram apenas no ambiente de trabalho, mas também durante a realização de seus cursos superiores.

João Duarte Junior, então estudante da Polytechnica do Rio de Janeiro, estava em 1900 cursando a cadeira de “Discriptiva Aplicada”. Seu colega de turma, Flávio Mendonça Uchoa, filho de Ignácio Mendonça Uchoa<sup>103</sup>, talvez seja a chave para entender a teia de relações desse grupo, que a partir de agora, não pode ser chamado apenas de um “consórcio de engenheiros”, pois nem todos os envolvidos eram engenheiros.

Ignácio Mendonça Uchoa, pernambucano, nascido em 1855, cafeicultor formado em direito em 1879<sup>104</sup>, adquiriu, em 1909, quase a totalidade de ações das ferrovias que serviam a região araraquarense. Este personagem pode ser considerado o mais influente entre todos os novos acionistas da EFA, pois não apenas ocupou diversos cargos políticos, como também mantinha relações familiares com muitos homens poderosos entre a elite daquele tempo, como a família Tamandaré, a família Silva Prado e a família Dumont. Sua mãe, Amélia Vieira, era meia irmã do ex-presidente do Estado de São Paulo Manuel Albuquerque Lins. Seu pai, Ignácio José Mendonça Uchoa<sup>105</sup>, foi vice-presidente da província do Sergipe. Sua ligação com os demais personagens, provavelmente, não se deu em virtude de laços profissionais, mas por possíveis laços familiares, pois seu filho Flávio Uchoa teve a possibilidade de conhecer João Duarte Junior, como também seu futuro genro, Luiz Santos Dumont, que era engenheiro e realizara sua graduação no início da década de 1890.

---

103 DOU, 10/12/1900, p.15. Disponível em <http://www.jusbrasil.com.br/diarios/1696781/dou-secao-1-10-12-1890-pg-15>. Acessado em 10/09/2012.

104 Segundo dados encontrados no site da Associação dos Antigos Alunos da Faculdade de Direito da USP. Disponível em [http://www.arcadas.org.br/antigos\\_alunos\\_list.php](http://www.arcadas.org.br/antigos_alunos_list.php). Acessado em 06/07/2012.

105 Informações a respeito deste indivíduo podem ser encontradas no site do Supremo Tribunal Federal: <http://www.stf.jus.br/portal/ministro/verMinistro.asp?periodo=stf&cid=354>.

O mineiro Luiz Santos Dumont formou-se praticamente no mesmo período que Flávio Uchoa e João Duarte Junior, indício que talvez tivesse um contato mais direto com eles<sup>106</sup>. Luiz Santos Dumont era irmão do renomado inventor Alberto Santos Dumont, filho de uma família abastada de cafeicultores de Ribeirão Preto, provavelmente conhecidos de Ignácio Uchoa.

Outro engenheiro envolvido é Luiz Teixeira Leite. Formado pela Escola Polytechnica de São Paulo possivelmente em 1898. Essa data é aproximada levando em conta os indícios e que Teixeira Leite cursava engenharia ainda em 1898<sup>107</sup> e que passou a trabalhar na SOP como engenheiro auxiliar em 1899<sup>108</sup>.

Se naquele momento muitos dos engenheiros citados já tinham pedido exoneração de seus cargos, há uma grande possibilidade de que Teixeira Leite tenha tido como professores os engenheiros Alvaro de Menezes e João Duarte Junior.

Desde 1895, Menezes lecionava na Polytechnica de São Paulo, a princípio como professor substituto<sup>109</sup>, efetivando-se depois como professor na área de mecânica, cargo que ocupou até 1913 (FICHER, 2005, p. 48).

João Duarte Junior entrou para o quadro de professores da Polytechnica, atuando como substituto em 1896, efetivando-se e ensinando, desde 1901, Topografia Geodésica e Astronomia.

O fato de compartilhar da mesma profissão, viver na mesma cidade, estar ligado à mesma instituição superior que Menezes e Duarte Junior lecionaram é indicativo suficiente para encontrar os fios que ligam Luiz Teixeira Leite aos demais.

Em 1906 Alvaro de Menezes, João Duarte Junior e Estevam Augusto de Oliveira figuravam entre os diretores da Companhia Thermal de Poços de Caldas<sup>110</sup>. Estevam Oliveira não era engenheiro, era advogado e três anos

---

106 DOU, 10/12/1900, p.15. Disponível em <http://www.jusbrasil.com.br/diarios/1696781/dou-secao-1-10-12-1890-pg-15>. Acessado em 10/09/2012.

107 OESP, n.7.149, 10/06/1898, p.2. Disponível em <http://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/18980610-7143-nac-0001-999-1-not>. Acessado em 10/09/2012.

108 OESP, n.7.597, p1. 09/09/1899. Disponível em <http://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/18990909-7597-nac-0001-999-1-not>. Acessado em 11/09/2012.

109 OESP, n.5.969, 05/03/1895, p1. Disponível em <http://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/18950305-5969-nac-0001-999-1-not> Acessado em 11/09/2012.

110 DOU, 15/05/1906, p.16. Disponível em <http://www.jusbrasil.com.br/diarios/1645752/dou-secao-1-15-05-1906-pg-16>. Acessado em 18/09/2012.

após ser relacionado entre os diretores desta companhia encontrava-se entre os acionistas da EFA.

Em 6 de junho de 1909 foi realizada a eleição que definiu os novos diretores da EFA. Os números da votação foram os seguintes: João Duarte Junior com 1.667 votos; Luiz Teixeira Leite com 2.067; Florisbello Leivas com 2.030 votos. Para o conselho fiscal foram eleitos mais três nomes: José Sampaio Moreira com 2.067; Rogerio Pinto Ferraz com 2.022 votos; Luiz Santos Dumont com 2.067. Eleitos pela maioria ocupariam o cargo por cinco anos, sendo que caso um deles viesse a desistir de suas funções, os demais membros da diretoria teriam o direito de escolher o substituto entre os acionistas, o que possibilitou a inclusão de Guilherme de Mello Castanho<sup>111</sup> e Francisco de Medeiros Germano<sup>112</sup> como membros da diretoria, assim como permitiu que Alvaro de Menezes chegasse à presidência.

As ligações entre os membros da nova diretoria da EFA podem ser parcialmente rastreadas. É possível compreender que o grupo de novos diretores da EFA não se restringia apenas a engenheiros, era formado também por proprietários de fazendas na região araraquarense e profissionais do direito. Entretanto, quais os interesses deste grupo nas ferrovias da região?

Alguns entre os novos acionistas da EFA se tornaram diretores de outras pequenas ferrovias: a Companhia de Estrada de Ferro Pitangueiras<sup>113</sup>, a Companhia de Estrada de Ferro São Paulo – Goyas<sup>114</sup> e a Companhia de Estrada de Ferro Dourado<sup>115</sup>. O controle destas companhias significava o monopólio do transporte

---

111 Este personagem tornou-se acionista da EFA em 1910, faltando-nos maiores dados biográficos a seu respeito, o que torna difícil estabelecer quais suas ligações com os demais membros da diretoria.

112 No começo da década de 1900 este indivíduo ocupava o cargo de chefe de seção na Secretaria da Justiça do Estado de São Paulo. OESP, n. 10.186, p. 3, 26/10/1906. Disponível em: <http://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/19061026-10186-nac-0003-999-3-not>. Acessado em 28/10/2013. Em 1909 foi votado com o suplente para o conselho fiscal da EFA. OESP, n. 11.147, p. 8, 18/06/1909. Disponível em: <http://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/19090618-11147-nac-0008-999-8-not>. Acessado em 28/10/2013. A conexão deste indivíduo com os demais membros da diretoria em atividades anteriores ainda não foram identificadas.

113 Constavam na ata da assembleia de acionistas de 6 de março de 1911 publicada no DOSP os Sr. B. Q. Cattony; Luiz Santos Dumont; Alvaro de Menezes; Francisco Germano Medeiros; Guilherme de Mello Castanho; Estevam A. de Oliveira. DOSP, 10/03/1911, p. 1.039. Disponível em <http://www.jusbrasil.com.br/diarios/3722371/dosp-diario-oficial-10-03-1911-pg-1039>. Acessado em 19/09/2012.

114 Constavam na ata da assembleia de acionistas de 10 de março 1911 publicada no DOSP os Sr. B. Q. Cattony; Luiz Santos Dumont; Alvaro de Menezes; Francisco Germano Medeiros; Guilherme de Mello Castanho; Estevam A. de Oliveira. DOSP, 14/03/1911, p. 1.102. Disponível em <http://www.jusbrasil.com.br/diarios/3723469/dosp-diario-oficial-14-03-1911-pg-1102>. Acessado em 19/09/2012.

115 Alvaro de Menezes, segundo nota publicada no jornal *O Popular* da cidade de Araraquara e publicada em seguida no jornal OESP, tornou-se diretor da E. F. Dourado em 1913. Ver: OESP, n. 12.701, 27/12/1913, p. 6. Disponível em <http://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/19131227-12791-nac-0006-999-6-not>. Acessado em 19/09/2012.

em grande parte da região araraquarense. Tendo-as nas mãos os novos acionistas podiam controlar o circuito ferroviário regional, impossibilitando a expansão da Companhia Paulista de Estrada de Ferro na direção do extremo noroeste paulista. Não foi localizada documentação suficiente para afirmar que o referido grupo de empresários buscasse disputar o mercado de carne regional, entretanto, é válido supor que procurava concluir o feixe entre diferentes circuitos e produções da região.

Entretanto, em meio a estas possibilidades de ação, os novos diretores da EFA, ao, supostamente, buscar em capitais para materializar os projetos de prolongamento, encontraram uma forma diferente de lucrar com as ferrovias. Era possível conseguir empréstimos das casas bancárias estrangeiras hipotecando as companhias. A *holding* Brazil Railway Company utilizava-se desta estratégia para captar recursos. Adquirindo ferrovias, lançava obrigações nos mercados internacionais, especialmente o francês. A companhia presidida por Percival Farquhar não apresentava as informações contábeis verdadeiras, dando margem a infinitas possibilidades para a corrupção e os desmandos do sistema (LANNA, 2002, p. 70-71).

O mercado financeiro, em especial o francês, tinha preferência por obrigações. Era interessante para os bancos financiar companhias ferroviárias, pois o valor emprestado era logo recuperado com a venda de debêntures na bolsa. O banco liberava o dinheiro e lançava os títulos lucrando com a transação. Adquirir ferrovias com o objetivo de conseguir capitais fora do País foi uma estratégia arriscada, porém com alto índice de lucratividade em curto prazo.

Se no final do ano de 1909 havia cerca de 15 mil títulos divididos entre 108 acionistas, em outubro de 1910 cinco acionistas detinham a maioria dos títulos da Estrada de Ferro Araraquara. Nas mãos da nova diretoria estavam dois terços de num total de 11.344, o que permitia que agissem diretamente sobre os destinos da empresa. Em uma suspeita reunião realizada em 1910 foi definido o próximo passo daquela administração, a realização de um empréstimo para finalizar o prolongamento da estrada até S. J. do Rio Preto. A assembleia foi presidida pelo Senador Ignácio Uchôa, estando na função de secretários Estevam Augusto de Oliveira e Guilherme de Mello Castanho. Os dois outros personagens eram Alvaro de Menezes e Francisco de Medeiros Germano. O motivo da reunião, conforme foi apresentado pelo presidente, seria discutir duas propostas para a realização de um empréstimo no exterior no valor de 1.200.000 £. Na ata publicada em 30 de outubro, no *Diário Oficial do Estado de São Paulo*, está presente a seguinte proposta:

A assembléa geral dos accionistas da Companhia Estrada de Ferro Araraquara, resolve autorizar a diretoria da Companhia, pelo organ de seu presidente, a constituir na Europa um procurador com plenos poderes para contractar o levantamento e emissão de um empréstimo em obrigações ao portador, até o valor de lbs... 1.200.000 (um milhão e duzentas mil libras esterlinas), sendo conferidos ao mesmo procurador plenos, especiais e ilimitados poderes, para os fins de dar em garantia hipotecaria e pignoratícia todos os bens, direitos e concessões, que constituem o activo da companhia, tanto do presente como do futuro, restricção alguma.<sup>116</sup>

Este não foi o primeiro empréstimo realizado pelos novos diretores da EFA. Em 15 de novembro de 1909 a diretoria levantou cerca de 600.000 £ esterlinas com a casa bancária londrina Fredk. J. Benson & Co.<sup>117</sup>. Para a realização do segundo empréstimo, os novos diretores da ferrovia enviaram um procurador que teria o dever de se encontrar com um representante da casa bancária alemã L. Behrens & Sohne<sup>118</sup>. Firmado o acordo, em 11 de março de 1911 foram emitidas cerca de 60 mil debêntures, lançadas na Bolsa de Paris. Três anos após a realização destes empréstimos a EFA declarou falência, Alvaro de Menezes, diretor da ferrovia e principal suspeito de desviar o dinheiro dos cofres da ferrovia, tinha deixado a presidência e mudado do País. Para averiguar as supostas irregularidades cometidas pelos diretores da EFA foi organizada a comissão de síndicos da falência. Estes tinham o papel de analisar a contabilidade da empresa e apresentar aos acionistas um relatório. Os síndicos identificaram diversas irregularidades na administração de Alvaro de Menezes.

Segundo o parecer, desde abril de 1910 não teriam sido realizadas assembleias gerais ordinárias para a provação de contas, balanços e pareceres do conselho fiscal. Não teria sido encontrado na sede da empresa o livro de registro de vencimento de título, nem livro caixa. Os registros, segundo os auxiliares do escritório da EFA, estariam anotados em pequenas cadernetas e tiras de papéis. O livro de

---

116 DOSP, 30/10/1910, p. 3.526. Disponível em <http://www.jusbrasil.com.br/diarios/3734446/dosp-diario-oficial-30-10-1910-pg-3526/pdfView>. Acessado em 27/02/2012.

117 RPSAAGA, 1910, p. 7.

118 A casa bancária L. Behrens & Sohne iniciou suas atividades por volta de 1870, tornando-se um dos bancos mais conhecidos do norte da Alemanha. Ganhou fama e riqueza por sua atuação na América do Sul e na Escandinávia (KÖHLER, 2008, p. 287-288). Possivelmente, tinham uma rede de colaboradores responsáveis por representá-los em empreendimentos em diversos países europeus.

transferência de ações, segundo a análise de peritos nomeados pelo juiz Pinto de Toledo, teria sido falsificado pelo presidente da ferrovia Alvaro de Menezes. O diretor teria se colocado como procurador de outros acionistas com a intenção de forjar assembleias, transferindo para si um número maior de ações do que o próprio capital da ferrovia. Alvaro de Menezes, mesmo depois da falência, teria continuado a lançar títulos da EFA no Rio de Janeiro. Os títulos lançados por Alvaro de Menezes teriam sido adquiridos por um dos diretores da companhia, Luiz Santos Dumont, e sacados contra a falida em dezembro de 1912 com a autorização de Alvaro de Menezes. Desde 1906 a EFA não vinha pagando o imposto de trânsito para o Governo do Estado de São Paulo, o que culminou em um processo movido pela Fazenda do Estado para cobrar o débito. Os funcionários da ferrovia vinham sendo pagos irregularmente. As linhas encontravam-se mal conservadas, o material rodante e as construções se deterioravam e os serviços estariam desorganizados. Desde 1910 não havia eleição de conselho fiscal. A diretoria teria envolvido a EFA em negócios estranhos a seus fins, como serviços de água e esgotos e obras em municípios paulistas. Teria ocorrido desvio da renda da ferrovia para fins particulares. Não havia dinheiro em caixa, cerca de R\$1.500:000\$000 desapareceram. Os síndicos defendem que todos os membros da diretoria deviam ser processados.

O banco L. Behrens & Sohne tinha grande influência nos destinos da ferrovia. Apesar de ser difícil precisar qual sua ligação com os nomes relacionados para a função de síndicos, analisando seus pareceres é evidente que não houve qualquer menção às possíveis irregularidades relacionadas ao empréstimo, posição favorável à casa bancária alemã. Chama a atenção o fato de que em nenhum trecho da lista de credores houve referência aos debenturistas, indício de que o montante de suas obrigações já estava sendo administrado pela casa bancária de Hamburgo.

De fato, os banqueiros tinham privilégios sobre todo o ativo assegurado judicialmente. Os acionistas viam-se prejudicados, pois caso a ferrovia fosse vendida, por mais generosa que fosse a quantia, esta não cobriria todos os dividendos. O empréstimo convertido em obrigações era um obstáculo para a recuperação de seus investimentos.

Além do belga Robert Rote representar os banqueiros alemães como um dos liquidatários, em meio aos síndicos também estava a empresa Bromberg, Hacker & Comp., de origem alemã. Por outro lado, a Companhia Paulista de Aniagens, administrada por Silvio Penteado, também estava entre os síndicos.



Penteado substituiu Menezes na presidência da EFA, sendo um dos acusados de corrupção ao lado do ex-diretor. Diferente de Menezes, Penteado era membro da elite cafeeira paulista, dispondo de recursos e contatos para sair da condição de réu para um lugar de vítima.


Não ocasionalmente, o próprio Silvio Penteado esteve à frente da produção de um relatório a respeito das causas da falência da EFA intitulado: *Considerações Elucidativas Sobre a Causa Primordial da Fallencia da Comp. Estrada de Ferro Araraquara*, publicado em 1915. O objetivo de Penteado era comprovar que o relatório apresentado pelos síndicos não considerou as responsabilidades dos banqueiros alemães na emissão abusiva de debêntures, enviando-o para o juiz responsável pelo caso da EFA. Segundo o documento, os síndicos não teriam tido tempo suficiente, nem acesso a documentação suficiente, para tratar de todas as questões relacionadas aos motivos da falência.

O relatório produzido por Penteado afirma que os liquidatários teriam sido manipulados por Roberto Rote para esconder as possíveis responsabilidades dos banqueiros L. Behrens & Sohne na falência. Desse modo, a razão primordial da falência seria o empréstimo autorizado pelos banqueiros alemães sem que eles levassem em consideração a situação ruim das finanças da ferrovia. Os banqueiros alemães teriam emitido as debêntures em um valor não compatível com as finanças da EFA, impondo uma política de prolongamentos e compra de material rodante não condizente com o saldo da companhia. Os alemães teriam declarado por meio de seu procurador que se basearam na receita de 1909 em que os lucros foram de R\$231:000\$000 para autorizar o empréstimo. Contudo, os juros e as quotas de amortização, teriam sido de novecentos contos de réis anuais, quantia muito além da lucratividade da ferrovia. Teria o procurador da EFA negociado com os banqueiros alemães, estes últimos aprovando o empréstimo sem terem em mãos qualquer documento que atestasse a existência de uma assembleia geral dos acionistas para sua autorização. Alvaro de Menezes teria colhido assinaturas de dois amigos e dois empregados, alcançando o total de 10.518 ações das 11.251 necessárias. Frente a este fato, para alcançar a porcentagem exigida por lei, o diretor da EFA teria alterado o livro de transferências de ações<sup>119</sup>.

---

119 PENTEADO, 1915.

Confrontando o relatório dos síndicos com as considerações de Silvio Pentead, fica evidente a existência de um confronto de interesses entre banqueiros e acionistas brasileiros. Comprovar que Alvaro de Menezes cometeu as fraudes, colocando-se como vítima era uma estratégia de Silvio Pentead para desvincular-se do processo. Comprovar que o empréstimo havia sido autorizado a partir de documentação falsificada poderia ser uma forma de diminuir o enorme passivo da ferrovia.

 **Figura 01 – Debênture**



Fonte: Adaptado de [http://produto.mercadolivre.com.br/MLB-223920956-apolice-chemins-fer-nord-s-paulo-est-ferro-araraquara-1911\\_JM](http://produto.mercadolivre.com.br/MLB-223920956-apolice-chemins-fer-nord-s-paulo-est-ferro-araraquara-1911_JM). Acessado em 14/12/2011.

De qualquer modo, segundo o Decreto nº 177-A, de 15 de setembro de 1893, para que uma debênture fosse válida deveria contar com a assinatura de um dos administradores da empresa<sup>120</sup>. A falta de assinatura de um dos mem-

120 DECRETO n. 177-A, 15/09/1883. Disponível em <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-177-a-15-setembro-1893-540980-publicacaooriginal-42526-pl.html>. Acessado em 18/12/2012.

bros da diretoria presente nos títulos foi identificada pelos opositores ao banco alemão. De fato, o título não contém assinatura de nenhum membro da diretoria, como é possível perceber pela Figura 01.

A assinatura presente na debênture é de um procurador enviado pela diretoria, já que não existia nenhum administrador de sobrenome Santos. Mesmo que não fossem comprovadas as irregularidades no empréstimo atribuídas a Alvaro de Menezes, a falta de assinatura de um membro da diretoria era um fator que poderia ser, e foi, muito bem explorado pelos credores quirografários. Desta forma, enquanto corriam na justiça os processos que buscavam provar as fraudes relacionadas ao empréstimo, a milhares de quilômetros do Brasil, os portadores de debêntures buscavam uma forma de exercer seus direitos, porém, um obstáculo não previsto poderia atrapalhar seus planos: o início da Primeira Guerra Mundial.

Se até o início de 1914 havia a possibilidade de estabelecer acordos diretos com os banqueiros, a declaração de guerra entre França e Alemanha iria acrescentar mais dificuldades para os debenturistas. Seus títulos poderiam ser considerados nulos, era necessário estabelecer contato com os banqueiros. Os membros da nova diretoria da EFA envolvidos nas supostas fraudes não foram presos. Entretanto, a disputa pelo controle da EFA não estava restrita apenas ao cenário brasileiro, em Paris, os portadores de títulos da companhia buscavam uma maneira de atuar diretamente na liquidação da ferrovia, muitos deles estabelecendo acordos com um dos debenturistas, chamado Paul Louis Joseph Deleuze, que anos depois iria ocupar o cargo de presidente da Estrada de Ferro Araraquara.

### ***Paul Deleuze e a estratégia do banco L. Behrens & Sohne***

No início da década de 1910 Paul Deleuze ocupava o cargo de diretor no *Banque Française des Etats-Unis et de l'Amérique du Sud*, com sede na cidade de Wilmington no Estado de Delaware, EUA, e sucursal em Paris. Segundo nota publicada no jornal francês *Le Temps*, este banco estava atuando no Brasil, sendo o mesmo escolhido pela justiça inglesa para receber em depósito as debêntures da *State of Bahia South Western Railroad Co.*, que entrou em concordata. Entre os

sócios de Deleuze estão A. Cristin, Julien Decrais e A. Ebray<sup>121</sup>. Julien Decrais foi ministro francês, atuando como representante da França no Brasil<sup>122</sup>. No ano de 1907 Decrais foi diretor da Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande ao lado de Percival Faquhar<sup>123</sup>. Deleuze e Decrais adquiriram obrigações da EFA em algum momento entre 1911 e 1915.

É difícil precisar como ocorreu o contato entre Deleuze, os debenturistas e os banqueiros alemães. Com o início da Primeira Grande Guerra passou a ser considerado crime realizar acordos com o “inimigo”. Esta exigência possibilitou que o banco L. Behrens & Sohne assumisse a posição de procurador dos debenturistas. Entretanto, os debenturistas procuraram se organizar para conseguir atuar mais diretamente sobre a liquidação da EFA. A estratégia formulada na Europa envolvia a organização da *holding* São Paulo Northern Railroad Company (SPNRC), fundada em agosto de 1915 na mesma cidade em que estava sediado o *Banque Française des Etats-Unis et de l'Amérique du Sud*. Um detalhe relevante: a empresa foi fundada pelo debenturista Paul Deleuze, adotando como nome a tradução para o inglês da nomenclatura utilizada pela EFA durante emissão de debêntures, *Chemins de Fer du Nord de São Paulo*.

Entre 1921 e 1922 foram publicados em jornais paulistas e cariocas dezenas de artigos em que o autor, utilizando do pseudônimo de Epaminondas, descrevia as supostas fraudes cometidas por Deleuze para se tornar o proprietário da Estrada de Ferro Araraquara. Os artigos foram reunidos pelo jornal *O Estado de São Paulo* e publicados como livro em 1921 com o título “O caso da São Paulo Northern, verdades nuas e cruas que ninguém disse mas foram ditas por mim”. Os textos de Epaminondas são fontes ricas em detalhes sobre as estratégias empreendidas pelo banqueiro francês e sua ligação com os debenturistas e com os banqueiros alemães. Entretanto, é necessário identificar quem poderia ser este indivíduo e como ocorreu seu contato com a complicada situação da EFA.

---

121 Poor's Manual of Industrials: Manufacturing, Mining, and Miscellaneous Companies, Volume 6, 1915, p. 2253. Disponível em [http://books.google.com.br/books?ei=8tkLUcjGNZGI9gTo4YHADQ&id=SqoqAQAAMAJ&dq=Deleuze+decreais&q=decreais#search\\_anchor](http://books.google.com.br/books?ei=8tkLUcjGNZGI9gTo4YHADQ&id=SqoqAQAAMAJ&dq=Deleuze+decreais&q=decreais#search_anchor). Acessado em 23/01/2013.

122 DOU, 06/01/1904, p.12. Disponível em <http://www.jusbrasil.com.br/diarios/1597636/dou-secao-1-06-01-1904-pg-12>. Acessado em 22/12/2012.

123 No ano de 1907 foi realizada a eleição para a nova diretoria da ferrovia, sendo escolhido para presidente o Sr. Alexander Mackenzie, para diretores no Brasil os Srs. Percival Farquhar e Trajano Medeiros, e para diretores da ferrovia na Europa os Srs. Julien Decrais e Gastão Cerjat. DOU, 24/02/1907, p. 22. Disponível em <http://www.jusbrasil.com.br/diarios/1602519/dou-secao-1-24-02-1907-pg-22/pdfView>. Acessado em 22/12/2012.

Existem alguns indícios que apontam para quem poderia ser Epaminondas. Segundo o cadastro do Banco de Dados Bibliográficos da USP<sup>124</sup> e a base de dados da biblioteca da Fundação Casa Rui Barbosa<sup>125</sup>, o autor do livro seria o senador Adolpho da Silva Gordo. No exterior, a Universidade da Califórnia digitalizou a obra, disponibilizando-a em um site de arquivos digitais como de autoria de Adolpho Gordo<sup>126</sup>. Entretanto, poderia haver erros nos cadastros? A resposta para esta questão está na própria narrativa de Epaminondas, especialmente nos trechos em que é abordado o envolvimento de Adolpho Gordo no caso. Segue o trecho:

E, a tal respeito, não podemos encerrar estas linhas sem uma allusão final a esse caso nefando, em que Deleuze procura envolver o nome do senador Adolpho Gordo.

Era este o advogado de L; Behrens & Sohne. Vindo Deleuze ao Brasil, tinha de ser, naturalmente, apresentado pelos banqueiros hamburguezes a quem aqui representava os seus interesses. Quem era elle? Aquele senador da Republica.

Não havendo luta de interesse e, ao contrario, verificando-se aparentemente a maior harmonia de vistas, Deleuze começou, para execução de seu negocio, a encarregar-o de multiplos serviços profissionaes. Onde a incompatibilidade? Onde a divergencia de interesses? Exerce aquelle senador, como todos sabe, a profissão de advogado em S. Paulo e pois, mui naturalmente, cobrou do seu novo cliente honorarios pelos serviços que lhe passou a prestar. Onde a menor offensa aos dictames da ethica professional?

Mas, em dado momento, pelos telegrammas de L. Behrens & Sohne, verificou o senador Adolpho Gordo que os seus primitivos clientes tinham sido ludibriados, num tecido de fraudes criminosas, pelo insuperavel trampolheiro. Procurou chamal-o á razão. Nada Conseguiu. E por isso ficou com o seu antigo

---

124 É possível acessar o cadastro na biblioteca da Universidade de São Paulo no link [http://dedalus.usp.br/F/SDT7LM-T15BKRQHY6J263EXTRP9Y77YTCFQNY3VRJDXPMUVNQI-22628?func=full-set-set&set\\_number=008129&set\\_entry=000015&format=999](http://dedalus.usp.br/F/SDT7LM-T15BKRQHY6J263EXTRP9Y77YTCFQNY3VRJDXPMUVNQI-22628?func=full-set-set&set_number=008129&set_entry=000015&format=999)

125 Ver o cadastro na biblioteca da Fundação Casa Rui Barbosa no link [http://basesdedados.casarui Barbosa.gov.br/scripts/odwp032k.dll?t=bs&pr=crb\\_biblio\\_pr&db=CRB\\_Biblio\\_db&css=new&idisp=card&cuse=pn&carg=gordo,%20adolfo%20a.%20da%20silva;](http://basesdedados.casarui Barbosa.gov.br/scripts/odwp032k.dll?t=bs&pr=crb_biblio_pr&db=CRB_Biblio_db&css=new&idisp=card&cuse=pn&carg=gordo,%20adolfo%20a.%20da%20silva;)

126 Conferir no link <http://archive.org/details/ocasodanorthern00gordgoog>

cliente, numa luta moralisadora e até patriótica contra o farçante, que illudira, não só a sua boa fé, como de todas as pessoas envolvidas no negócio. **127**

Segundo Epaminondas, Adolpho Gordo atuou como advogado durante a compra da EFA por já trabalhar como representante do banco L. Behrens & Sohne no Brasil. Além de defender a integridade moral do senador, referindo-se a sua tentativa de trazer Paul Deleuze à razão, a menos que Epaminondas tivesse uma ligação muito próxima, ou fosse ele o próprio Adolpho Gordo, qual a justificativa para ser portador de informações tão detalhadas? O autor deixa outra pista ao afirmar ter conhecimento das informações presentes nos telegramas enviados para o senador pelo banco de Hamburgo. De qualquer modo, para entender os acordos realizados nos bastidores da compra da EFA por Deleuze é necessário analisar qual foi seu envolvimento com os banqueiros e com os debenturistas.

Um evento é chave para entender a estratégia organizada pelos europeus: o encontro entre Deleuze, Gordo e o suíço Fritz Weber. Este episódio foi narrado por Epaminondas:

Lembramo-nos muito bem do typo de um e de outro. Vimol-os juntos, na rua Quinze, dias após o desembarque. Mas foi sem dúvida a figura de Deleuze que mais nos impressionou, não tanto pelo rosto ou pela estatura, com o pelo vestuário exótico e a algaravia com que trocava idéas com o seu “alter ego”. Trajava um terno cinzento de xadrez (oh o destino!), num côrte elegante de “gentleman” “yankee”.

[...] Quanto ao seu companheiro, Fritz Weber, convém assinalar, dede logo, que foi causa das scenas mais hilariantes, porque estava certo de que havia sido ajustado para simples “valet de chambre” ou, quando muito, mero secretario, e não cuidára por isso de se vestir melhor. Mas teve de refazer completamente a sua figura e a sua “toilette” para apparecer na reunião dos credores da fallencia da Araraquara, como procurador bastante dos mais abastados e prestigiosos banqueiros da Allemanha. **128**

---

127 OESP, n. 15.586, 16/09/1921, p. 9. Disponível em <http://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/19210916-15586-nac-0009-999-9-not>. Acessado em 12/01/2013.

128 OESP, n. 15.573, 04/09/1921, p. 12. Disponível em <http://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/19210904-15574-nac-0012-999-12-not>. Acessado em 20/01/2013.

Segundo Adolpho Gordo, Fritz Weber atuou como procurador da casa bancária alemã durante a compra da EFA pela SPNRC. Se caso o mesmo estivesse ali sem o aval do grupo Behrens, o advogado dos banqueiros alemães informaria seus contratantes sobre os procedimentos adotados por Deleuze e Weber. Este fato é indício de que a compra da ferrovia foi parte de um plano conjunto com os banqueiros de Hamburgo? Se Weber tivesse em mãos uma procuração falsa, Adolpho Gordo, provavelmente, tomaria conhecimento e a venda da EFA não teria sido aprovada. Afirmar o contrário é o mesmo que considerar que o advogado contratado pelos banqueiros alemães não teria conhecimento prévio dos detalhes relacionados à proposta de compra feita por Deleuze. Este fato elucida um dos motivos para a criação de Epaminondas, de maneira que era fundamental esconder os rastros que ligavam L. Behrens & Sohne, Fritz Weber, Deleuze e Adolpho Gordo.

Um indício que permite associar Paul Deleuze aos banqueiros alemães é a carta de fiança emitida pelo Banco do Comércio e Indústria de São Paulo. Este documento foi utilizado por Deleuze para atestar a procedência legal da SPNRC. Contudo, C. P. Viana, gerente do banco brasileiro, após ter sido citado em um dos artigos assinados por Epaminondas, escreve uma pequena nota no jornal *O Estado de São Paulo*, confirmando que esta casa bancária havia dado uma carta de fiança a Paul Deleuze custeada pelo banco L. Behrens & Sohne<sup>129</sup>.

Outra fonte que permite investigar os bastidores da compra da EFA pela SPNRC é o livro “O Caso da São Paulo Northern Railroad Company”, publicado em 1922, composto por petições e recursos escritos por Rui Barbosa, advogado de Deleuze durante o processo de desapropriação da ferrovia. Confrontando os textos de Barbosa com os de Epaminondas é possível compreender como poderiam ter ocorrido os acordos entre Deleuze e os portadores de obrigações franceses.

Epaminondas afirmava que Deleuze contava com um contato no Brasil que lhe estava encaminhando informações sobre a situação da EFA durante a falência. Por meio destes dados, o francês teria organizado um plano mirabolante: distribuir panfletos e circulares sobre o assunto com o objetivo de atrair os debenturistas. Atendendo-os em seu escritório, teria convencido um grande número de portadores de títulos franceses e belgas a formar uma liga de resistência contra os banqueiros alemães.

---

129 OESP, n. 15.579, 09/09/1921, p. 8. Disponível em: <http://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/19210909-15579-nac-0008-999-8-not>. Acessado em 05/12/2012.

Entretanto, após diversas adesões – e a partir da falsificação de assinaturas de alguns debenturistas – Deleuze teria se encontrado com o representante dos banqueiros de Hamburgo e estabelecido um acordo diferente do combinado em Paris<sup>130</sup>.

A versão produzida por Rui Barbosa narra o envolvimento de Deleuze com os portadores de obrigações de maneira diferente. Para o advogado, o francês não estaria à frente de nenhuma liga de resistência, pelo contrário, teria sido procurado pelos organizadores de três diferentes ligas: o ex-ministro Julien Decrais, o advogado de sobrenome Bruny e o banqueiro de sobrenome Alorge. Seu envolvimento estaria relacionado ao fato de ser o debenturista com maior número de títulos<sup>131</sup>.

Em 1918 o presidente da São Paulo Northern estava sendo processado por ter realizado acordos com alemães durante a guerra. Segundo o parecer do juiz francês citado por Rui Barbosa, Deleuze teria recebido uma procuração dos debenturistas e mantido relações diretas e indiretas com a casa L. Behrens & Sohne<sup>132</sup>. Desse modo, apesar de não ser possível entender se Deleuze foi procurado ou procurou os debenturistas, fica evidente que antes de vir para o Brasil, o mesmo foi representante dos portadores de títulos em acordos com o banco de Hamburgo.

Deleuze era graduado em Ciências Legais, Econômicas e Filosóficas pelo *Institut d'Etudes Politiques de Paris*<sup>133</sup>, desse modo, poderia ter ocupado o papel de procurador dos acionistas por também ser advogado. Por conta da guerra, os encontros com os representantes do grupo Behrens ocorriam na Suíça. Karl Littmann é citado por Epaminondas e Rui Barbosa como um dos representantes dos banqueiros alemães e responsável por conduzir os acordos com os debenturistas<sup>134</sup>. Resta saber quais estratégias foram elaboradas nestes encontros.

Em suma, Deleuze apresentou-se como presidente de uma empresa estadunidense, portando uma carta de fiança de um dos mais influentes bancos

---

130 OESP, n. 15.572, 03/09/1921, p. 12. Disponível em <http://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/19210903-15573-nac-0010-999-10-not>. Acessado em 20/01/2013.

131 BARBOSA, Rui. *O Caso da São Paulo Northern Railroad Company*. Rio de Janeiro: Fundação Casa Rui Barbosa, 1982, p. 137.

132 BARBOSA, 1982, p. 115.

133 Esta informação teria sido fornecida pelas autoridades após a vistoria no arquivo pessoal de Paul Deleuze. A NOITE ILUSTRADA, n. 618, 25/04/1939, p. 9. Disponível em <http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=120588&PagFis=15420&Pesq=Deleuze>. Acessado em 23/01/2013.

134 Tanto Rui Barbosa como Epaminondas citam o encontro entre Deleuze e Littmann na Suíça. BARBOSA, 1982, p. 144. OESP, n. 15.572, 03/09/1921, p. 12. Disponível em <http://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/19210903-15573-nac-0010-999-10-not>. Acessado em 20/01/2013.



brasileiros. Seu advogado era o senador Adolpho da Silva Gordo, sua proposta foi aprovada pelo procurador do banco L. Behrens & Sohne, Fritz Weber, também representante dos debenturistas. Desse modo, a compra da EFA pela SPNRC, para a justiça brasileira, não aparentava ser qualquer tentativa de golpe, ao contrário, a situação era completamente favorável aos interesses dos grupos estrangeiros.

Para entender o plano arquitetado na Europa um caminho possível é a análise da proposta feita pela SPNRC para adquirir a EFA. Rui Barbosa aborda maiores detalhes da transação:

Oferecia-se o pagamento em dinheiro a todos os credores privilegiados, reivindicantes, etc., e demais despesas da falência.

Aos debenturistas, ofereciam-se novas obrigações de renda variável com juros de 5% cumulativos, desde a data do último *coupon* não pago das antigas obrigações. Aos credores quirografários davam-se obrigações, de renda variável também, mas de segunda ordem, que só poderiam ter renda quando os portadores das debêntures da antiga sociedade houvessem recebido todos os juros atrasados dos antigos títulos, desde a data do último *coupon*, pago, das suas debêntures. **135**

Transformar as debêntures em obrigações de renda variável afastaria a possibilidade do banco L. Behrens & Sohne ser processado pelos debenturistas e demais credores. Substituir as antigas debêntures por novos títulos era um meio de resolver o principal problema relacionado às obrigações: a falta de assinatura de um diretor. Deleuze recebeu em troca o controle sobre a EFA, afastando-se de uma Europa em guerra. Os demais debenturistas da companhia decidiram investir contra Deleuze, acusando-o de fraudes e abuso de confiança, procedimento idêntico ao dos credores brasileiros. Não tardou para que o banqueiro francês fosse condenado por comércio com o inimigo pela justiça francesa.

A SPNRC assumiu a administração e as dívidas da pequena ferrovia araraquarense em meio à crise de exportação do café. Porém, não dispunha de capitais para realizar qualquer prolongamento. A atuação de bancos estrangeiros no Brasil diminuiu drasticamente, ocorrendo a retração do circuito de crédito.

---

135 BARBOSA, 1982, p. 101.

Lançar títulos em bolsas fora do País já não era um meio de custear os projetos ferroviários. O circuito mercantil de gado, com o crescimento do mercado consumidor externo de carne congelada, ocupou um papel importante para a economia paulista durante o conflito internacional (VIEIRA, 1982, p. 21-29). Entretanto, mesmo tendo alcançado S. J. do Rio Preto, a EFA não dominou o transporte do gado regional. A cidade contou com um enorme fluxo de boiadas, porém, a estação da cidade não estava equipada com embarcadouro. Desse modo, o gado era direcionado para o frigorífico de Barretos (SILVA, 2009, p. 212).

Após três anos de administração, a EFA estava sendo alvo de inúmeras reclamações. Os ferroviários vinham sendo pagos irregularmente. Em 1919 ocorreu uma greve dos trabalhadores da companhia, ganhando repercussão e apoio regional. Em meio a esta situação o Estado decidiu pela desapropriação.

A encampação da Estrada de Ferro Araraquara deu início a uma nova série de disputas judiciais entre os credores e a SPNRC. O Estado pagaria uma soma considerável pela ferrovia, entretanto, os portadores de títulos exigiam que fossem pagas as dívidas acumuladas. Iniciaram-se longos processos na justiça. A ferrovia permaneceu em uma situação de litígio, apesar de administrada pelo governo paulista.

Sob o risco de ser deportado e perder a indenização, Deleuze contratou Rui Barbosa e outros advogados renomados com o objetivo de retomar o controle da EFA. A ferrovia permaneceu sem prolongamentos até a década de 1930, influenciando diretamente na dinâmica econômica e na urbanização regional.

## ***Considerações finais***

A construção de uma ferrovia entre Araraquara e Taquaritinga foi aparentemente um empreendimento atrativo. A região por onde seus trilhos traçariam poderia se tornar uma grande produtora de café. A localização estratégica da estrada era um meio de atrair benefícios governamentais. Por servir uma região de fronteira com os Estados de Mato Grosso e Minas Gerais, a EFA poderia se tornar a principal via de escoamento para seus produtos, em especial o gado. Entretanto, circunstâncias não previstas trouxeram obstáculos para a pequena ferrovia. Ao aproximar a escala de observação na direção de seus bastidores administrativos, foi possível perceber como as conjunturas econômicas e medidas governamentais de regulação tiveram impacto nas finanças da

empresa e de seus acionistas. Estes últimos tendo que lidar com a concorrência da Companhia Paulista e a perda da concessão para a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil. Como dito na introdução, a EFA se tornou um empreendimento problemático. Foram, em meio a estes problemas, formuladas e postas em prática estratégias para manutenção e acúmulo da riqueza.

A cafeicultura teve papel central no feixe de circuitos em que a EFA estava inserida. O crescimento populacional, associado à necessidade de mão de obra para a lavoura, exigiu o aumento da produção de alimentos. A busca por terras novas para o café impulsionou a migração para regiões novas, influenciando na criação de novas cidades e no crescimento de cidades já existentes. A urbanização trouxe a necessidade de se organizarem serviços públicos, entre eles as ferrovias, sistemas de abastecimento de água e a iluminação pública. A modernização exigia profissionais especializados. O engenheiro e o bacharel em direito encontraram um amplo mercado de atuação. Entre estes profissionais liberais muitos direcionavam seus excedentes para empresas, inclusive as ferrovias. Esta diversidade de negócios demandava crédito, enquanto o crédito também atendia os investimentos. Desse modo, percebe-se que a EFA foi um empreendimento orquestrado pela expansão da cafeicultura em meio ao entrelaçamento de circuitos de valorização da riqueza que o complexo cafeeiro forjava.

O plano arquitetado pelos novos diretores da EFA em lucrar com a captação de empréstimos no exterior foi possibilitado pela disponibilidade de capitais e a crescente atuação de casas bancárias estrangeiras no financiamento da cafeicultura e de outros investimentos. Entretanto, as irregularidades cometidas durante a realização do empréstimo com o banco L. Behrens & Sohne se desdobraram em disputas judiciais entre credores brasileiros e europeus. Com o início da Primeira Guerra Mundial os banqueiros alemães decidiram realizar um acordo com o representante dos debenturistas, o francês Paul Deleuze.

Por meio da análise da empresa Estrada de Ferro Araraquara foi possível compreender algumas das estratégias de empresários e grupos de investidores frente a circunstâncias que lhes fugiam ao controle. A construção e expansão da EFA, por um lado, possibilitou a dinamização econômica, a modernização e a urbanização na região araraquarense, entretanto, a ferrovia experimentou constantes problemas financeiros. O Estado interferiu direta ou indiretamente nos projetos da companhia, concedendo e retirando concessões, por fim a desapro-

priando. Desse modo, a EFA interagiu com os diferentes circuitos, possibilitou a organização de outros seguimentos na órbita do complexo cafeeiro, mas, frente a conjunturas desfavoráveis, intervenção estatal e expedientes especulativos protagonizados por seus diretores, não conseguiu concretizar seu projeto inicial: estabelecer a ligação com Cuiabá.



**Tabela 1 – Compra e venda de ações 1908 – 1909**

Nome	12/1908	12/1909	Comprou	Vendeu
Companhia Edificadora (CERJ)	3274 ½			3274 ½
Alvaro de Menezes (Dr.) (Nova Diretoria)		484	484	
Antonio Lourenço Corrêa	150			150
Carlos Baptista de Magalhães	1940 ½	75 ½		1865
Carlos Leoncio de Magalhães	309			309
Carlos filho de Leoncio Magalhães	15			15
Florisbello Leivas (Dr.) (Nova Diretoria)		28	28	
Ignacio de Mendonça Uchôa (Dr.) (Nova Diretoria)		3000	3000	
João Borba	768			768
João Duarte Junior (Nova Diretoria)		2768	2768	
Luiz dos Santos Dumont (Dr.) (Nova Diretoria)		10	10	
Luiz Teixeira Leite (Dr.) (Nova Diretoria)		3272	3272	
Lara, Magalhães & Cia.	327 ½			327 ½
Rogério Pinto Ferraz (Dr.)	355 ½	225		130
Sebastião Lebeis	75			75
Carlos, filho de Sebastião Lebeis	15			15
Cecília, filho de Sebastião Lebeis	15	-----		15
Guilherme, filho de Sebastião Lebeis	15	---		15
Judith, filha de Sebastião Lebeis	15	-----		15
Maria de Lourdes, filha de Sebastião Lebeis	15			15
Manoel Gonçalves Fóz	502	102		400

Fontes: (RPSAAGA, 1909); (RPSAAGA, 1910). Elaborado pelos autores.

## ***Referências bibliográficas***

CANO, W. Raízes da concentração industrial em São Paulo. 4. ed. Campinas: IE/Unicamp, 1998.

ESPIG, M.J. **Personagens do Contestado**: os turmeiros da Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande (1908 – 1915). Pelotas: Editora Universitária/UFPEL, 2011.

FALEIROS, Rogério Naques; TOSI, Pedro Geraldo. Domínios do café: ferrovias, exportação e mercado interno em São Paulo (1888-1917). In: GOULARTI FILHO, Alcides; QUEIROZ, Paulo Roberto Cimó (Org.). **Transportes e formação regional**: contribuição à história dos transportes no Brasil. Dourados: Ed. UFGD, 2011.

FICHER, SILVIA. **Os arquitetos da Poli**: ensino e profissão em São Paulo. São Paulo: Edusp, 2005.

FREITAS FILHO, A. P.; CURY, V. M. Instituições, agentes sociais e desenvolvimento econômico: Rio de Janeiro, 1890-1945. In: **Revista Estudos do Século XX – Empresas e Empresários**. Coimbra: Centro de Estudos Interdisciplinares do Século XX, 2004.

KÖHLER, I. **Die “Arisierung” der Privatbanken im Dritten Reich: Verdrängung, Ausschaltung und die Frage der Wiedergutmachung**. Alemanha: Schriftenreihe zur Zeitschrift für Unternehmensgeschichte, 2008.

LANNA, A. L. D. **Ferrovias, cidades, trabalhadores (1870-1920)**. 2002. Tese (Livre Docência em História da Arquitetura) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2002.

NUNES, I. **Douradense**: a agonia de uma ferrovia. São Paulo: Annablume/FAPESP, 2005.

PERISSINOTTO, R. M. **Estado e capital cafeeiro em São Paulo, 1899-1930**. Tomo II. São Paulo: Ed. Annablume, 2000.

PERINELLI NETO, H. **Nos quintais do Brasil**: homens, pecuária, complexo cafeeiro e modernidade. Barretos (1854/1931). Tese (Doutorado em história) – Faculdade de História, Direito e Serviço Social. Franca, SP, 2009.

SILVA, A. L. **Um francês no interior paulista**: Paul Deleuze e o caso da São Paulo Northern Railroad Company (1909 – 1916). 2013. 119 f. Dissertação (Mestrado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, Instituto de Ciências Humanas, Universidade Federal de Pelotas. Pelotas, 2013. Disponível em: [http://www.ufpel.edu.br/tede/tde\\_arquivos/31/TDE-2013-08-15T180935Z-1403/Publico/Andre\\_Luiz\\_Silva\\_Dissertacao.pdf](http://www.ufpel.edu.br/tede/tde_arquivos/31/TDE-2013-08-15T180935Z-1403/Publico/Andre_Luiz_Silva_Dissertacao.pdf). Acesso em: 07 mai. 2014.

SILVA, H. M. M. **Conflitos na Elite**: a transformação dos grupos de poder de São José do Rio Preto na República Velha (1894-1930). 2009. Tese (Doutorado) – Faculdade de História, Direito e Serviço Social, Universidade Estadual Paulista, Franca, 2009. Disponível em: <http://www.franca.unesp.br/poshistoria/Henry.pdf>. Acesso em: 06 mar. 2014.

STEFANI, C. R. B. **O Sistema Ferroviário Paulista**: um estudo sobre a evolução do transporte de passageiros sobre trilhos. Dissertação (Mestrado em Geografia humana) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2007. Disponível em: <http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8136/tde-12022008-102649/pt-br.php>. Acesso em: 06 abr. 2013

TOMAZETTE, M. **Direito societário**. 2. ed. São Paulo: Juarez de Oliveira, 2004.

VIEIRA, Cezira Maria Alves Alegre. **São Paulo e o comércio internacional durante a Primeira Grande Guerra**: a alternativa carne congelada e os norte-americanos. 1982. 251 f. Tese (Doutorado em História). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo.





# PARADISE



# Infraestrutura: portos, armazéns e rodovias no Brasil

*Nesta parte estão presentes quatro artigos tratando de regiões, produtos e sistemas específicos de logística: o de Rogério Naques Faleiros e Ivanil Nunes aborda a política de defesa do café no Espírito Santo; o de André Silva Pomponet versa sobre a precariedade e posterior evolução da infraestrutura de transportes na Bahia; o de Alcides Goularti Filho traz reflexões a respeito da integração do sistema de transportes e do interior do Brasil Meridional, e o de Adriana Patrícia Ronco e Giovanni Codeça da Silva discorre sobre a trajetória de expansão e crise vivida por Parati desde o ocaso da mineração (fins do séc. XVIII) e primórdios da cafeeicultura (primeiras décadas do séc. XIX).*

# *ESTRUTURA E FUNCIONAMENTO DO SERVIÇO DE DEFESA DO CAFÉ NO ESPÍRITO SANTO ENTRE 1927 E 1930*

— Rogério Naques Faleiros

Doutor em Economia Aplicada pela UNICAMP. Professor do Departamento de Economia e do Programa de Pós-Graduação em Política Social da Universidade Federal do Espírito Santo, Vitória, Brasil. É autor dos livros *Homens do Café* (2008) e *Fronteiras do Café* (2010). Contato: rogerio.faleiros@ufes.br

— Ivanil Nunes

Doutor em Ciências Sociais e pós-doutorando pela Universidade de São Paulo. É autor dos livros *Douradense: a agonia de uma ferrovia* (2005) e *Integração ferroviária sul-americana: por que não anda esse trem?* (2011). Contato: ivanilnunes@usp.br

**E**m função da superprodução, a cafeicultura brasileira deixou de ser potencialmente dinâmica no final do século XIX, passando, desde então, a conviver com diversas políticas de defesa dos preços, ora intermitentes, ora permanentes, ora definidas pelo governo brasileiro e ora capitaneadas pelos governos estaduais, notadamente São Paulo, num mecanismo que perdurou pelo menos até 1937, portanto, por mais de quarenta anos. Ainda que a queda dos preços se manifestasse, os cafeicultores, dentro de uma racionalidade específica a esta atividade, insistiam em novos plantios, mantendo a fronteira agrícola em constante movimento. Tal racionalidade deriva de três fatores: i) da compensação da queda de produtividade nas lavouras mais antigas com novos plantios nas zonas de expansão; ii) em parte pelo próprio movimento dos preços internacionais; iii) da própria manutenção e coesão da força de trabalho disponível às fazendas, sempre ávida por novas lavouras com vistas à ampliação de seu acesso a terra, de modo que os mecanismos de rebaixamento dos salários monetários dos trabalhadores do café persistiram no tempo e no espaço (Faleiros, 2010). Nestes termos, por mais que a superprodução fosse sobejamente conhecida, o plantio de novos cafeeiros continuava em expansão, e não seria de se esperar que fazendeiros cessassem esta prática, uma vez que tal atitude os colocaria em dificuldades financeiras ainda mais graves em função da ampliação dos custos de produção. Por mais que o governo brasileiro e/ou governos estaduais tenham insistido nesta medida, aplicando multas por novos alqueires cultivados, ou mesmo buscando racionalizar a produção, privilegiando grãos de melhor qualidade, a efetividade deste controle é discutível.

Neste cenário, a política de defesa dos preços do café torna-se fundamental para a manutenção e reprodução desta atividade econômica, uma vez que passara a determinar, no limite, os níveis de acumulação de capitais em toda a cadeia produtiva, desde a produção, no interior do Brasil, até a comercialização final nas praças de Hamburgo, Londres, Paris, Havre e Nova Iorque. O Convênio de Taubaté (1905-06), definido num momento de aguda crise do setor cafeeiro, inaugurou uma nova fase da cafeicultura brasileira (não dinâmica) na medida em que a formação dos preços descolou-se totalmente das condições de oferta e demanda do mercado mundial, passando a ser determinada pelo manejo dos estoques.

Grosso modo, o mecanismo da defesa, a despeito de outras possibilidades, pautava-se numa lógica na qual o capital mercantil internacional financiava, via governo federal e/ou estaduais, a retirada do excesso de café do mercado forçando uma alta dos preços; nos anos de baixa produção cafeeira, dado o caráter intermitente desta cultura, estes estoques eram digeridos numa lógica que evitava a chegada dos excedentes de café ao mesmo tempo nos principais portos de exportação: Santos e Rio de Janeiro.

Tal mecanismo fora adotado de forma temporária entre 1906 e 1921, sendo que a defesa do setor cafeeiro, centrada na estocagem da produção em armazéns públicos, ganhou caráter permanente a partir do Decreto nº 4.548, de 19 de junho de 1922. Este decreto autorizou o Governo a promover o incremento e a defesa da produção nacional, agrícola e pastoril, e das indústrias anexas, por meio de medidas de emergência e criação de institutos permanentes. A ideia era que os estoques reguladores fossem mantidos nos armazéns sediados no interior e nos portos marítimos (caso do Espírito Santo e do Rio de Janeiro) e operacionalizados pelas companhias ferroviárias, o que significa dizer que assumiram importante papel nesta operação. Dada a impossibilidade de controle sobre os novos plantios (o que na verdade nem foi colocado em pauta no âmbito da Defesa Permanente), entre 1926 e 1930, foram produzidas aproximadamente 115 milhões de sacas de café (60 kg), sendo que foram exportadas pouco mais de sessenta milhões, o que indica que de cada duas sacas produzidas, uma era estocada, não se realizando imediatamente no mercado. Tal proporção foi crescente em todo período da defesa permanente e mesmo depois, no quinquênio 1931-35, de cada três sacas produzidas, duas, aproximadamente, eram estocadas<sup>136</sup>.

Dada a centralidade das fontes de financiamento, das ferrovias e dos armazéns reguladores nesta política de valorização dos preços, nosso objetivo neste capítulo é descrever a especificidade da estrutura e do funcionamento do serviço de defesa do café no Espírito Santo, estabelecido em 1927, entendendo que o grupo de interesses ligado ao setor cafeeiro neste estado assumiu papel coadjuvante e reflexo no conjunto dos chamados es-

---

136 Disponível em [www.ipeadata.gov.br](http://www.ipeadata.gov.br). Acesso em 09/04/2013.

tados produtores<sup>137</sup> num momento especial da história da cafeicultura no Brasil, qual seja a defesa permanente nas décadas de 1920 e 1930.

## ***A defesa permanente do café***

O ano de 1924 constitui marco estratégico na política nacional de defesa do café. No plano federal, por indicação da Missão *Montagu*<sup>138</sup>, adotou-se uma política monetária extremamente restritiva cujo objetivo era a valorização cambial simultaneamente à renúncia à responsabilidade pela gestão do programa de defesa permanente da produção nacional estabelecido, como vimos, em 1922, e que onerava sobremaneira a Carteira de Redesconto do Banco do Brasil. A simultaneidade destas ações indica, na perspectiva do governo federal liderado pelo mineiro Arthur Bernardes, o primado dos objetivos de revalorização-estabilização cambial sobre a política de sustentação dos preços, deixando-a a cabo dos governos estaduais. Em verdade, a participação do governo federal na defesa do café, doravante, se daria pela manutenção de finanças equilibradas e de uma taxa de câmbio valorizada e confiável, o que seria fundamental para o financiamento das defesas estaduais todas elas amparadas em recursos externos.

Pela Lei 2.004 de 19 de dezembro de 1924 o estado de São Paulo assumiu o protagonismo do mecanismo de defesa do café ao criar o Instituto Paulista de Defesa do Café, o qual ficou encarregado pela execução de um vasto plano de defesa que se apoiaria: i) na regularização das entradas de café no Porto de Santos; ii) na realização de empréstimos a juros “módicos”; iii) na compra de café sempre que isso fosse julgado necessário para a regularização da oferta. Previa a mesma lei a criação do Banco Paulista de Crédito Agrícola, o que de fato não ocorreu, já que o capital do Banco de Crédito Hipotecário e Agrícola do Estado de São Paulo teve o seu capital aumentado em vinte mil contos de

---

137 Segundo linguagem utilizada no próprio âmbito do Convênio para a defesa do café, eram considerados estados produtores de café: São Paulo, Minas Gerais, Rio de Janeiro, Espírito Santo, Bahia, Pernambuco, Paraná e Goiás.

138 Tratava-se de uma missão de peritos financeiros liderada por Edwin Samuel Montagu, cujo objetivo principal era promover um estudo sobre a situação financeira e fiscal do Brasil com vistas a avaliar (ou não) um empréstimo pretendido junto aos Rothschild. Além de Montagu, compunham a missão Charles Addis, diretor do Banco da Inglaterra e Presidente do Hong Kong and Shanghai Bank, Lord Lovat, homem com vultosos interesses em terras e plantações de algodão, Hartley Withers, antigo editor do *The Economist*, e Sir William McLintock, sócio de uma das maiores firmas inglesas de contabilidade e auditoria. Sir Henry Lynch, representante permanente dos Rothschild no Rio de Janeiro, também acompanharia a Missão. Cf. FRITSCH, 1980, p. 723.

réis e passou a chamar-se Banco do Estado de São Paulo (1926), sendo este o banco responsável pela sustentação do sistema de warrantagem: fornecimento de empréstimos para os produtores de até 60\$000 por saca retida nos armazéns reguladores. O Fundo de capital do Instituto (o fundo da defesa permanente) foi composto pelos recursos advindos de um empréstimo de dez milhões de Libras Esterlinas junto ao Banco *Lazard Brothers*, tendo-se como garantia uma taxa de viação de 1\$000 de ouro sobre cada saca de café transportada no estado e o próprio governo paulista para efeitos de garantia colateral. O Instituto de Café do Estado de São Paulo, assim chamado a partir de 1926, celebrou convênios com os demais estados produtores com vistas à ampliação, também nestas unidades da federação, da defesa do café, o que passava pelo estabelecimento da taxa de viação, pela propaganda e pela melhoria técnica da produção.

Em novembro de 1925 ocorreu o primeiro convênio entre os estados de São Paulo e Minas Gerais, com vistas a regularizar os embarques de café nas várias estradas de ferro comuns a estes estados. E em maio de 1927 ocorreu o chamado segundo convênio, agora se ampliando o acordo com a participação do Rio de Janeiro e do Espírito Santo e firmando-se o compromisso da defesa conjunta. Nos termos deste acordo, o controle das entradas seria estendido a todos os portos, fixando-se o estoque máximo e a participação de produção de cada estado. A ideia era permitir a remessa para o porto de acordo com as exportações do mês anterior sendo que as entradas diárias em cada um deles, no mês corrente, eram fixadas dividindo-se por 25 o volume exportado no mês anterior (DELFIM NETTO, 1979, p. 94). Neste convênio, em termos de participação nas cotas de café em portos de exportação, foi definido que:

- a) No Rio de Janeiro o limite era de 360 mil sacas/mês: 55,75% para Minas Gerais, 30% para o Rio de Janeiro, 11,75% para o Espírito Santo e 2,5% para São Paulo;
- b) Em Santos o limite era de 1,2 milhão sacas/mês: 89% para São Paulo e 11% para Minas Gerais;
- c) Em Paranaguá o limite era de 50 mil sacas/mês a partir de 1928: 100% para o Paraná;

- d) Em Vitória o limite era de 150 mil sacas/mês: 73,3% para o Espírito Santo e 26,7% para Minas Gerais<sup>139</sup>.

Assim, inicia-se em 1927 a participação do estado do Espírito Santo no esforço “nacional” de defesa do café, bem como a participação do Porto de Vitória em tal mecanismo, o que colocava demandas a este estado no sentido de desenvolver um aparato financeiro (cada estado, segundo o convênio, deveria financiar sua própria defesa), produtivo, de classificação, de comercialização e de embarque.

### ***Espírito Santo: a “luta” pelo transporte, classificação e armazenamento do café***

O movimento ascensional dos preços do café na década de 1920 fez-se sentir na arrecadação fiscal do Espírito Santo: entre 1920 e 1923 a arrecadação, em termos nominais, subiu de seis mil e duzentos contos de réis para quatorze mil e quinhentos<sup>140</sup>. O destaque neste momento vai para a região sul do estado, de cafeicultura mais desenvolvida, em especial os municípios de Cachoeiro de Itapemirim, Dores do Rio Preto e Bom Jesus, situado nas margens do rio Itabapoana, divisa com o estado do Rio de Janeiro. Os recursos advinham basicamente dos impostos de exportação, os quais compunham aproximadamente 85% da arrecadação total, sendo que nesta rubrica o café chegou a representar 96% em 1924, revelando a total dependência deste estado em relação à cafeicultura<sup>141</sup>.

A partir destes recursos, tanto Nestor Gomes como Florentino Avidos e Aristeu Borges de Aguiar – seus sucessores no governo capixaba – empreenderam no estado uma série de reformas de infraestrutura urbana que envolviam calçamento, saneamento básico, pontes, prédios públicos, melhorias nos portos,

---

139 Mensagem apresentada pelo presidente Júlio Prestes de Albuquerque ao Congresso Legislativo do Estado de São Paulo em 14 de julho de 1928, p. 13. Disponível em <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u1185/000012.html>. Acesso em 13/04/2013.

140 Mensagem apresentada pelo presidente Nestor Gomes ao Congresso Legislativo do Estado do Espírito Santo em 23 de maio de 1924, p. 71. Disponível em <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u1413/000011.html>. Acesso em 09/04/2013.

141 Considerando-se o ano de 1919 como base (igual a 100), a participação do café no imposto de exportação do estado do Espírito Santo subiu de 24,8 em 1908 para 327,1 em 1924.

abertura de estradas de rodagem, ferrovias e hospitais. A notável dependência em relação aos tributos advindos do café ganha maior dimensão quando comparamos a situação deste estado com os demais produtores do sudeste brasileiro, como podemos ver a seguir, a partir do percentual de participação do imposto de exportação na arrecadação total dos estados:



**Tabela 01 – Imposto de Exportação**  
**Porcentagem sobre a arrecadação total (Mil-Réis)**

Estado	Total	Imposto de Exportação	%
Espírito Santo (1926-27)	30.399.032,452	25.439.751,717	83,69
São Paulo (1926)	352.584.393,452	129.753.363,443	36,80
Rio de Janeiro (1924)	39.381.918,324	21.623.173,268	54,91
Minas Gerais (1927)	134.347.409,794	47.763.949,019	35,55

**Fonte:** Adaptado de Mensagens apresentadas pelos presidentes de província. Diversos. Disponível em <http://brazil.crl.edu>. Acesso em 08/04/2013.

Com base nessa tabela, cabe destacar que a arrecadação se refere ao exercício fiscal do ano anterior ao indicado, e que o café representava 73% do imposto de exportação no Rio de Janeiro e 73,5% no estado de Minas Gerais. Para São Paulo, a arrecadação oriunda diretamente do café não aparece discriminada, de modo que não é possível calcular a participação deste produto na rubrica “imposto de exportação”. De qualquer modo, assim como ocorre na participação do imposto de exportação sobre a arrecadação total, a participação do café no imposto de exportação é deveras elevada no estado do Espírito Santo, na verdade quase a totalidade, 96%, seguido pela exportação de madeira, qualificando a absoluta dependência da arrecadação estadual em relação a esta produção.

Neste quadro, a melhoria de infraestrutura cafeeira no Espírito Santo constituía pré-condição para o desenvolvimento capitalista local, dada a sua absoluta dependência em relação aos recursos tributários advindos dessa atividade, tanto de recursos ordinários quanto de extraordinários, que forçava o estado a assumir compromissos cada vez mais pesados na política de defesa do café em face de seu potencial de gasto. A melhoria da infraestrutura estava ligada diretamente à melhoria da qualidade do grão produzido bem como à capacidade de defesa desta atividade econômica no estado, ou seja, à capacidade de retenção



dos estoques, o que passava necessariamente pela consecução de garantias dos principais bancos financiadores da cafeicultura capixaba, a saber, o Banco do Espírito Santo e o Banco Ítalo-Belga<sup>142</sup>, e pelo estabelecimento, via bancos, do sistema de warrantagem, tão necessário aos produtores e comerciantes locais.

Além disso, a melhoria de infraestrutura urbana e de transporte possuía outro objetivo estratégico: construir uma centralidade sobre a cafeicultura capixaba a partir de Vitória, e assim garantir controle sobre a tributação desta atividade econômica e deslocar a predominância do capital mercantil e a infraestrutura fluminenses das lavouras situadas ao sul do estado<sup>143</sup> – o famigerado projeto capixaba de “interiorização da capital<sup>144</sup>”; o que passava necessariamente pelas inversões em ferrovias, caminhos e modernização do porto de Vitória com correlata estrutura de armazenamento, bem como pelo estabelecimento de estrutura para classificação dos grãos, estudos técnicos e, o mais importante, pela criação de uma Bolsa do Café. Tal objetivo não chegou a se concretizar até 1930, pois os portos do Rio de Janeiro e de Niterói continuaram embarcando cafés produzidos no Espírito Santo, porém a quantidade de sacas embarcadas em Vitória para longo curso (embarques internacionais) foi crescente em toda a década de 1920.

Uma primeira tarefa nesta estratégia seria o desenvolvimento de uma estrutura ferroviária apta a direcionar a produção do leste mineiro e das regiões serrana e sul do Espírito Santo para o Porto de Vitória. A produção cafeeira destas porções do estado era majoritariamente encaminhada para o Rio de Janeiro até então. Entrementes, neste momento da análise, iniciemos por Minas Gerais. No que se refere a esse estado, a construção da Estrada de Ferro Vitória a

---

142 Como veremos adiante, parcela significativa da produção cafeeira capixaba era exportada pelo Rio de Janeiro, sendo que a firma Vivacqua, Irmãos & Cia. se encarregava dos armazéns reguladores com seus próprios recursos e seu crédito bancário, os quais subsidiavam o sistema de warrantagem (emissão de conhecimentos de embarque) conforme ajuste com seus possuidores. Porém, já a partir de 1927, quando houve a necessidade de reter trezentas mil sacas de café capixaba no Rio de Janeiro (já que a produção exportada por Vitória ainda não havia ultrapassado a cota definida em convênio – 110 mil sacas), o governo capixaba (com a anuência da União) contraiu um empréstimo de 150 mil Libras Esterlinas junto ao Banco Ítalo-Belga, sendo que parte deste recurso foi repassada à firma cujas despesas avultavam num contexto de supersafra, já que os impostos e o frete dos cafés retidos eram pagos no momento em que as sacas eram retiradas das estações ou trapiches. Este empréstimo também objetivava resgatar o empréstimo de 1908, como também possibilitar a compra de francos num contexto de baixa. Cf: Mensagem apresentada pelo presidente Florentino Avidos ao Congresso Legislativo do Estado do Espírito Santo em 15 de junho de 1928, p. 139-40. Disponível em <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u166/000153.html>. Acesso em 11/04/2013.

143 Já discutimos a extraterritorialidade do complexo cafeeiro capixaba em outra oportunidade. Ver: FALEIROS & VARGAS, 2012.

144 Expressão extraída de QUINTÃO, 2008.

Minas (EFVM) em fins do século XIX buscava estabelecer comunicações mais efetivas entre o norte-leste mineiro, o norte do Espírito Santo e o Atlântico, uma vez que se tratava de região parcamente povoada e carente de sentido econômico de monta. Na medida em que a estrada de ferro foi se desenvolvendo, os aglomerados urbanos foram surgindo e se tornando cada vez mais densos<sup>145</sup>. Em Colatina, Linhares e São Matheus se verificou um maior desenvolvimento da cafeicultura e de outras atividades econômicas, sendo o transporte de café a principal fonte de receita da companhia até 1940 (ROSA, 1985, p. 128). Para termos uma ideia, em 1928 o município de Colatina já possuía cerca de treze milhões de cafeeiros em produção e mais sete milhões em formação. A partir dos termos estabelecidos no convênio<sup>146</sup> cafeeiro, os mineiros possuíam uma cota de quarenta mil sacas no porto de Vitória, sendo a EFVM a principal via de escoamento do café mineiro pelo Espírito Santo.

Em verdade, foi essa estrada de ferro que ligou o norte do Espírito Santo e o leste mineiro à economia nacional, permitindo desbravar fronteiras até então inexploradas e viabilizando a ocupação do solo, que viria a ocorrer de forma mais acelerada com a chegada de imigrantes de segunda e terceira geração advindos do sul do Espírito Santo e, em menor medida, da zona da mata e do extremo leste mineiro. Em função do esgotamento dos solos, do crescimento demográfico e da própria política de valorização dos preços do café na década de 1920, a mancha da cafeicultura capixaba ia se expandido como consequência do avanço da fronteira agrícola ao norte do estado (FALEIROS; VARGAS, 2012, p. 123). Porém, mesmo com este processo em marcha, 75% do território capixaba permanecia inexplorado durante a década de 1920, sendo a produção cafeeira do sul do estado absolutamente preponderante naquele contexto.

Ao Sul, a tarefa de “centralizar” a produção cafeeira do Espírito Santo no Porto de Vitória esbarrava nos interesses da *The Leopoldina Railway Company Limited*. Os tentáculos desta ferrovia se estenderam ao estado em 1908, ano no qual encampou a Estrada de Ferro Sul do Espírito Santo e a *Espírito Santo and*

---

145 Fenômeno semelhante ocorreu na região Noroeste do estado de São Paulo. Na medida em que os trilhos da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil avançavam, os núcleos urbanos iam se desenvolvendo. Exemplos disso são as cidades de Bauru, Araçatuba, Birigui, Penápolis, Lins, etc. (Ghiraldello, 2002).

146 Os convênios eram reuniões anuais ocorridas a convite do estado de São Paulo e delas participavam todos os estados produtores. Nestas ocasiões eram discutidas as cotas dos estados nos portos de embarque (questão sempre polêmica), a política de propagação, as questões técnicas ligadas à melhoria da qualidade dos grãos, etc.

*Caravellas Railway*, ambas, até então, de propriedade do governo capixaba. Neste processo não foi resguardado nenhum direito de fiscalização e de determinação de tarifas ao Espírito Santo, porém a *Leopoldina Railway* comprometeu-se a favorecer o encaminhamento de toda a produção do estado para o porto de Vitória.

Contudo, essa ferrovia, para o transporte de café da região sul do Espírito Santo, praticava preços iguais para o Rio de Janeiro e para Vitória sem tomar em consideração as distâncias reais e virtuais correspondentes. Senão, vejamos: a distância real entre Cachoeiro de Itapemirim e o Rio de Janeiro é de 438 km, sendo que a distância até Vitória é de 159 km; a distância virtual (computando-se curvas e desvios) no primeiro caso é de 817 km, e no segundo é de 586 km. Pondo-se de lado a consideração da distância real, já que o trecho entre Cachoeiro de Itapemirim e Vitória é muito acidentado e coloca diversas dificuldades técnicas ao transporte, e considerando-se apenas a distância virtual, as tarifas para Vitória deveriam ser 28% menores que as tarifas para o Rio de Janeiro. Assim, se a tarifa para a capital federal era de 3\$900, deveria ser de 2\$801 de Cachoeiro a Vitória, quando, na verdade, era de 4\$225. Para o Rio de Janeiro pagava-se uma tarifa de 4,78 réis por quilômetro virtual, ao passo que para Vitória, partindo-se também de Cachoeiro, a tarifa era de 7,20 réis por quilômetro virtual. Tal distorção derivava da determinação tarifária imposta pelo Ministério da Viação, na qual foram mantidas as tarifas especiais para as linhas federais da *Leopoldina Railway*<sup>147</sup>.

Não bastasse isso, o Governo do Estado do Rio de Janeiro autorizou a esta estrada de ferro a cobrança de uma taxa adicional de 10% sobre as tarifas aplicadas às linhas sob a jurisdição fluminense, que seriam obrigatoriamente revertidas na manutenção, ampliação e melhora do material rodante e das estações<sup>148</sup>. Com estas vantagens, por mais que o Porto de Vitória estivesse se estruturando, como veremos, os cafés do sul do estado continuariam sendo embarcados pela *Leopoldina Railway* com destino ao Rio de Janeiro, o que só se alterou quando o embarque de café capixaba naquele estado foi restringido pelo

---

147 Mensagem apresentada pelo presidente Florentino Avidos ao Congresso Legislativo do Estado do Espírito Santo em 30 de abril de 1927, p. 66. Disponível em <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u1415/000064.html>. Acesso em 12/04/2013.

148 Mensagem apresentada pelo Presidente Feliciano Pires de Abreu Sodré ao Congresso Legislativo do Estado do Rio de Janeiro em 1º de agosto de 1927, p. 220. Disponível em <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u896/000213.html>. Acesso em 12/04/2013. A questão das tarifas das ferrovias de capital inglês instaladas no Brasil foi motivo de ampla discussão no âmbito da Missão *Montagu*.

convênio entre os estados cafeeiros a 11,75% de um total de 360 mil sacas, ampliando-se a cota capixaba no porto de Vitória a 110 mil sacas. Contudo, cabe salientar que as perdas capixabas eram ainda maiores, pois o café embarcado para o Rio era lá classificado.

A partir de um quadro mais geral definido pela política paulista de defesa permanente do café, os grupos políticos ligados aos interesses da cafeicultura capixaba iniciaram, a partir de 1927, um amplo esforço para o desenvolvimento da infraestrutura cafeeira no estado, adequando-se aos termos do convênio que envolvia, além destes estados, o Rio de Janeiro e Minas Gerais. Um passo importante ocorreu justamente nesse ano com a Lei 1.616, de 05 de junho, que criou uma taxa de 0\$500 ouro por saca de café exportada para atender ao custeio do serviço de defesa do café e que entrou em vigor no dia 7 de agosto do mesmo ano, arrecadando, até dezembro desse ano, a quantia de 1.752:194\$765<sup>149</sup>. Tratava-se da menor taxa ouro cobrada entre os estados que participavam da defesa permanente, pois se entendia que a cafeicultura capixaba não poderia arcar com maior carga tributária em função da baixa cotação atingida pelo seu produto nos mercados internacionais e pelo próprio perfil fundiário, já que se tratava majoritariamente de pequenos produtores. Entretanto, já em 1929 (Lei 1.699, de 02 de janeiro) a taxa foi elevada para 1\$000 face às despesas com a propaganda e defesa do café, elevação que, supomos, advém da pressão paulista, já que todos os signatários do convênio tinham que arcar com despesas dessa natureza<sup>150</sup>.

Ou seja, cinco anos após o Decreto nº 4.548 de 19 de junho de 1922, que estabeleceu a defesa do café em nível federal, e três anos após a lei nº 2.004 de 19 de dezembro de 1924, que criou o Instituto Paulista de Defesa do Café, o Espírito Santo se moveu no sentido de garantir alguma estrutura estadual para auxiliar os estados “defensores” do café. Em verdade, a partir da definição de uma política permanente, os estados produtores, em conjunto, se moveram para criar os seus respectivos Institutos de Defesa: no Rio de Janeiro foi criado, em agosto de 1926, o Instituto de Fomento e Economia Agrícola; em Minas

---

149 Mensagem apresentada pelo presidente Florentino Avidos ao Congresso Legislativo do Estado do Espírito Santo em 23 de maio de 1924, p. 136. Disponível em <http://brasil.crl.edu/bsd/bsd/u166/000150.html>. Acesso em 09/04/2013.

150 Mensagem apresentada pelo presidente Aristeu Borges de Aguiar ao Congresso Legislativo do Estado do Espírito Santo em 7 de setembro de 1929, p. 229. Disponível em <http://brasil.crl.edu/bsd/bsd/u167/000267.html>. Acesso em 10/04/2013.

Gerais, o Instituto Mineiro do Café foi criado em março de 1928, com sede no Rio de Janeiro, e a taxa ouro foi estabelecida pela Lei 887 de 19 de agosto de 1925; e no Espírito Santo, o Serviço de Defesa Agrícola do Café foi criado em dezembro de 1924, mas só passou a controlar os embarques a partir de 1928.

Esses institutos possuíam diversas funções. No caso do Espírito Santo<sup>151</sup> estava em questão uma campanha pela valorização do café local, pela disseminação de técnicas de plantio e pela “classificação”, até então feita no Rio de Janeiro. O esforço pelo controle do embarque das safras em Vitória, portanto, enfrentava o capital fluminense e a busca por garantir uma estrutura de estocagem.

No que se refere à campanha pela valorização do café, o Serviço de Defesa do Café patrocinava a excursão de técnicos ao interior do estado para assessoria aos produtores e publicava boletins mensais com a finalidade de divulgar estatísticas de estoques, estimativas das safras, métodos de produção, técnicas de secagem, de derriçamento, de armazenagem nas tulhas e de defesa dos cafeeiros contra a broca (*Stephanoderes Coffeae*), considerando, evidentemente, que o estágio técnico da cafeeicultura capixaba naquele momento era inferior ao dos demais estados produtores. Acreditava-se, com esta iniciativa, que o café capixaba poderia reverter a má reputação que lhe era imputada, o que despencava as cotações (alguns importadores mudavam o nome de procedência do café para obterem melhores preços). Porém, a questão da formação dos preços ultrapassava a questão da técnica de plantio; outro elemento importante nesta estratégia era o poder de classificar os grãos produzidos, sendo que para tanto se fazia necessário criar uma estrutura de classificação dentro do estado de modo que os classificadores do Rio de Janeiro perdessem espaço nesta importante etapa do circuito.

Visando este objetivo, foram criadas em 1929 a Bolsa Oficial do Café de Vitória, a Caixa de Liquidação S.A e a Companhia Espírito Santo e Minas de Armazéns Gerais, todas sob o comando do estado capixaba e implementadas com recursos orçamentários do café, com destaque para a taxa ouro. A questão da qualidade do café se tornou central no âmbito da defesa permanente, já que os cafés finos (tipos 2, 3 e 4) tinham uma colocação mais rápida e, portanto, um tempo de estocagem menor, reduzindo-se assim a necessidade de recursos para financiar as

---

151 Para o caso do Rio de Janeiro, ver o texto de Almir Pitta Freitas Filho, citado nas referências bibliográficas.

sacas retidas nos armazéns, além do que atingiam cotações superiores. Por indicação do presidente da Bolsa Oficial do Café de Santos, Luiz Caiaffa (gerente da Caixa de Liquidação de Santos) assumiu a direção da Bolsa de Vitória, onde uma moderna estrutura de classificação foi montada anexa à Bolsa sediada no atual prédio do Teatro Glória. Além disso, foram distribuídas no interior do estado tabelas de classificação e equivalência dos defeitos do café. A partir da instalação dessa estrutura de classificação, foram requisitadas amostras do café de todos os municípios capixabas produtores de café, sendo que os resultados obtidos eram comunicados aos produtores por meio de certificados acompanhados por relatórios detalhados sobre os “defeitos” do café e os ensinamentos para evitá-los. Os cafés bem classificados contavam com regalias, tais como: isenção de retenção, liberação preferencial, prêmios em dinheiro e “outros favores prestados àqueles que se esforçam para a melhoria do café e que concorrem para o êxito da magna questão da defesa do café<sup>152</sup>”.

A partir deste esforço<sup>153</sup>, foi possível constatar a existência de cafés de qualidade superior nos municípios de Itaguaçu, Pau Grande, Vianna, Santa Teresa e Muniz Freire, referindo-se aqui a bebidas de classificação estritamente doce, doce (mole) e ligeiramente doce, classificações até então desconhecidas no estado, sendo predominantes as amostras de café com qualificação amarga (dura), num total de 37 ocorrências dentre as 97 examinadas<sup>154</sup>. Assim, desvenda-se um mecanismo no qual os comerciantes fluminenses e mineiros, que detinham até então o “monopólio da classificação” se valiam da desqualificação dos estoques capixabas para privilegiar os embarques de sua produção cafeeira, jogando o ônus de sustentação da defesa dos preços ao Espírito Santo.

Ou seja, os grãos capixabas reuniam potencial para uma classificação superior à que comumente era praticada nas principais praças mundiais – os tipos 7 ou 8 eram justamente os mais penalizados nos convênios entre os estados produtores.

---

152 Mensagem apresentada pelo presidente Aristeu Borges de Aguiar ao Congresso Legislativo do Estado do Espírito Santo em 22 de setembro de 1930, p. 267. Disponível em <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u1418/000297.html>. Acesso em 10/04/2013.

153 O esforço de valorização da qualidade do café capixaba passava também pela divulgação deste café em praças internacionais (Estocolmo, Havre, Charleston, Marselha, Chicago, etc.) como também pelo estabelecimento de pontos de degustação no Rio de Janeiro, em Recife, em Porto Alegre e em Belém, porém, dada a carência de recursos a partir da crise de 1929, tais iniciativas nunca foram levadas a cabo.

154 Mensagem apresentada pelo presidente Aristeu Borges de Aguiar ao Congresso Legislativo do Estado do Espírito Santo em 22 de setembro de 1930, p. 267. Disponível em <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u1418/000304.html>. Acesso em 10/04/2013.

Inclusive no âmbito do 4º Convênio do Café, ocorrido em São Paulo em 1929, foi encaminhada à União a proibição de exportação de cafés abaixo do tipo 8, o que penalizava diretamente a produção cafeeira da zona da mata mineira, a qual, destarte, não se fez representar nesta reunião. Tal encaminhamento redundou no decreto federal nº 19.318, de 27 de agosto de 1930, que proibia, “em benefício da economia nacional e do bom conceito do Brasil, da lavoura e da propaganda, a exportação de nosso país de café abaixo do tipo 7, das Bolsas de Vitória e Rio de Janeiro<sup>155</sup>”. Evidentemente, tal consideração afetava diretamente os interesses da lavoura mineira e fluminense, acirrando as rivalidades que redundariam na “Revolução de 1930”.

Segundo Aristeu Borges de Aguiar, “Presidente” do Espírito Santo entre 1928 e 1932, os resultados destas campanhas, dos esforços de classificação e da Bolsa Oficial do Café já se faziam sentir em 1930, pois os cafés de tipo 4 entrados nos armazéns reguladores do estado no Rio de Janeiro tiveram um aumento de 324%, ao passo que os cafés “escolha” (Tipo 7 e inferiores) tiveram uma queda de 50%. Contudo, nesse ano, os cafés finos tipo 4 compunham, mesmo com essa elevação, apenas 5,02% da produção capixaba; os cafés situados entre os tipos 5 e 7 compunham 58,44%, e os cafés inferiores ao tipo 7 ainda representavam 36,52% do total produzido<sup>156</sup>.

No que se refere à racionalização da produção objetivando uma melhor qualidade, foram podados 2.650 cafeeiros em 1925, número que subiu para 112.979 em 1929, porém tal política era muito tímida, já que em 1929, sem contar os cafeeiros novos, o estado possuía cerca de 160 milhões de cafeeiros. Ou seja, a melhora da qualidade deriva diretamente da estrutura de classificação e não de uma política de erradicação mais ampla.

Apesar destes esforços, como podemos observar na série histórica que se segue, o café embarcado em Vitória permaneceu com preços menores em relação aos registrados nos demais portos, entendendo-se aqui os embarques feitos em Vitória como uma *proxy* da qualidade do café produzido neste estado, uma vez que de lá também eram embarcados parcela da produção mineira. Salienta-

---

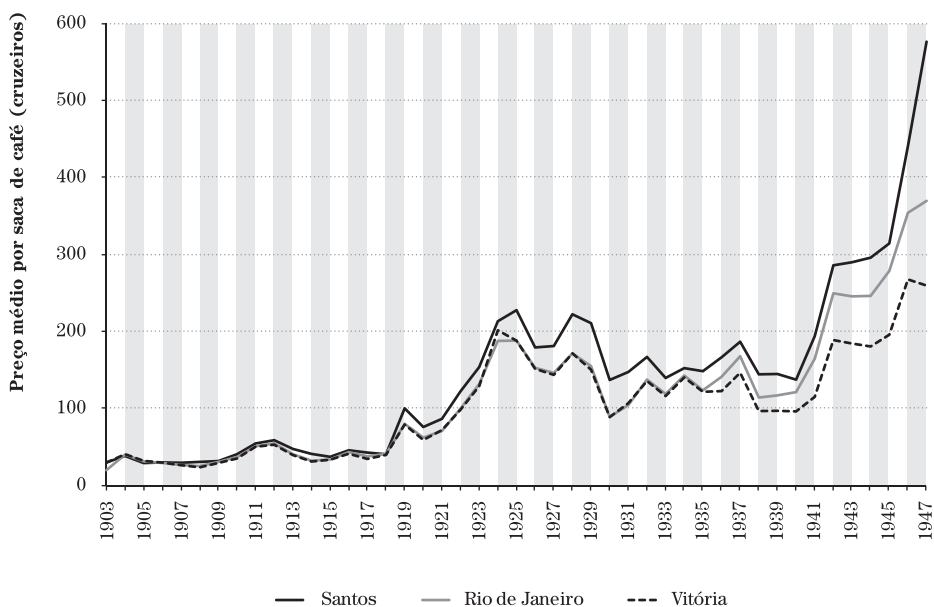
155 Mensagem apresentada pelo presidente Aristeu Borges de Aguiar ao Congresso Legislativo do Estado do Espírito Santo em 22 de setembro de 1930, p. 277. Disponível em <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u1418/000307.html>. Acesso em 10/04/2013.

156 Mensagem apresentada pelo presidente Aristeu Borges de Aguiar ao Congresso Legislativo do Estado do Espírito Santo em 22 de setembro de 1930, p. 279. Disponível em <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u1418/000309.html>. Acesso em 11/04/2013.

mos também que, para além do que está explicitado no gráfico a seguir, o preço médio das sacas exportadas pelo porto de Vitória foi, em vários anos, inferior aos preços dos portos de Salvador, Recife, Paranaguá e Angra dos Reis.



**Gráfico 01 – Exportação de Café do Brasil.**  
Porto de Embarque (preço médio por saca, em cruzeiros)



Fonte: Adaptado de ANUÁRIO ESTATÍSTICO 1948. Superintendência dos serviços do café. Secretaria da Fazenda do Estado de São Paulo, 1948, p. 72.

No que se refere à estrutura de estocagem, cabe salientar que a produção cafeeira capixaba, por ser exportada por dois portos (Rio de Janeiro e Vitória), exigia uma dupla estrutura<sup>157</sup>. No Rio de Janeiro, o governo lavrou contrato com a firma Vivacqua, Irmãos & Cia, a qual se comprometia, provavelmente

157 O estado de Minas Gerais, que já contava com um armazém em Campinas cedido pelo governo paulista, construiu os armazéns de Cruzeiro-SP (Estrada de Ferro Central do Brasil), Barra Mansa-RJ (Estrada de Ferro Central do Brasil), na Estação de Cisneiros, entre os municípios de Palmas-MG e Santo Antônio de Pádua-RJ (Leopoldina Railway), Entre Rios-RJ (atual município de Três Rios RJ - Estrada de Ferro Central do Brasil) e em Guaxupé-MG (Cia. Mogiana de Estradas de Ferro). O estado do Rio de Janeiro pôs em prática a construção de armazéns em Niterói e Angra dos Reis, além dos armazéns já existentes na capital federal. Não conseguimos levantar fontes que nos informassem o local dos armazéns reguladores no estado de São Paulo, porém sabemos que se tratava de uma estrutura de armazenamento muito mais ampla, dado o volume de sacas produzidas e o alcance do sistema ferroviário.



mediante corretagem – não tivemos acesso a este contrato –, a transportar, esto-  
car, distribuir e embarcar o café naquela praça. Neste sistema, os armazéns que  
serviam à defesa do café capixaba foram “terceirizados” a esta firma e suplemen-  
tarmente à Cia. Armazéns Gerais Belgas, que redistribuíam a produção do Es-  
pírito Santo para outros exportadores: a Hard Rand & Cia.; a Arens & Langen;  
a A. Prado & Cia.; a Oliveira Santos & Filhos; a Theodor Wille & Cia.; a Cruz,  
Sobrinhos & Cia.; a Arbuckle & Cia.; a Leon Israel & Cia.; a Vianna Leal &  
Cia.; a D.B. Leal & Cia. e outros não especificados<sup>158</sup>.

Já no que se referia à estrutura de armazenamento no estado do Espírito  
Santo, projetava-se a construção de três armazéns anexos ao Porto de Vitória e  
um armazém no município de Muqui, ao sul do estado nas proximidades de Ca-  
choeiro de Itapemirim. Estes armazéns ficavam sob a administração da Com-  
panhia Espírito Santo e Minas de Armazéns Gerais, que se responsabilizava  
pela cota capixaba e mineira exportada por Vitória. Salientamos que o estado  
do Espírito Santo possuía 1.697 das 2.500 ações que constituíam o capital desta  
companhia, sendo que o controle dos embarques em Vitória, nestas condições,  
era praticamente realizado pelo governo. A estruturação só foi parcialmente  
concluída em 1927, portanto três anos após o estabelecimento da defesa per-  
manente por parte do governo paulista, e, mesmo assim, o terceiro armazém do  
porto ainda aguardava a conclusão do aterro em 1930.

Temos a seguir um gráfico com a quantidade de sacas de café capixaba  
depositadas nos armazéns do Rio de Janeiro (Vivacqua, Irmãos & Cia. e Arma-  
zéns Gerais Belgas) e do Espírito Santo (em Vitória e no município de Muqui)  
no período compreendido entre agosto de 1927 e dezembro de 1929. Neste  
intervalo, passaram pelos armazéns cerca de 1,7 milhões de sacas (43% pelos  
armazéns do Rio e 57% pelos capixabas), com destaque para o crescimento das  
entradas a partir da safra de 1927-28 e 1929-30.

Cabe salientar que pelo convênio estabelecido entre os estados cafeeiros  
cabia como limite máximo para o estoque de café ao porto de Vitória um total de  
150 mil sacas, das quais 110 mil seriam preenchidas por café do Espírito Santo  
e 40 mil por sacas oriundas de Minas Gerais. Para o Porto do Rio de Janeiro

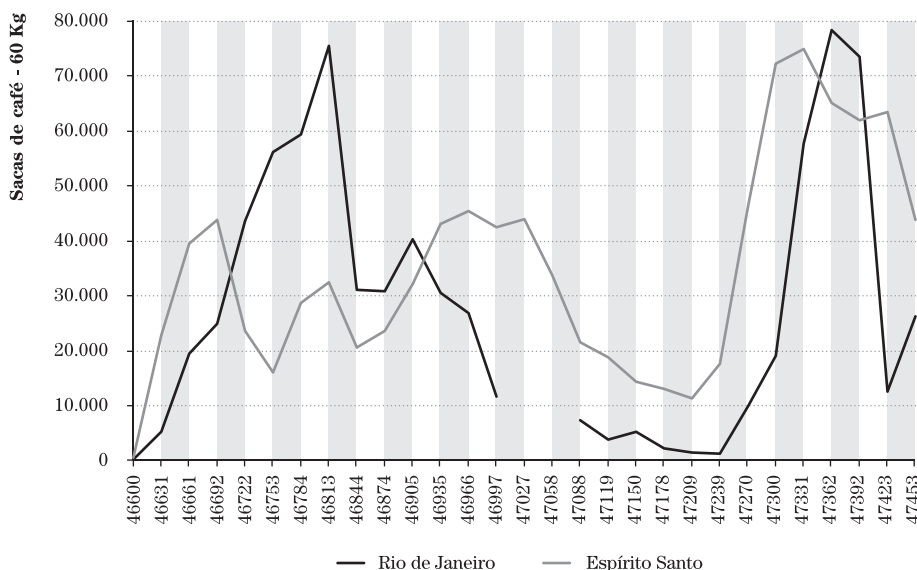
---

158 Mensagem apresentada pelo presidente Florentino Avidos ao Congresso Legislativo do Estado do Espírito Santo em 15 de junho de 1928. Mapa SN. Disponível em <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u166/>. Acesso em 11/04/2013.

seria permitido um estoque máximo de 360 mil sacas<sup>159</sup>, das quais 11,75% seriam preenchidas pela produção capixaba, ou seja, 42.300 sacas. Na medida em que os embarques fossem realizados, iam se completando mensalmente as cotas, resguardando-se estas proporções. Uma vez completadas as cotas de estoques nos portos de exportação, cabia aos armazéns a retenção das sacas sobressalentes.



**Gráfico 02 – Sacas de café nos armazéns capixabas do Espírito Santo e do Rio de Janeiro (1927-1929)**




**Fonte:** Adaptado de mensagem apresentada pelo presidente Aristeu Borges de Aguiar ao Congresso Legislativo do Estado do Espírito Santo em 7 de setembro de 1929, p. 231 e seguintes. Disponível em <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u167/000269.html>. Acesso em 11/04/2013.

Em 1927 (segundo semestre) foram retidas cerca de 130 mil sacas nos armazéns de Vitória (embarque de aproximadamente um mês) e 93.867 sacas nos armazéns capixabas no Rio de Janeiro (cerca de dois meses de embarques). Já para o ano de 1928 foram retidas em Vitória e Muqui cerca de 380 mil sacas (três meses e meio

159 Além disso, no Rio de Janeiro, 30% das entradas seriam preenchidas pelo café fluminense, 55,75% pelo café mineiro e 2,5% pelo café paulista. Cf. mensagem apresentada pelo presidente Antônio Carlos Ribeiro de Andrada ao Congresso Legislativo do Estado de Minas Gerais em 14 de julho de 1928, p. 107. Disponível em <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u312/000105.html>. Acesso em 11/04/2013.

de embarque) e 370 mil sacas no Rio de Janeiro (cerca de oito meses de embarque). Em 1929 foram retidas cerca de 500 mil sacas de café no Espírito Santo (cerca de cinco meses de embarque) e 292.121 sacas no Rio de Janeiro (cerca de sete meses de embarque), de modo que o custo de retenção nos armazéns foi crescente no período, exceção à safra 1928-29, a qual foi reduzida. Não temos os dados para a safra de 1929-1930, mas, dada a sua magnitude, devemos deduzir que os custos foram crescentes.

Um quadro com as despesas do governo do Espírito Santo na manutenção dos estoques está disposto a seguir:

 **Tabela 02 – Despesas, em réis, do Espírito Santo com os armazéns reguladores (1928-1929)**

Ano	1928		1929	
Meses	Armazéns Rio de Janeiro	Armazéns Espírito Santo	Armazéns Rio de Janeiro	Armazéns Espírito Santo
Janeiro	147.750,140	35.487,740	34.361,000	43.104,480
Fevereiro	187.203,090	48.710,240	22.956,000	32.445,040
Março	260.226,730	71.073,080	19.334,500	22.545,440
Abril	196.854,270	73.277,820	25.792,800	19.749,800
Maiο	181.005,200	76.423,100	3.108,600	27.959,600
Junho	221.813,930	76.970,120	2.511,000	69.322,600
Julho	188.490,550	97.348,180	20.305,600	112.650,240
Agosto	180.953,100	113.181,060	32.999,400	123.200,300
Setembro	109.074,730	85.065,840	31.125,000	131.302,200
Outubro	85.121,500	93.620,840	44.988,600	138.961,160
Novembro	70.222,500	79.014,680	58.599,800	144.033,200
Dezembro	54.782,500	64.611,120	56.027,400	125.297,500
Total	1.883.498,240	914.783,820	352.109,700	990.571,560
Total I	2.798.282,060		1.342.681,260	

**Fonte:** Adaptado de mensagem apresentada pelo presidente Aristeu Borges de Aguiar ao Congresso Legislativo do Estado do Espírito Santo em 22 de setembro de 1930, p. 278. Disponível em <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u1418/000308.html>. Acesso em 11/04/2013.

Apenas para efeito de comparação, em 1928 as despesas com o armazenamento de café custaram o dobro do valor gasto para a montagem dos armazéns do porto de Vitória e consumiram, no mesmo ano, quantia superior à taxa de

viação (ouro) de 1929, a qual foi de 2.654:980\$717. A cotação da saca de 60 Kg em 05 de outubro de 1929 era de 114\$000, caindo para 48\$000 em junho de 1930, o que significa que o Espírito Santo arrecadou, por saca exportada, 19\$440 e 8\$856, respectivamente. Essa redução de arrecadação e a supersafra de 1929-30 dificultaram a continuidade da retenção dos estoques para os anos posteriores, situação agravada pelo fechamento dos canais de financiamento pela crise mundial de 1929 e pela própria indisponibilidade de recursos deste estado a partir de 1930, já que, para além das despesas correntes e de todos os crescentes gastos com a estrutura de exportação de café, caía-lhe sobre os ombros empréstimos internacionais, notadamente os de curto prazo, que consumiam em 1930 um quinto de toda a arrecadação do estado. Entre março de 1929 e março de 1930 o débito total do estado do Espírito Santo foi de cinquenta mil contos de réis, para uma arrecadação de aproximadamente trinta e cinco mil contos de réis<sup>160</sup>. Neste quadro, apesar de não dispormos dos dados para a década de 1930, não é preciso precaução para afirmar que a estocagem das sacas de café via armazéns reguladores tornou-se inviável. Sem crédito para financiar os estoques, os preços despencaram e a defesa se esvaiu, justamente no momento em que os estoques de café capixaba sediados no estado definitivamente suplantaram os estoques alocados no Rio de Janeiro: 368.975 sacas entraram no Rio de Janeiro em 1928, ao passo que em 1929 este número caiu para 292.121. Em movimento contrário, o número de sacas armazenadas em Vitória e Muqui subiu de 393.021 para 550.709. Tal qual Dom Quixote, que lutara contra os moinhos de vento, o Espírito Santo agora colecionava uma riqueza que já não existia, convivendo com o anacronismo de suas iniciativas imposto pelo “salto no desconhecido” da crise de 1929.

### ***Considerações finais***

Entre 1927 e 1930 o Espírito Santo buscou empreender todo um esforço para o estabelecimento de uma complexa infraestrutura fundamental para a política de valorização do café. A partir das ações do Serviço de Defesa do

---

160 Mensagem apresentada pelo presidente Aristeu Borges de Aguiar ao Congresso Legislativo do Estado do Espírito Santo em 22 de setembro de 1930, p. 14. Disponível em <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u1418/000013.html>. Acesso em 11/04/2013.

Café foram criadas a Bolsa Oficial do Café, a Caixa de Liquidação, os Armazéns Reguladores e todo um aparato técnico voltado a um melhor plantio e correlata classificação dos grãos, bem como esforços para a concentração do escoamento das sacas no Porto de Vitória. Cabe salientar que, no âmbito dos seguidos convênios cafeeiros, os cafés de baixa qualidade, inferiores aos tipos 7 e 8, sofriam maiores sanções, uma vez que derrubavam as cotações internacionais do café brasileiro.

Há de se salientar, neste ponto, a política de uma fração do capital mercantil norte-americano (Boston) de interferir na política de valorização do café via contraposição da qualidade da produção brasileira à colombiana, classificando negativamente o grão de um e positivamente o grão de outro (ROTHERMUND, 2002, 44), de modo que qualquer esforço conjunto de defesa dos preços entre os dois países encontrava-se obstado<sup>161</sup>. Assim, uma pressão baixista sobre o café do Brasil sempre esteve presente no mercado internacional no contexto da defesa permanente, sobretudo nos anos de supersafra, dando vazão a tal estratégia. O ponto é que pela valorização do café colombiano, os norte-americanos procuraram em todos os momentos quebrar o monopólio brasileiro no mercado cafeeiro.

Assim, o esforço para a valorização dos grãos era fundamental. O estado de São Paulo bem como a região de Guaxupé, em Minas Gerais, produziam ordinariamente o grão tipo 4, quando não o tipo 3 de classificação superior, de modo que seus esforços para a produção de um melhor café eram proporcionalmente menores do que os realizados em regiões onde predominava o café tipo “escolha”. No caso do Espírito Santo, como parcela significativa da safra não alcançava as classificações superiores, a necessidade de desenvolvimento de uma infraestrutura cafeeira era premente, considerando que os grupos de interesse capixabas ligados ao café encamparam a cruzada “paulista<sup>162</sup>” pela melhoria dos grãos, dado os esforços envidados para a internalização da classificação dos

---

161 Conjuntamente, estes países dominavam 88% do mercado mundial de café. O Brasil representava 58% e a Colômbia 30%. Cf. ANUÁRIO ESTATÍSTICO 1948. Superintendência dos serviços do café. Secretaria da Fazenda do Estado de São Paulo. 1948, p. 137.

162 Nos diversos convênios entre os estados produtores, os representantes da cafeicultura paulista sempre demonstraram grande preocupação com a questão da qualidade dos grãos. O assunto era suplantado nestas reuniões apenas pelas reclamações em relação às cotas de exportação. Cf. PENTEADO, 1930.

grãos e da estrutura de armazenamento aqui apresentados. O mesmo não ocorrera com mesma ênfase na zona da mata mineira e no norte fluminense, o que de certa forma “vazava” a defesa permanente, já que tanto Minas Gerais quanto o Rio de Janeiro inundavam o mercado mundial com cafés de baixa qualidade, o que ampliava ainda mais a dependência de recursos financeiros internacionais com vistas à valorização deste produto.

Tal questão, ligada à qualidade dos grãos aproximou, num polo, Minas Gerais e Rio de Janeiro. Já num outro polo, a aliança entre São Paulo e Espírito Santo era evidente, de modo que parcela significativa da elite política do Espírito Santo foi favorável à eleição de Júlio Prestes de Albuquerque e contrária a Getúlio Vargas e ao movimento “revolucionário” de 1930. A questão da qualidade dos grãos e das cotas de embarque, tensionadas pela *débâcle* mundial de 1929, implodiu definitivamente o funcionamento da política de defesa do café, que ocorreria em outras bases a partir de outubro de 1930.

### ***Referências bibliográficas***

SECRETARIA DA FAZENDA DO ESTADO DE SÃO PAULO. Superintendência dos serviços do café. **ANUÁRIO ESTATÍSTICO 1948**. São Paulo, 1948.

DELFIN NETTO, Antônio. **O problema do café no Brasil**. Rio de Janeiro: FGV/Ministério da agricultura, 1979.

FALEIROS, Rogério Naques. **Fronteiras do Café: fazendeiros e “colonos” no interior paulista (1917-1937)**. Bauru: EDUSC/FAPESP, 2010.

FALEIROS, Rogério Naques; VARGAS, Neide César. A formação econômica do Espírito Santo: complexo cafeeiro, elites e extraterritorialidade na periferia agroexportadora. In: DALLA COSTA, Armando; GELINSKI JÚNIOR, Eduardo; CAVALIERI, Marco Antônio Ribas (Orgs.). **História econômica do Brasil República**. Curitiba: Editora CRV, 2012.

FAUSTO, Boris. **A revolução de 1930 – História e Historiografia**. São Paulo: Brasiliense, 1970.

FREITAS FILHO, Almir Pitta. A política de defesa permanente do café na década de 1920 e o Instituto de Fomento e Economia Agrícola do Estado do Rio de Janeiro (1926-31). Notas para uma história institucional. **Anais do XXVI Simpósio Nacional de História – ANPUH**. São Paulo, 2011.

FRITSCH, Winston. 1924. **Pesquisa e Planejamento Econômico**, Rio de Janeiro, v. 10, n. 3, dez. 1980, p. 713-74.

FURTADO, Celso. **Formação econômica do Brasil**. 23. ed. São Paulo: Editora Nacional, 1989.

GHIRALDELLO, Nilson. **À beira da linha: formações urbanas da Noroeste paulista**. São Paulo: Unesp, 2002.

INSTITUTO DE CAFÉ DO ESTADO DE SÃO PAULO. **Exposição apresentada ao conselho diretor pelo seu presidente Dr. Mário Tavares**. São Paulo: Typ. da Casa Garraux, 1926.

IPEADATA. **Produção e exportação de café [por quinquênio] 1890 – 1950**. Disponível em: <<http://www.ipeadata.gov.br/>>. Acesso em 19 de novembro de 2012.

LOVE, Joseph. **A Locomotiva: São Paulo na federação brasileira 1889-1937**. Rio de Janeiro: Paz & Terra, 1982.

PENTEADO, Eurico. **A defesa do café: aspectos da situação, após a crise de outubro**. São Paulo: Mimeo, 1930.

PERISSINOTTO, Renato M. Classe dominante e política econômica na economia cafeeira (1906-30). **Perspectivas**, São Paulo, n. 16, p. 165-89, 1993.

PERISSINOTTO, Renato M. **Classes dominantes e hegemonia na República Velha**. Campinas: Editora da UNICAMP, 1994.

QUEIROZ, Aristoteles de. Defeza do café: não é possível a retenção no interior dos Estados onde não haja organização bancária. In: DEPARTAMENTO NACIONAL DO CAFÉ. **O café no segundo centenário de sua introdução no Brasil**. Rio de Janeiro: DNC, 1934.

QUINTÃO, Leandro do Carmo. **A interiorização da capital pela estrada de ferro sul do Espírito Santo**. Dissertação (Mestrado em História) – Programa de Pós-Graduação em História Social das Relações Políticas, Universidade Federal do Espírito Santo, Vitória, 2008.

RAMOS, Augusto. A intervenção do Estado na lavoura cafeeira. In: DEPARTAMENTO NACIONAL DO CAFÉ. **O café no segundo centenário de sua introdução no Brasil**. Rio de Janeiro: DNC, 1934.

ROSA, Léa Brígida Rocha de Alvarenga. **Uma ferrovia em questão: Vitória a Minas 1890-1940**. Vitória: Fundação Ceciliano Abel de Almeida, 1985.

ROTHERMUND, Dietmar. **The global impact of the great depression 1929-1939**. Londres; Nova Iorque: Routledge, 2002.

TELLES, Antônio de Queiroz. Sistema adotado pelos fazendeiros de São Paulo na venda de café. In: DEPARTAMENTO NACIONAL DO CAFÉ. **O café no segundo centenário de sua introdução no Brasil**. Rio de Janeiro: DNC, 1934.

WANICK, Flávio Calmon. **Aristeu Borges de Aguiar: Um presidente atropelado pela história. A política e a economia capixabas durante os anos 1928 a 1930**. Vitória: Flor & Cultura Editores, 2008.

WIRTH, John D. **O fiel da balança: Minas Gerais na federação brasileira 1889-1937**. Rio de Janeiro: Paz & Terra, 1982.





*DESENVOLVIMENTO  
REGIONAL E  
ASSIMETRIAS DA  
INFRAESTRUTURA  
DE TRANSPORTES  
DA BAHIA*

— André Silva Pomponet

Economista pela Universidade Estadual de Feira de Santana (UEFS),  
mestre em Administração pela Universidade Federal da Bahia  
e especialista em Políticas Públicas e Gestão Governamental na  
Secretaria do Planejamento da Bahia.

**É** consenso entre especialistas da literatura sobre desenvolvimento da Bahia que o estado enfrenta, há décadas, agudas disparidades regionais (TEIXEIRA E GUERRA, 2000; SUPERINTENDÊNCIA..., 2006). Desde pelo menos a década de 1950, políticas diversas foram gestadas e, em alguns casos, implementadas; diagnósticos foram elaborados; propostas foram apresentadas; mas as desigualdades mantiveram-se inalteradas e, em alguns casos, se aprofundaram. Entre as propostas, figuram intervenções nos sistemas de transportes que não se confirmaram, conforme será lido adiante.

As explicações sobre o fenômeno variaram da área de conhecimento sob a qual se tentou explicar o fenômeno às idiossincrasias ideológicas de quem tentou buscar explicações. Discutindo-se a questão sob o âmbito dos sistemas de transportes, todavia, há constatações presentes em trabalhos diversos, como os do ILPES (198?) e de Pedrosa (1970), que apontam a precária malha viária – sobretudo rodovias – no semiárido da Bahia.

Note-se, todavia, que parte dos problemas enfrentados ainda hoje pelo semiárido baiano se deve à lógica produtiva adotada, que fez a opção pela exploração intensiva de regiões favoráveis ao cultivo de produtos valorizados na Europa, abandonando-se os espaços pouco atrativos economicamente.

Posteriormente, com o advento da Independência e, mais tarde ainda, da República, essa lógica permaneceu inalterada pelo conjunto de tradições já arraigadas – sociais, agrárias, culturais e econômicas – e gerou, além dos desequilíbrios regionais, profundas desigualdades sociais, evidenciadas, por exemplo, na forma de integração da Bahia à economia nacional.

A forma como se constituiu a infraestrutura de transportes na Bahia alimentou e foi alimentada por esse processo. Regiões mais dinâmicas sempre contaram com investimentos para dotá-las de alternativas viáveis. Os espaços economicamente não priorizados padeceram – e ainda hoje padecem – sob essa lógica e sob a ausência de planejamento para o desenvolvimento.

O objetivo do presente capítulo é promover uma discussão sobre essa realidade. Depois desta introdução, na seção seguinte, discute-se o desenvolvimento da infraestrutura de transportes na Bahia até o século XVIII. A seção posterior dedica-se aos 150 anos seguintes a fim de promover uma reflexão sobre a configuração logística atual e os grandes investimentos anunciados nos últimos anos. Em seguida, serão tecidas algumas considerações.

## ***Primórdios da ocupação da Bahia***

Após a descoberta do Brasil, em abril de 1500, os portugueses passaram mais de trinta anos buscando definir a forma mais adequada de promover a ocupação do território recém-descoberto (PRADO JÚNIOR, 2004; FURTADO, 1964; TAVARES, 1981). Sem recursos para bancar o povoamento e sem braços suficientes, porém disposta a cruzar o Atlântico para ocupar terras desconhecidas, a Coroa Portuguesa foi obrigada a articular uma forma engenhosa de garantir a permanência no Brasil, cujo litoral já vinha sendo visitado com frequência por franceses e holandeses interessados na exploração de recursos naturais como o pau-brasil. Consolidado nos séculos seguintes, o sistema primário-exportador envolvia um conjunto de medidas que atenuava as fragilidades da Coroa Portuguesa que, de outra maneira, não poderia promover a exploração das terras recém-descobertas (FURTADO, 1964; PRADO JÚNIOR, 2004).

De antemão, os portugueses necessitavam de atrativos econômicos que justificassem o povoamento das terras recém-descobertas. Esses atrativos estavam no plantio da cana-de-açúcar para a produção do açúcar, que constituía especiaria na Europa, alcançando preços elevados. Até então, os comerciantes venezianos detinham o monopólio da comercialização do produto, o qual era muito apreciado pela população europeia (POMPONET, 2002). Em terras brasileiras, os portugueses descobriram que a cana-de-açúcar se adaptava muito bem ao litoral úmido do Nordeste, entre a faixa que vai do Recôncavo Baiano até a Zona da Mata de Pernambuco. Para sanar a ausência de braços para a lavoura, inicialmente se recorreu à escravização dos indígenas. Posteriormente foi encontrada uma solução mais adequada aos interesses mercantis: a aquisição de escravos africanos, o que já constituía uma significativa atividade comercial, dinamizando o intercâmbio entre mercadores europeus e alguns povos africanos (TAVARES, 1981).

A fórmula encontrada pela Coroa Portuguesa para garantir a efetiva ocupação das terras foi a realização de concessões de extensas faixas do litoral a donatários previamente designados. Nesse sistema, que ficou conhecido como Capitânicas Hereditárias, predominava o latifúndio, e uma exigência da Coroa era que os beneficiários deveriam ser detentores de recursos que permitissem a ocupação e a exploração econômica do território brasileiro (ALBUQUER-

QUE, 1984). O sistema mostrou-se inadequado nas décadas que se seguiram, pois houve fragmentação das propriedades em sesmarias e, em alguns casos, devolução das concessões à Coroa Portuguesa. Mas, apesar das dificuldades, o sistema ia permitindo que os portugueses alcançassem o objetivo maior, que era a ocupação das terras brasileiras. Essa ocupação, porém, não se deu sem alguns percalços, como o surgimento de colônias francesas no Rio de Janeiro e no Maranhão e de uma colônia holandesa em Pernambuco, que subsistiu durante décadas (ALBUQUERQUE, 1984).

Os elevados preços do açúcar sustentavam o tripé que garantiu à Coroa Portuguesa a ocupação do Brasil. Somente no século XVII, quando os holandeses mobilizaram recursos para o plantio da cana nas Antilhas é que o comércio do açúcar tornou-se menos lucrativo para os portugueses, que, pela primeira vez, enfrentavam concorrência (ALMEIDA, 2009). Essa concorrência holandesa levou à estagnação dos cultivos no litoral nordestino, já que os concorrentes empregavam equipamentos mais modernos – o que resultava em maior produtividade – e ofereciam o produto por preços mais baixos, além de disporem de maior acesso aos mercados consumidores. Quando o Complexo Açucareiro estagnou no Nordeste, a partir de meados do século XVII, conforme aponta Furtado (1964), Portugal já havia atingido o objetivo de assegurar a colonização do Brasil. Em paralelo, começava o Ciclo do Ouro, com o surgimento da mineração em Minas Gerais e o deslocamento definitivo do eixo dinâmico da Economia Colonial do Nordeste para a Região Sudeste.

À época, conforme diagnóstico do Instituto Latino-Americano de Pesquisa Econômica e Social – ILPES (198?), completara-se o primeiro ciclo de configuração do sistema de transportes da Bahia. Nesse primeiro ciclo – durante o qual o sistema se estruturou em torno das exportações de açúcar – o meio de transporte mais viável foi o aquático. Restrito à Baía de Todos os Santos e ao Recôncavo Baiano, esse primeiro ciclo envolveu a ocupação de parte muito limitada do território da Bahia, originando, no entanto, os primeiros núcleos urbanos que foram se consolidando nas décadas seguintes. É o caso de Salvador, que foi fundada em 1549 por Tomé de Souza para funcionar como unidade administrativa da Colônia (TAVARES, 1981). Mais tarde surgiram núcleos povoadores mais dispersos pela Baía de Todos os Santos, como o município de Cachoeira. A navegabilidade da baía e de alguns rios do seu

entorno favoreceu a fixação do colonizador português e facilitou a expansão dos canaviais, já que o fluxo de cargas e pessoas não exigia grandes esforços ou significativos dispêndios de recursos.

A busca pelo ouro sempre constituiu uma obsessão para o colonizador de Portugal. Essa obsessão tornou-se ainda maior quando os espanhóis encontraram o metal no México e no Peru, o que estimulou incursões em direção ao *hinterland* brasileiro. Na Bahia, uma das primeiras incursões de que se tem notícia partiu, ainda no século XVII, de Cachoeira, passando pelo povoado de João Amaro, por Rio de Contas e alcançando Caetité. A partir daí, bifurcava-se para o Rio São Francisco e o Rio das Velhas, já próximo à fronteira com o atual estado de Minas Gerais (POMPONET, 2007). Era composta por bandeirantes que estavam à procura de ouro.

Outra atividade econômica que estimulou os fluxos em direção ao interior foi a pecuária bovina. O Complexo Açucareiro, dada sua elevada lucratividade, inibia o surgimento de atividades complementares no Recôncavo Baiano, o que forçava a importação de alimentos ou o deslocamento da produção em direção ao interior (FURTADO, 1964). Foi o que ocorreu com a pecuária, que acabou se expandindo em direção ao semiárido, seguindo o curso dos poucos rios perenes existentes. A busca por áreas adequadas à expansão da pecuária forçou deslocamentos em direção ao Nordeste da Bahia, margeando o São Francisco, principal rio da região. Os fluxos exploratórios alcançaram os territórios dos atuais estados do Piauí e do Maranhão (POMPONET, 2007).

Por um conjunto de razões, esses avanços não representaram a consolidação de núcleos urbanos como os existentes no litoral. Primeira e principal razão: a pecuária caracterizava-se pela ocupação de grandes extensões de terras, com emprego de mão de obra reduzida e criatórios extensivos, dada a ausência de recursos hídricos em abundância e a escassez de vegetação apropriada para alimentação animal. Outra razão: a pecuária bovina articulava-se ao Complexo Açucareiro e dele dependia, seja como fornecedora de alimentos para a população litorânea, seja como fornecedora de animais de tração para os engenhos de açúcar. Assim, não havia fortes incentivos à formação de grandes núcleos urbanos no interior semiárido. Por fim, a própria aridez do clima dificultava a concentração populacional, já que as atividades econômicas eram, por natureza, extensivas.

O período em que se intensifica a pecuária bovina e no qual surgem as primeiras vias em direção ao interior abrange quase todo o século XVIII (1700 a 1780) e constitui o segundo ciclo de configuração do sistema de transportes da Bahia, conforme assinala o ILPES (198?). Nessa etapa, a ocupação do espaço amplia-se com a diversificação das formas de transporte, embora os resultados não sejam significativamente notáveis. Afinal, à navegação que se limitava ao litoral e aos trechos navegáveis dos rios e da Baía de Todos os Santos, onde se desenvolviam as atividades econômicas mais relevantes dos três séculos de colonização, somaram-se caminhos incertos pelos sertões, por onde transitava o gado que expandiu a ocupação colonial.

Nesses caminhos surgiram as poucas povoações já aludidas, com população dedicada à pecuária, à agricultura de subsistência ou a modestas atividades comerciais alimentadas pelos excedentes da pecuária. Normalmente essas povoações localizavam-se próximas às fontes de abastecimento de água, já que o recurso era essencial para a sobrevivência de homens e animais nos períodos de estiagem (POPPINO, 1968). A expansão da infraestrutura de transportes subjugava-se, portanto, à proximidade de recursos hídricos, à rota percorrida pelo rebanho bovino rumo aos mercados litorâneos e à própria deficiência de meios de locomoção, já que os viajantes deslocavam-se a pé ou em cavalos, tocando os animais através da imensidão do semiárido.

A adaptação de determinados cultivos ao clima da região, somada à existência de mercados no exterior contribuiu para a fixação e a consolidação de núcleos povoadores que prosperavam ao sabor da conjuntura internacional. Um dos cultivos que se consolidou em território baiano foi o fumo, que era empregado no escambo por escravos na África, mas que, posteriormente, evoluiu para a produção de charutos já no século XIX. As regiões apropriadas para o plantio do fumo, localizadas em territórios contíguos ao Recôncavo Baiano, não estão muito distantes do litoral e da Baía de Todos os Santos, conforme registra Sampaio (1925). Outro cultivo que alcançou significativa disseminação pelo território foi o algodão, cuja fase áurea ocorreu durante a Guerra de Independência dos Estados Unidos (1776), quando se interromperam os fluxos de matéria-prima norte-americana para a indústria têxtil inglesa (TAVARES, 1981). Com o fim do conflito e a normalização das relações entre os dois países, a produção baiana decaiu, voltando-se para o mercado interno pouco amplo.

Em meados do século XVIII, portanto, a economia da Bahia limitava-se ao Complexo Açucareiro que estagnara em função de revezes nos mercados externo e interno. As aglomerações urbanas se resumiam à capital, Salvador, e a localidades espalhadas no entorno da Baía de Todos os Santos, como Cachoeira e São Félix, acessíveis por via fluvial. Parcela significativa da população baiana residia nesses núcleos, enquanto o imenso *hinterland* – dependente da pecuária bovina, das culturas de subsistência e de eventuais surtos primário-exportadores – funcionava sob uma dinâmica própria, sem laços significativos com o litoral, mas sem perspectivas de desenvolvimento, dada a escassez de capitais e de excedentes econômicos capazes de gerar impulsos endógenos (PRADO JÚNIOR, 2004).

A limitada produção que não era destinada ao autoconsumo chegava ao litoral através do lombo de animais ou locomovendo-se, como era o caso do gado comercializado em Salvador. As vias limitavam-se às estradas em situação precária, normalmente rasgadas pelos bandeirantes, que ainda alimentavam esperanças de encontrar ouro. O metal, a propósito, foi encontrado em localidades como Jacobina, Rio de Contas e Lençóis, mas as jazidas esgotaram-se em pouco tempo, apesar do impulso dado à expansão da população desses locais, que mais tarde refluíu (TAVARES, 1981). Essa configuração foi determinante para os limites impostos posteriormente para o desenvolvimento da região, com exceção de entrepostos localizados na larga faixa de transição entre o litoral e o sertão.

## ***Independência e transformações***

Em 1808 a família Real Portuguesa mudou-se para o Brasil em função da guerra entre Portugal e Inglaterra. Catorze anos mais tarde, em 1822, o Brasil conquistaria formalmente a independência da Coroa Lusitana, depois de pouco mais de três séculos de colonização. O deslocamento da família real e a soberania do País constituem etapas de um mesmo processo histórico que produzia efeitos no âmbito econômico. O mais evidente deles foi a abertura dos portos brasileiros ao comércio com os demais países, além de Portugal. A iniciativa foi fruto das pressões britânicas. À época, a Grã-Bretanha experimentava um vigoroso ciclo de desenvolvimento industrial e exercia forte influência sobre o comércio mundial.



O fim do comércio exclusivo com Portugal assegurou maior dinamismo à economia brasileira, embora a essência primário-exportadora tenha permanecido inalterada. Se antes o comércio exterior brasileiro era exercido através de Portugal, com a liberação comercial a intermediação foi abolida e os ingleses passaram a exercer uma influência econômica sobre o Brasil que só entraria em declínio a partir da primeira metade do século XX, quando os Estados Unidos ampliaram sua ascendência econômica e política sobre a América Latina. Nesse intervalo de pouco mais de um século, porém, a presença inglesa deixou marcas significativas sobre a economia brasileira. Houve significativa mudança na infraestrutura de transportes, inclusive na que se localizava na Bahia (POMPONET, 2007).

Ao longo do século XIX houve uma significativa expansão das ferrovias em território brasileiro, conforme assinala Zorzo (2000). Boa parte da rede estabelecida buscou atender as regiões produtoras do café, o qual, à época, constituía o principal produto de exportação brasileiro (ILPES, 1982). Mais densas em São Paulo, no Rio de Janeiro e em Minas Gerais, as linhas ferroviárias facilitavam o escoamento de produtos que alcançavam maior inserção na Europa e nos Estados Unidos. Daí os maiores investimentos na construção de ferrovias nessas regiões que contavam com financiamento de capitais ingleses eram feitos por empresas daquele país que, não raramente, também detinham a concessão da exploração das vias férreas durante décadas. O Império Britânico era, portanto, favorecido de duas formas: no âmbito da aquisição de matérias-primas a preços mais cômodos, já que a ferrovia reduzia os custos de transportes, e na mobilização de sua indústria ferroviária, que costumava ser responsável pelos empreendimentos realizados no Brasil (POMPONET, 2007, p. 1.069).

O *hinterland* da Bahia, que continuava à margem do sistema de produção capitalista, só vagarosamente começou a ser beneficiado pela rede ferroviária que se articulava ao sistema de navegação de cabotagem para o escoamento da produção. Na segunda metade do século XIX as ferrovias começaram a ser construídas lentamente e, em alguns casos, com longas paralisações em função das dificuldades financeiras enfrentadas por empresas concessionárias, como ocorreu no então emergente município de Feira de Santana (POPPINO, 1968). Em 1899, existiam 1,2 mil quilômetros de ferrovias na Bahia. Os dois principais eixos ligavam a capital, Salvador, a

Juazeiro, no extremo norte do estado, e a outra linha seguia rumo a sudoeste, em direção à fronteira com Minas Gerais. Sampaio (1925) registra que os municípios existentes no entorno das ferrovias foram beneficiados com maior dinamismo econômico, situação que foi se consolidando ao longo das décadas seguintes, mantendo excluída boa parte dos municípios que não dispunha de condições de escoar sua produção (PEDROSA, 1970).

Nos três decênios seguintes, até 1930, a Bahia experimentou um expressivo crescimento do modal ferroviário, mas com adensamento no entorno da Baía de Todos os Santos e no Recôncavo, onde prosperava a produção de fumo nas plantações e onde se localizava boa parte das indústrias que fabricavam os charutos que tinham aceitação favorável nos mercados externos (TAVARES, 1981). Nesse intervalo, a malha ferroviária passou dos citados 1,2 mil quilômetros para 2,6 mil quilômetros. Uma das regiões beneficiadas com a expansão das ferrovias foi o Sul da Bahia, onde se consolidava o plantio do cacau, exportado para a fabricação do chocolate. Os efeitos desses investimentos no âmbito regional, contudo, foram restritos: alcançaram o já beneficiado Recôncavo, que dispunha de razoável infraestrutura de transportes, e chegaram a uma nova região de expansão agrícola, o Sul, mas cuja área de cultivo se limitava ao litoral e avançava pouco em direção ao Oeste, mantendo inalterados os desequilíbrios em termos de transportes (POMPONET, 2007, p. 1.069).

Pode-se deduzir que os três primeiros ciclos de configuração do sistema de transportes na Bahia colaboraram pouco para distribuir de forma equilibrada a infraestrutura de transportes no estado. No primeiro caso é nítido que as restrições tecnológicas e a lógica colonizadora adotada pelos portugueses tendiam a manter os fluxos apenas nas vias fluviais: somente a Baía de Todos os Santos e o litoral foram explorados pelos portugueses; no terceiro ciclo, o sistema ferroviário teve o propósito apenas de adaptar um modal moderno e mais eficiente – a ferrovia – à lógica produtiva já consolidada no território baiano e incorporada à lógica primário-exportadora dos mais de três séculos anteriores (ILPES, 198?).

Eventuais diferenças podem ser apontadas apenas em relação ao segundo ciclo de configuração do sistema de transportes, em que os bandeirantes procuravam ouro e contribuíram para consolidar a pecuária no interior baiano. Mas, mesmo nessa situação, os resultados são amplamente questionáveis: o

povoamento permaneceu escasso, as vias de transportes se resumiam a trilhas abertas na caatinga para o trânsito de animais e vaqueiros e as atividades econômicas não transpunham o nível da subsistência, impedindo o acúmulo de capital que, eventualmente, poderiam trazer outra dinâmica à região (PRADO JÚNIOR, 2004). Esses quatro ciclos abrangem cerca de quatrocentos anos (1530-1930) e, depois deles, muito pouca coisa mudou na Bahia em termos de distribuição espacial da infraestrutura de transportes, em que pese o caráter revolucionário da introdução do modal rodoviário, com suas estradas e seus veículos automotores.

Este último, a propósito, ocorreu em função do esgotamento do modelo primário-exportador que se seguiu à Grande Depressão de 1929 (PEDROSA, 1970). Com a interrupção dos fluxos comerciais com o exterior – primeiro em função da crise que se estendeu de 1929 a 1933 e, depois, em decorrência da Segunda Guerra Mundial, a qual começou em 1939 e foi encerrada somente em 1945 – foi necessário buscar alternativas às restrições ao comércio exterior. Essa alternativa era o mercado interno, que até o início do século XX não se articulava endogenamente e, portanto, não dispunha de um sistema de transportes que integrasse as distintas regiões do País. Nesse processo, embora fosse introduzido um novo modal que exigiu investimentos em uma infraestrutura praticamente inexistente, a configuração do sistema permaneceu inalterada, com fluxos adensados no litoral e pouca capilaridade em relação ao interior.

A iniciativa de se pavimentar as estradas e caminhos que foram se multiplicando pela Bahia ao longo dos séculos começou em meados do século XIX. Foi quando o governador Luís Vianna disse, em 1897, que “governar é abrir estradas” (POMPONET, 2007, p. 1.069). As primeiras iniciativas, contudo, retardaram-se por 20 anos, surgindo apenas com o 1º Ato Normativo da Bahia, que determinava a pavimentação das vias que ligavam Salvador a Feira de Santana – então vigoroso entreposto comercial nos limites entre o Recôncavo e o Sertão – e Ilhéus a Itabuna, os dois principais núcleos urbanos do então efervescente agronegócio do cacau (ILPES, 198?). Com essas duas estradas, na verdade, repetia-se a antiga fórmula de ligar os principais centros produtores do interior aos portos do litoral. Em 1925, dando continuidade aos esforços na esfera administrativa, surge a Seção de Estradas e Rodagem da Bahia, assim como o primeiro Plano Rodoviário.

A partir de 1930 começa a materializar-se o que vinha sendo planejado há três décadas nos gabinetes governamentais. Entre 1930 e 1933, os 270 quilômetros de estradas existentes na Bahia transformaram-se em mais de 7,5 mil quilômetros, embora poucos com a devida pavimentação asfáltica. Dentro da concepção do governo baiano, à época seriam construídas linhas-tronco (partindo da capital), subdividindo-se em subtrancos, subsidiárias das linhas-tronco e, por fim, as conexões ligando subtrancos entre si (ILPES, 198?).

Esse sistema reproduzia o mesmo esquema primário-exportador vigente nos decênios anteriores, priorizando os grandes núcleos urbanos. Segundo entendimento da época, o Brasil tendia a fortalecer sua atividade econômica pelo oceano Atlântico, o que justificava a prioridade pelas rodovias que cortassem os maiores núcleos urbanos; normalmente localizados no litoral (POMPONET, 2007, p. 1.069). No âmbito nacional também prosperava a organização do Estado para a construção de grandes rodovias interligando as diversas regiões do País. A finalidade primordial, já manifestada na década de 1940, era articular os mercados das diversas regiões do Brasil, ampliando o consumo de bens manufaturados domésticos e favorecendo o crescimento industrial de São Paulo. Dois exemplos dessa filosofia são as BR 101 e 116, que cortam o Brasil do Nordeste ao Sul, através da faixa litorânea e do interior do País, respectivamente. Ambas começaram a ser construídas ao longo da década de 1940, em parte aproveitando trechos de estradas já existentes.

Outro fator que impulsionou a opção rodoviária foi o crescimento da indústria automobilística no País. A evolução nos processos de produção de automóveis, a redução dos preços e a ampliação dos mercados pelo mundo colocaram o Brasil na rota das montadoras norte-americanas que, se já disputavam de força no período pré-guerra, após a Grande Depressão e a Segunda Guerra Mundial consolidaram-se de vez, amparadas pela influência política, pelo poderio militar e pelo dinamismo econômico conquistado pelos Estados Unidos no pós-1945. Marginalmente, a expansão rodoviária favoreceu os fluxos migratórios no País, estimulando milhões de nordestinos a buscarem melhores condições de vida no Sudeste mais dinâmico.

Na década de 1940, com a consolidação da terceira reconfiguração do sistema de transportes na Bahia, estavam maduras as condições de infraestrutura para a produção dos efeitos que se fizeram perceber nos decênios seguintes. É o que será debatido na seção seguinte.

## ***Rodovias e desequilíbrios***

A configuração viária da Bahia em meados da década de 1940, com os seus diversos modais, também se transformou nos anos seguintes, embora não tenha ocorrido nenhuma mudança significativa em termos de distribuição espacial da infraestrutura. A transformação mais significativa foi a crescente relevância das rodovias, as quais iam aos poucos substituindo os demais modais existentes, seja pelo caráter prático, seja pela perspectiva da otimização de custos em regiões onde os fluxos transportados eram intermitentes e cuja escala era reduzida.

No início do século XX ainda existia na Bahia, em funcionamento, o transporte fluvial, através do Rio São Francisco. O transporte de cargas e passageiros ocorria entre o município de Juazeiro, na Bahia, e Pirapora, em Minas Gerais, através de linhas regulares. Muitos nordestinos que migravam para o eldorado no qual se transformava São Paulo faziam-no através dessa via, após extensas caminhadas através do sertão, em tempos de seca (VILLA, 2000). Com o advento da rodovia, o transporte fluvial foi interrompido, assim como o marítimo, através de embarcações que singravam a costa brasileira com os famosos “Ita”.

Os efeitos da multiplicação das rodovias e dos automóveis não se fizeram sentir somente no transporte fluvial ou marítimo. Conforme Pedrosa (1970), a partir da Grande Depressão, em 1929, as atividades econômicas se pulverizaram ante a ausência de um mercado externo consumidor de produtos primários. Para atender à nova realidade, observou o autor, a malha viária mais pulverizada e a agilidade dos caminhões substituíram as ferrovias, diminuindo-lhe a imensa importância do período primário-exportador. A comodidade do caminhão e da rodovia reduziu a importância relativa dos demais modais que, aos poucos, foram sendo abandonados ou funcionavam em condições muito precárias, já que os governantes priorizaram, ainda na primeira metade do século, o modal rodoviário (PEDROSA, 1970).

Posteriormente, já em meados dos anos 1970, a Crise da Dívida, que sobreveio com a incapacidade do Estado de continuar sustentando investimentos em infraestrutura, representou um duro golpe sobre as ferrovias (ALBAN, 2002). Sucateadas, foram abandonadas até a privatização na dé-

cada de 1990, que prometia resultados que jamais se concretizaram. Nessa época, já se discutia a adoção de alternativas ao sistema rodoviário, o qual se estrangulava com rodovias em condições precárias de conservação e excesso de veículos em tráfego (BAHIA, 2004; BAHIA, 2005). Assim, foram retomadas as discussões acerca da utilização do São Francisco como meio de transporte e o uso de alternativas como as ferrovias ainda existentes. A novidade na retomada da discussão foi a questão de se promover a integração intermodal, obtendo ganhos de escopo e de escala e tornando mais competitivos os produtos escoados através do território baiano (BAHIA, 1991; BAHIA, 2005).

Essa discussão, todavia, não contemplou a questão das desigualdades regionais, acentuadas pela assimétrica infraestrutura de transportes. A ascensão do Oeste como espaço de produção de grãos inseriu essa região no debate sobre o tema, embora se permaneça aguardando a conclusão das obras da Ferrovia de Integração Oeste-Leste (Fiol) que vem sofrendo sucessivos adiamentos, o que força a realização do transporte de grãos através de longas viagens rodoviárias, superiores a oitocentos quilômetros, entre os municípios do Oeste e o Porto de Salvador. Tanto que, para alcançar o porto de Salvador, a soja produzida no oeste é transportada pela BR 242 – única rodovia federal em sentido longitudinal na Bahia – com elevados custos que tendem a reduzir sua competitividade.

O semiárido – que representa 69% do território baiano, cortando-o de Norte a Sul na larga faixa entre o litoral e o Rio São Francisco – cuja malha viária rareia em direção ao Oeste e que não dispõe de alternativas modais – permanece no discurso governamental como uma questão ainda a ser resolvida (BAHIA, 2008; BAHIA 2003). Parte desse problema, porém, poderia começar a ser solucionado caso se promovessem investimentos em rodovias para dinamizar a atividade econômica da região. Raras e quase sempre em péssimas condições de trafegabilidade, as rodovias do semiárido baiano tornam a produção da região pouco competitiva até mesmo nos mercados dos municípios próximos, o que mergulha a população local em um ciclo vicioso que combina baixa produtividade e baixa competitividade dos produtos, mas que, ao mesmo tempo, é reforçada pela própria ausência de infraestrutura apropriada para o escoamento da produção local.



**Mapa 1 – Principais regiões econômicas da Bahia**



**Fonte:** Adaptado de Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia.

Este ciclo vicioso, contudo, tem outra face: se por um lado não foi ofertada infraestrutura para o desenvolvimento da região, por outro a escassez de oportunidades econômicas e a ausência de planejamento foram determinantes para que porção significativa do semiárido permanecesse à margem do processo de desenvolvimento – justamente por não oferecer vantagens imediatas – e, assim, não figurasse no rol de prioridades de investimentos em infraestrutura de transportes definida para a Bahia. Afinal, outras regiões foram mais aquinhoadas em termos de localização de recursos minerais.

É o caso do entorno da Baía de Todos os Santos, onde foi localizado petróleo no início dos anos 1950, o que foi crucial para que, nas décadas seguintes, os investimentos voltados para promover o crescimento econômico acelerado da Bahia se localizassem em Salvador, no Recôncavo ou no seu entorno mais imediato (TEIXEIRA E GUERRA, 2000; ALCOFORADO, 2003). Foi o que determinou a opção pela construção do Centro Industrial de Aratu (CIA) na Região Metropolitana de Salvador (RMS) na década seguinte. Impulsionado pelos generosos incentivos fiscais do período militar, o CIA prosperou graças à proximidade da Refinaria Landulfo Alves a Mataripe e às externalidades positivas geradas pela presença de um empreendimento dessa natureza no seu entorno.

O êxito da iniciativa, em termos de impulso ao crescimento econômico, na década seguinte alavancou a implantação do Complexo Petroquímico de Camaçari (Copec), também situado na Região Metropolitana de Salvador. Anos mais tarde, a instalação de uma empresa de grande porte, a Caraíba Metais, complementou a fase inicial de industrialização baiana. Economicamente estagnada até o início da década de 1960, a Bahia subverteu radicalmente a estrutura do seu Produto Interno Bruto (PIB) com esses empreendimentos industriais, relegando a agropecuária a uma situação secundária. Nas décadas seguintes, os esforços para sustentar o processo de industrialização com modelos herdados dos anos 1960 foram retomados, o que mais uma vez contribuiu para manter o semiárido isolado e com uma infraestrutura de transportes praticamente inexistente.

A extrema concentração econômica pode ser avaliada quando se considera que, em 2000, somente cerca de dez cidades detinham 65% do Produto Interno Bruto baiano. Quando se consideram as trinta maiores cidades, esse percentual salta para 75%, considerando um universo de 417 municípios (SEI, 2006). A produção dessa riqueza, a propósito, limita-se a municípios como Salvador, Camaçari, São Francisco do Conde, Feira de Santana, Vitória da Conquista, Ilhéus e Itabuna, os quais estão localizados na larga faixa litorânea do estado e desfrutam de condições amplamente favoráveis para escoar as riquezas que produzem.

Assim, a Bahia iniciou o século XXI com dois problemas muito claros em relação a sua infraestrutura de transportes: por um lado, a infraestrutura viária cobria, basicamente, a região litorânea e os maiores municípios do estado, considerados polos econômicos regionais, permanecendo o interior semiárido – cerca de 69% do território do estado – com rodovias escassas e mal-conservadas; por



outro lado, a locomoção de pessoas e o transporte de riquezas dependia, quase exclusivamente, do transporte rodoviário: à época, 95% das riquezas baianas eram transportadas por esse modal (SEINFRA, 2005). Assim, o planejamento governamental começou a refletir, essencialmente, duas diretrizes: o imperativo da multimodalidade e o adensamento do sistema viário nas regiões mais desfavorecidas.

Essa mudança de mentalidade em relação aos transportes, porém, só começa a render os primeiros frutos em meados da década de 1990. O primeiro passo foi dado em 1998, com o Plano de Integração Logística, elaborado através de uma parceria entre a Secretaria de Planejamento (SEPLAN) e a Federação das Indústrias do Estado da Bahia (FIEB). O documento realçava a necessidade de investimentos em infraestrutura – portos, rodovias, ferrovias e hidrovias – mas também se preocupava com os serviços de concentração e distribuição de cargas (ALBAN, 2002).

Em 2004 foi concluído o Plano Estadual de Logística e Transporte (PELT) que fazia projeções sobre o desenvolvimento de atividades econômicas no estado e apresentava sugestões relativas à integração dos diversos modais viários. O Programa de Restauração e Manutenção das Rodovias da Bahia, elaborado pelo Banco Mundial em parceria com a Secretaria da Infraestrutura (SEINFRA), também acompanha a tendência ressaltando que o objetivo da proposta é fortalecer a atividade econômica na Bahia através da recuperação de rodovias e promover a integração intermodal, principalmente com ferrovias e hidrovias (BAHIA, 2005). Note-se, porém, que apesar do esforço de integração, a distribuição espacial ficou sem perspectiva de intervenção nesses planos.

No âmbito federal, o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), lançado em 2007 pelo Governo Federal, em sua primeira versão também adotava a filosofia da multimodalidade. Os investimentos em transportes previstos para a Bahia, porém, contemplaram apenas as regiões mais dinâmicas: Salvador e Região Metropolitana, o Recôncavo ou as cidades cortadas pela BR-116 e pela BR-324, as quais, mais recentemente, tiveram a exploração concedida à iniciativa privada, mediante o pagamento de pedágio pelos usuários. O que houve de mais inovador no programa foram as formas de financiamento anunciadas: as parcerias público-privadas, assim como formas de concessão simples à iniciativa privada com a cobrança de pedágio.

Mas, conforme já apontado, o fato é que boa parte das soluções logísticas apresentadas no debate atual contemplam as regiões com maior dinamismo econômico, o que não constitui nenhuma novidade em relação à Bahia. O próprio PAC é

claro: um dos critérios para a aplicação de recursos do programa é a capacidade de retorno econômico, priorizando áreas de expansão de fronteiras agrícolas (BRASIL, 2007). A aplicação de uma lógica estritamente de mercado aos investimentos em infraestrutura de transportes tende a acentuar as desigualdades inter-regionais, inibindo o desenvolvimento de espaços deprimidos como o semiárido.

Os sucessivos governos baianos, todavia, vêm assumindo o discurso de estimular o desenvolvimento das regiões menos dinâmicas do estado (BAHIA, 1999; BAHIA, 2003; BAHIA, 2007). Um dos caminhos apontados é a construção da Ferrovia de Integração Oeste-Leste, que além de permitir o escoamento de grãos da região Oeste com custos menores, vai favorecer o semiárido e dotar o interior da Bahia de uma alternativa modal, pois a BR-242 hoje constitui a única opção (BAHIA, 2007). A ideia é que a ferrovia permita o escoamento dos grãos produzidos no Oeste e também do minério de ferro extraído na região de Caetité, no Sudoeste do estado.

A Ferrovia de Integração Oeste-Leste foi o primeiro projeto do Programa de Aceleração do Crescimento no setor ferroviário na Bahia. A previsão é que a extensão total alcance 1,5 mil quilômetros, ligando o município de Figueirópolis, em Tocantins, ao Porto Sul, em Ilhéus, no litoral baiano, e interligando-se, na Região Centro-Oeste do País, à Ferrovia Norte-Sul. A estimativa é que, na Bahia, a ferrovia tenha extensão total de 1,1 mil quilômetros, cortando 49 municípios (BAHIA, 2011). Municípios como Barreiras, Bom Jesus da Lapa e Caetité serão cortados pela ferrovia, o que, na avaliação oficial, vai contribuir para o escoamento da produção de grãos do Centro-Oeste brasileiro, permitindo a redução dos custos envolvidos no transporte da produção.

A retomada dos investimentos no modal ferroviário representa uma guinada em relação à lógica vigente há algumas décadas. Afinal, esse foi o período do declínio que o modal ferroviário experimentou com a expansão das rodovias e da indústria automobilística no Brasil (PEDROSA, 1970). À época o setor apresentava deficiências no funcionamento, mas o quadro se agravou ainda mais quando o País mergulhou na “Crise da Dívida” e o Estado não dispunha de recursos para mantê-lo operando, a partir de 1980.

Em meados dos anos 1990, quando as ferrovias estavam praticamente paralisadas (na Bahia já não existia o transporte de passageiros havia anos e o transporte de cargas se limitava a produtos com baixo valor agregado, como minério de ferro), o governo Fernando Henrique Cardoso anunciou que a priva-

tização da rede ferroviária federal daria um novo fôlego ao setor. Os resultados, porém, não vieram e, no primeiro mandato de Dilma Rousseff, um ambicioso programa de construção de ferrovias foi anunciado.

Ao longo dos últimos anos foram anunciados investimentos na construção de ferrovias que, caso sejam concretizados nos próximos anos, irão beneficiar diversos municípios baianos com polos logísticos, integrando-os de forma direta a outras regiões do País. A experiência pioneira dessa fase vem sendo a Ferrovia de Integração Oeste-Leste. Por outro lado, essas iniciativas vão suprir uma lacuna em relação à infraestrutura atual, que é o relativo isolamento em relação ao modal ferroviário existente no Brasil.

Um município beneficiado será Feira de Santana, segunda maior cidade baiana. De acordo com o que foi anunciado, o município vai ser interligado a quatro diferentes destinos por ferrovias cujas obras serão iniciadas em breve. São eles: Ipojuca, em Pernambuco; Juazeiro e Petrolina, às margens do São Francisco, na fronteira da Bahia com Pernambuco; Belo Horizonte, a capital das Minas Gerais, e Candeias, na Região Metropolitana de Salvador. Os investimentos totais previstos para a malha ferroviária em todo o País são vultosos: algo em torno de R\$ 91 bilhões, advindos do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), desenvolvido pelo Governo Federal (CRAIDE, 2013). Os prazos para obras desse porte são também ambiciosos: cinco anos. A modalidade adotada será a Parceria Público-Privada (PPP), com prazo de concessão de trinta anos.

Uma das ferrovias cuja construção está prevista vai interligar Feira de Santana a Ipojuca, em Pernambuco, e ao Porto de Suape. Inicialmente, a ferrovia deveria partir de Candeias, mas estudos técnicos sinalizaram que Feira de Santana constitui a melhor opção, inclusive estando prevista a construção de um pátio que vai interligar essa ferrovia à que será construída entre Belo Horizonte (MG) e Salvador (BA). Em Ipojuca, a ferrovia será conectada à ferrovia Transnordestina, conforme está previsto no projeto (BRASIL, 2013). Isso assegurará maior conexão com o Centro-Oeste e com o próprio Nordeste.

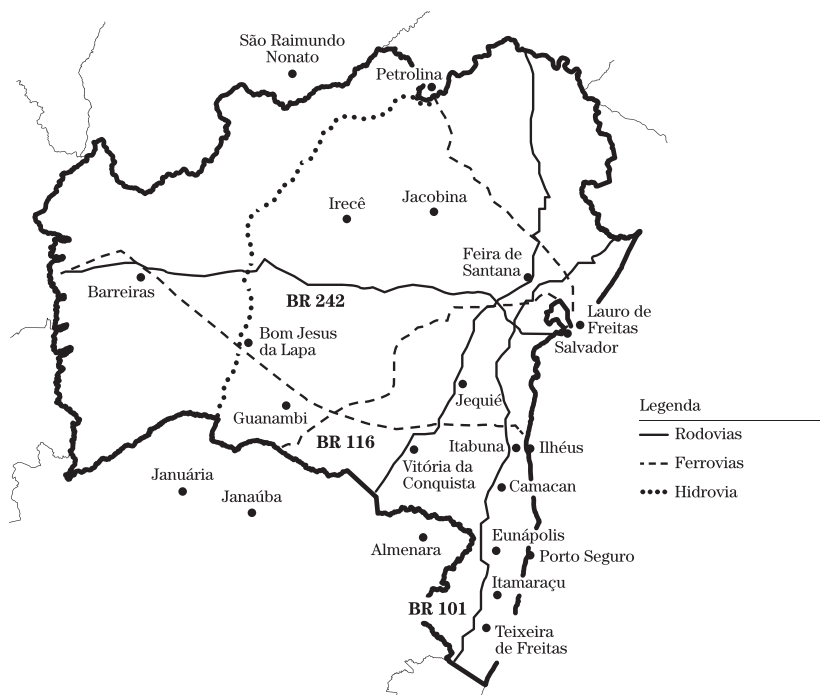
A extensão total será de 893 quilômetros. As intervenções específicas na ferrovia envolvem a construção de 61 pontes, com extensão total de 17 quilômetros e, também, a construção de 101 viadutos, com 4,8 quilômetros. A ferrovia deverá cortar 37 municípios dos estados da Bahia, de Sergipe, de Alagoas e de Pernambuco (BRASIL, 2013). Em 2013, a propósito, foi realizada uma primeira audiência

pública em Feira de Santana para discutir a implantação da ferrovia, visando coletar propostas dos segmentos interessados (ANTT PROMOVE..., 2013).

Outra ferrovia a ser implantada envolve o trajeto entre Belo Horizonte (MG) e Salvador (BA). Esse trecho ferroviário com 1.419 quilômetros é parte integrante do Programa de Investimento em Logística (PIL) lançado pelo Governo Federal (BRASIL, s/d). A ferrovia vai cortar 52 municípios, sendo 27 deles em Minas Gerais e outros 25 na Bahia. Em Feira de Santana será construído um pátio conectando-a aos demais ramais que serão implantados.

A construção desta ferrovia é vista como uma alternativa para o transporte de minério de ferro e de outros minerais. Outra vantagem apontada é que ela também promoverá o estabelecimento de uma conexão entre Belo Horizonte e o Porto de Ilhéus pela Ferrovia de Integração Oeste-Leste (FIOL). Outro efeito dimensionado com a construção do ramal é a possibilidade do escoamento da produção industrial do Sul-Sudeste em direção ao Nordeste.

 **Mapa 2 – Principais modais viários e intervenções previstas na Bahia**



Fonte: Adaptado de Secretaria do Planejamento da Bahia

A terceira ferrovia anunciada poderá atender um anseio de Feira de Santana desde o século XIX: um ramal ferroviário ligando o município a Juazeiro (BA) e Petrolina (PE), no Vale do São Francisco (POPPINO, 1968). Informações apontam que a ferrovia entre Feira de Santana e Juazeiro alcançará quatrocentos quilômetros de extensão, interligando-se, a partir daí, ao município de Parnamirim, em Pernambuco, estendendo-se por mais 180 quilômetros (ESTUDOS de..., 2013). Essa ferrovia também vai se articular à ferrovia Transnordestina, contribuindo para adensar a malha ferroviária no semiárido do Nordeste. Um dos efeitos previstos com a construção da ferrovia é a disponibilidade de mais uma alternativa para o escoamento da produção agrícola do Vale do São Francisco, particularmente das frutas que dispõem de grande demanda nos grandes centros consumidores do País. Com esse novo ramal, abre-se a perspectiva de tornar mais rápido o escoamento da produção.

É necessário ressaltar, porém, que todas as intervenções anunciadas nos últimos anos exigirão aporte significativo de recursos, sobretudo por parte dos investidores privados, para serem viabilizadas. Assim, eventuais recuos em relação às intenções que já foram manifestadas sempre são possíveis até que as obras sejam efetivamente iniciadas. Por outro lado, com os traçados já definidos, fica claro que os municípios que serão beneficiados já contam com razoável infraestrutura viária, a exemplo de rodovias, e constituem polos regionais já consolidados. Dessa forma, permanece a tendência de a infraestrutura viária continuar concentrada na Bahia, excluindo o semiárido.

## ***Considerações finais***

A configuração do sistema de transportes na Bahia durante três séculos dependeu da lógica de exploração econômica definida pelo colonizador português. É inegável que inicialmente existiam restrições tecnológicas que impediam uma ocupação mais efetiva do território, mas o principal fator preponderante nos ciclos iniciais foi a forma como se devia dar (e se deu) a exploração econômica e a ocupação do território.

Posteriormente, presa à lógica primário-exportadora herdada do colonizador português, a Bahia permaneceu densamente povoada no litoral e distanciada do *hinterland* e de suas possibilidades econômicas. Houve uma tênue mudança de perspectiva somente a partir de 1929, quando a Grande Depressão fez com que

o Brasil – e a Bahia – buscasse alternativas aos mercados externos deprimidos, cenário que vai permanecer inalterado até o fim da Segunda Guerra Mundial.

Nessa fase também prevaleceu a opção pelo litoral e pelas facilidades dos núcleos urbanos mais densamente povoados. Nem mesmo quando havia relativa abundância de capitais para investimentos – como durante o Pós-Guerra até o início da década de 1970 – houve a iniciativa de se planejar o desenvolvimento territorial e investir em infraestrutura de transportes, minimizando os efeitos da excessiva concentração econômica em Salvador e nos municípios do seu entorno.

Nos últimos anos, a inserção das regiões mais a Oeste da Bahia na infraestrutura logística vem sendo objeto de inúmeros debates e de algumas intervenções. É o caso da mencionada Ferrovia de Integração Oeste-Leste, cujo traçado busca contemplar as regiões produtoras de minério e de grãos, particularmente a soja. Apesar do anúncio, a inclusão do vasto semiárido segue como um desafio para a integração e o desenvolvimento.

## ***Referências bibliográficas***

ALBAN, Marcus. Os modais e os desafios da multimodalidade na Bahia.  **cadernos da Fundação Luis Eduardo Magalhães**. Salvador, 2002.

ALBUQUERQUE, Manoel Maurício. **Pequena História da formação social brasileira**. 3. ed. Rio de Janeiro, Graal, 1984.

ALCOFORADO, Fernando. **Os condicionantes do desenvolvimento do estado da Bahia**. 2003. Tese. (Doutorado em Planificación Territorial y Desarrollo Regional) – Universidad de Barcelona, Barcelona, Espanha.

ALMEIDA, Rômulo. Traços da História Econômica da Bahia no último século e meio. **Revista de Desenvolvimento Econômico**, Salvador, Ano XI, n. 9, p. 82-101, jan. 2009.

ANTT promove reuniões sobre ferrovia Salvador-Recife. **Ministério dos Transportes**. Disponível em: <<http://www.transportes.gov.br/noticia/conteudo/id/82237/module/default>> Acesso em: 30 jul. 2014.

BAHIA. Fundação Centro de Projetos e Estudos (CPE). **Bahia: reconstrução e integração dinâmica**. Salvador, 1991. 112 p.

BAHIA. Governador, 2000-2003 (César Borges). **Plano Plurianual 2000-2003: Bahia de Todos os Tempos**. Salvador: EGBA, 1999. 259 p.

BAHIA. Governador, 2003-2006. (Paulo Souto). **O futuro a Gente Faz: Plano Estratégico da Bahia**. Salvador: SEPLAN, 2003.

BAHIA. **Mensagem apresentada pelo governador Jaques Wagner à Assembleia Legislativa do Estado**. Salvador, 15 fev. 2007.

BAHIA. Governador Jaques Wagner (2007-2014). **Resgatando o Planejamento Estratégico da Bahia: 2008-2028 – um Futuro para Todos Nós**. Salvador: SEPLAN, 2008.

BAHIA. **Programa de Restauração e Manutenção de Rodovias: Avaliação Ambiental do Programa**. Salvador: SEINFRA, nov. 2005. 86 p.

BAHIA. Secretaria de Infra-Estrutura. **Programa Estadual de Logística de Transportes**. Salvador: Secretaria da Infraestrutura, 2004.

BRASIL. Presidência da República. **Programa de aceleração do Crescimento 2007-2010 do Governo Federal**. Brasília, 2007. Disponível em: <[http://www.planejamento.gov.br/secretarias/upload/Arquivos/pronunciamentos/apresentacoes/2007/070122\\_PAC\\_medidas\\_institucionais.pdf](http://www.planejamento.gov.br/secretarias/upload/Arquivos/pronunciamentos/apresentacoes/2007/070122_PAC_medidas_institucionais.pdf)> Acesso em: 20 out. 2014.

BRASIL. Ministério dos Transportes. **Programa de Investimentos em Logística**. Estudo de Engenharia. Trecho Feira de Santana/BA – Ipojuca/PE. Relatório II. Volume 1. Brasília: Ministério dos Transportes, 2013.

BRASIL. Ministério dos Transportes. **Estudo de Engenharia: Ferrovia Belo Horizonte/MG – Salvador/BA**. Relatório II Volume 1. Brasília: Ministério dos Transportes, s/d.

BRASIL. Programa de Aceleração do Crescimento. **BR 101/NE** – Trecho Duplicação Divisa BA/SE. Disponível em: <<http://www.pac.gov.br/obra/2489>> Acesso em: 30 jul. 2014a.

BRASIL. Programa de Aceleração do Crescimento. **BR 116/BA. Contorno Norte de Feira de Santana-BA**. Disponível em: <<http://www.pac.gov.br/obra/77306>> Acesso em: 30 jul. 2014b.

CRAIDE, Sabrina. Primeiro leilão de ferrovias do programa de investimentos do governo está previsto para outubro. **Agência Brasil**. Brasília, 05 jul. 2013. Disponível em: <<http://memoria.ebc.com.br/agenciabrasil/noticia/2013-07-05/primeiro-leilao-de-ferrovias-do-programa-de-investimentos-do-governo-esta-previsto-para-outubro>> Acesso em: 01 ago. 2014.

ESTUDOS de viabilidade para obras da Ferrovia de Integração entre Parnamirim (PE) e Feira de Santana (BA) estão avançados, diz ministro dos Transportes. **Ministério dos Transportes**. Disponível em: <<http://www.transportes.gov.br/noticia/conteudo/id/80028>> Acesso em: 27 jul. 2014.

FURTADO, Celso. **Formação econômica do Brasil**. 6. ed. Rio de Janeiro: Fundo da Cultura, 1964.

ILPES (Santiago); BAHIA. Secretaria de Planejamento Ciência e Tecnologia. **Diagnóstico do desenvolvimento regional e da organização do espaço no Estado da Bahia**. Salvador: SEPLANTEC, 198?. 164 p. Convênio ILPES/SEPLANTEC.

PEDROSA, Erasto Neves. **Panorama dos transportes no Nordeste Brasileiro**. 2. ed. Recife: SUDENE, 1970.

POMPONET, André Silva. **Determinantes do processo de industrialização periférica da Bahia**. Feira de Santana, 41 p. Trabalho de conclusão de curso. (Graduação em Ciências Econômicas) – Curso de Ciências Econômicas, Universidade Estadual de Feira de Santana, 2002.



POMPONET, André. Caminhos para o Oeste: perspectivas para a infraestrutura de transportes na Bahia. **Bahia Análise & Dados**, Salvador, v. 17, n. 3, p. 1067-1076, out./dez. 2007.

POPPINO, Rollie. **Feira de Santana**. 1. ed. Salvador: Editora Itapuã, 1968.

PRADO JÚNIOR, Caio. **História econômica do Brasil**. São Paulo: Brasiliense, 2004.

SAMPAIO, Theodoro. **O Estado da Bahia**. 1. ed. Salvador: Imprensa Oficial do Estado, 1925.

SUPERINTENDÊNCIA DE ESTUDOS ECONÔMICOS E SOCIAIS DA BAHIA. PIB da Bahia: 30 anos em análise. **Série Estudos e Pesquisas**. Salvador: SEI, 2006. 180 p.

TEIXEIRA, Francisco; GUERRA, Osvaldo. 50 anos de industrialização baiana: do enigma a uma dinâmica exógena e espasmódica. **Bahia Análise & Dados**, Salvador, SEI, v. 10, jun. 2000.

ZORZO, Francisco Antônio. Retornando à História da rede viária baiana: o estudo dos efeitos do desenvolvimento ferroviário na expansão da rede rodoviária da Bahia (1850-1950). **Sitientibus**, Feira de Santana, n. 22, p.99-115, jan-jun. 2000.

Capítulo 8

*ESTRADA DA MATA  
E BR-2 E A  
INTEGRAÇÃO  
PELO INTERIOR  
DO BRASIL  
MERIDIONAL*

— Alcides Goularti Filho

Professor da Unesc. Doutor em Economia pela Unicamp.

Correio eletrônico: [alcides@unesc.net](mailto:alcides@unesc.net)

## *Expansão das fronteiras e abertura de caminhos*

**A** ocupação e a expansão territorial para o sul da Colônia, no século XVII, tiveram início ainda no Período Filipino (1580-1640) e se intensificaram com as disputas entre Portugal e Espanha, que almejavam ampliar suas possessões na busca de metais preciosos e frentes mercantis. As dúvidas sobre os limites do Tratado de Tordesilhas e a busca de uma entrada para os caminhos de Potosí levaram a Coroa Portuguesa, após a Restauração de 1640, a deslocar homens aventureiros e conquistadores para a região do Rio da Prata com o objetivo de fundar novas povoações. Buenos Aires, fundada em 1580, era o ponto estratégico para as conquistas espanholas, tanto em direção ao sul, região dos pampas e da patagônia, como para o norte, os Andes. Mesmo com as privações que a vila de Buenos Aires sofreu no início, lentamente desenvolveu um pungente comércio baseado na pecuária. Esse cenário levou as expedições portuguesas até as margens do Prata, onde fundaram a Colônia do Sacramento, em 1680, afrontando os interesses da Espanha.

No caminho até o extremo sul, pelo litoral, foram fundadas as povoações de Paranaguá (1648), São Francisco (1658), Desterro (1675) e Laguna (1676), que serviam de fortificações e bases para novas expedições em direção ao sul ou ao interior. A Colônia do Sacramento, fundada pelo governador da Capitania do Rio de Janeiro, D. Manuel Lôbo, cumpria os objetivos da Coroa, que almejava estender o seu território até as margens do Prata, servindo de ponto de comunicação nas bandas meridionais. Por quase 140 anos Sacramento foi palco de conflitos bélicos e diplomáticos entre as duas coroas, que reivindicavam a sua posse, começando pelo Tratado Provincial de Lisboa de 1681 até a independência do Uruguai, em 1828. Sacramento, mais do que uma fortificação militar, tornou-se um importante entreposto comercial na organização e na distribuição do gado que vivia solto nos pampas platinos e gaúchos. Os gados vacum, muar e cavalar foram introduzidos pelos jesuítas, a partir das Missões, e se reproduziram livremente nas pradarias gaúchas (HOLANDA, 1989).

O Tratado de Madrid (1750), entre Portugal e Espanha, em boa medida definiu o atual contorno do território brasileiro com a entrega da Colônia do Sacramento à Coroa Espanhola e a incorporação dos Sete Povos das Missões pela Portuguesa. Apesar de serem assinados novos tratados nas décadas seguintes, os principais marcos foram definidos em 1750. Com a incorporação dos Sete Povos,

a expulsão dos jesuítas e o extermínio de milhares de indígenas abriram-se as possibilidades de se explorar a pecuária nos pampas gaúchos e no litoral por meio da comercialização de couro e animais. Com a fundação de Rio Grande (1737), de Viamão (1741) e da Capitania de Rio Grande de São Pedro (1760), além da abertura dos primeiros caminhos em direção a São Paulo e da difusão de estâncias de criação de gado, as atividades pecuárias tornaram-se mais relevantes para a Coroa e para a Colônia, que passam a proteger e a ocupar ainda mais o território.

Durante o período colonial, havia três grandes zonas pecuárias no Brasil: os sertões do Nordeste, a parte meridional de Minas Gerais e as planícies do Sul. As capitanias de São Paulo e do Rio de Janeiro eram os dois centros consumidores dos gados criados e abatidos em Minas e no Sul (PRADO JÚNIOR, 1996). Naquelas planícies eram criados, principalmente, os gados *vacum*, cavalar e muar. Do *vacum* eram extraídos o couro e a carne para a preparação do charque, ambos exportados; o cavalar, em boa medida, era aproveitado nas próprias estâncias locais para os afazeres diários; o muar (mula), um animal de carga que resiste a cavalgadas de longa distância e que passou a ser reproduzido nas estâncias, tornou-se uma das principais mercadorias gaúchas comercializadas nas feiras paulistas durante os séculos XVIII e XIX.

Segundo Simonsen (1978), a produção pecuária constituiu-se numa atividade econômica cujos rendimentos ficavam incorporados à colônia. Ou seja, a acumulação, mesmo sendo lenta, era apropriada por estancieiros e comerciantes locais, ao contrário das atividades açucareiras, que funcionavam com capitais da metrópole e para as quais eram destinados os maiores proventos. Comparando com as outras atividades comerciais gestadas na colônia, a pecuária foi a maior responsável por estabelecer “elos indestrutíveis na unidade econômica brasileira” (p. 187). Com um pequeno contingente de homens era possível manter uma vasta extensão de criação de gado. A incorporação de novas terras, ao mesmo tempo em que garantia e demarcava o território para a Coroa e, posteriormente, para o Império brasileiro, possibilitava apreender mais gado e valorizava as atividades pecuárias.

A região das Minas Gerais se tornou o primeiro centro consumidor dos muares meridionais. Com a expansão das atividades auríferas no início do século XVIII, localizadas numa região montanhosa e distante do litoral, a mula foi o principal meio de transporte. No seu lombo, do litoral, sobretudo do Rio de Janeiro, subiam alimentos e utensílios e, em direção ao porto, desciam os metais preciosos. Com a redução das atividades auríferas no final do século XVIII, foi

dado outro direcionamento para o mercado de mulas. São Paulo, que também demandava animais de carga do Sul, com o surgimento e a expansão do complexo cafeeiro, passou a ser o grande consumidor das mulas advindas das pradarias gaúchas. O animal servia para fazer o transporte do café, além de outras mercadorias, em direção ao porto de Santos, cruzando a Serra do Mar.

No longo percurso até São Paulo, Sorocaba era o destino final, onde se formou a maior feira de animais da Colônia e, em seguida, do Império, negociando os muares provenientes do Sul e que seguiam para Minas, Rio ou ficavam mesmo em São Paulo. Além dos animais, também eram negociadas diversas mercadorias oriundas do interior paulista. Em Sorocaba, não havia produção nem utilização em larga escala dos muares, ela apenas servia como entreposto comercial dos animais sulinos e de confluência dos fazendeiros e dos comerciantes que buscavam meios de transportes para atender às demandas da produção agrícola e mineral. As feiras eram realizadas no mês de maio e tiveram início por volta de 1733, quando já estava aberto o primeiro caminho que ligava São Paulo ao sul da Colônia (ALMEIDA, 1945).

Durante o período colonial e boa parte do Império, a comunicação entre as vilas do litoral era feita pela via marítima; já a ligação com o interior, por meio da navegação fluvial e dos caminhos. Porém, ligações do interior com o litoral eram todas independentes entre si, criando, segundo Caio Prado Júnior (1996), uma “disposição fragmentária de comunicações”, sem as devidas conexões, formando “pequenos sistemas autônomos” (p. 237) de povoamento tanto no litoral como no interior. Era o caso da navegação fluvial nas bacias do Amazonas, do Parnaíba, do São Francisco, do Paraguai e do Paraná e dos caminhos que seguiam para o interior, desenhados pelas bandeiras e pelas monções. Esses caminhos, em boa medida, seguiram os abertos pelos indígenas, como o Caminho de Peabiru, que partia de vários pontos do litoral sul do Brasil em direção ao Paraguai, dirigindo-se para os Andes. O Peabiru tinha várias ramificações, que foram aproveitadas pelos bandeirantes no apresamento de índios e na prospecção de pedras preciosas. As monções seguiam os rios caudalosos em direção ao centro da Colônia, integrando o comércio do planalto central com o do litoral paulista (HOLANDA, 1994).

Ao mesmo tempo em que a abertura de caminhos destinados ao escoamento de muares abastecia os centros consumidores que demandavam meios de transporte, também expandia e consolidava a pecuária sulina, fortalecendo o lado meridional da Colônia, que estava sempre em conflito com a Espanha.

Além disso, estabelecia uma comunicação entre as vilas, os entrepostos comerciais e as fortificações ao longo do litoral, começando por Paranaguá, seguindo em direção a São Francisco, Desterro, Laguna, Rio Grande e terminando em Sacramento. A presença de estâncias de proprietários nativos definia o território e aumentava as rendas da Coroa. Portanto, abrir caminhos era um negócio tanto para os fazendeiros e os comerciantes, como para a nobreza reinol.

A historiografia sobre os caminhos e as estradas no Brasil meridional atribui ao bandeirante paulista Bartolomeu Pais de Abreu a primeira iniciativa para abrir o caminho que ligava Curitiba a Sacramento. Em 1719, Pais de Abreu fez todo o percurso pelo mar de Santos até Buenos Aires e organizou uma série de mapas, desenhando a topografia do litoral. Em 1720, propôs ao rei de Portugal a abertura do caminho, porém a empreitada foi abandonada e, logo após, e ele seguiu em novas bandeiras pelo interior da Colônia (ALMEIDA, 1945).

Efetivamente, o caminho pelo interior ligando Sacramento até os Campos Gerais e chegando a Curitiba foi aberto em 1728 pelo Sargento-Mor da Cavalaria, Francisco de Souza e Faria. A expedição comandada por Faria partiu de Conventos, na margem do rio Araranguá (atualmente sul de Santa Catarina) e seguiu em direção ao costão da serra. No planalto serrano, tomou a direção do norte, margeando a serra e chegando próximo às nascentes dos rios Tijucas e Itajaí-Sul. Depois, seguiu em frente, alcançando as proximidades do Rio dos Cachorros, onde hoje está situada a cidade de Curitiba (atual planalto serrano catarinense). Desse ponto em diante, continuou na direção norte, cruzando a mata fechada da serra do Espigão até o Rio Negro. No segundo planalto paranaense os campos são mais abertos, o que facilitou a sua chegada a Curitiba (FARIAS, 1908). Esse caminho ficou conhecido como “Dos Conventos”. De Sacramento até as margens do Rio Araranguá, ele era feito pelo litoral, e enfrentava várias dificuldades nas travessias dos rios e de suas barras. Mesmo assim, a subida da serra, no interior de Araranguá, dado o seu aclave, também era muito difícil, o que tornava a viagem com homens e gado *vacum* muito demorada e arriscada. Porém, o caminho que segue do Rio dos Cachorros até o Rio Negro e Curitiba parecia ser a melhor opção, mesmo enfrentando uma mata muito fechada.

Um novo caminho foi aberto pelo Coronel Cristovão Pereira de Abreu em 1733. Ele aproveitou parte do caminho de Farias, evitando a subida da serra em direção a leste Dos Conventos. Partiu de Guarda Velha de Viamão (atualmente Santo Antônio da Patrulha), ganhou os Campos de Vacarias, cruzou o

Rio Pelotas e chegou até o planalto serrano, uma vasta área de campos limpos, o que facilitava as cavalgadas. Depois, seguia em frente, passando por onde se situa hoje a cidade de Lages, alcançando o caminho aberto por Farias, cortando a mesma mata fechada até o Rio Negro (INSTITUTO HISTÓRICO E GEOGRÁFICO BRASILEIRO, 1858). Ficou conhecido como o Caminho Viamão-Sorocaba, por onde transitou grande parte das tropas de muares que vinham das estâncias do extremo sul em direção às feiras de Sorocaba para serem vendidos, num primeiro momento, aos negociantes das atividades auríferas das Minas Gerais e, em seguida, ao complexo fluminense e paulista.

Num roteiro elaborado pelo Governador da Capitania de Rio Grande do São Pedro do Sul, em 1797, entre Porto Alegre e São Paulo, temos uma detalhada descrição do caminho com suas medições em léguas. No final, há um breve resumo do trajeto, descrito a seguir:

### Itinerário do Caminho Viamão-Sorocaba em 1797

Itinerário	Léguas	km atuais
Porto Alegre ao Rio Pelotas	30	145
Rio Pelotas ao mato do Espigão (passando por Lages)	47	227
Sertão (trecho da Estrada da Mata)	41	198
Fim do Sertão a Curitiba	6	29
Curitiba a Registro	3	14,5
Registro a Itapetininga	74	357,5
Itapetininga a São Paulo	34	164
Total	235	1.135

Fonte: Revista do Instituto Histórico Geográfico Brasileiro, 1858.

Esse era o caminho das tropas e dos tropeiros. Nas suas margens foram erguidos registros para cobrança de impostos, pousos e fazendas para descanso de homens e animais, vilas que se tornaram cidades e novas estradas. Segundo Sergio Buarque de Holanda, “o tropeiro é o sucessor direto do sertanista e o precursor, em muitos pontos, do grande fazendeiro” (1994, p. 132-133).

Este capítulo é dedicado ao estudo da trajetória de um trecho da Viamão-Sorocaba que ficava situado entre a Serra do Espigão e o Rio Negro, hoje, mais precisamente, entre os municípios de Santa Cecília (SC) e Campo do Te-

nente (PR). Esse trecho ficou conhecido, após os melhoramentos de 1829, como Estrada da Mata. Adiante estão destacadas as iniciativas para sua abertura e seus melhoramentos, o povoamento ao longo das suas margens, seu abandono durante a “era ferroviária”, sua definição como uma estrada prioritária no primeiro Plano de Viação de 1944 até sua pavimentação nos anos de 1950.

## ***Obras e melhoramentos na Estrada da Mata***

Dentro do longo caminho das tropas de Viamão a Sorocaba, a Estrada da Mata correspondia ao trecho mais difícil do percurso, pois estava dentro de uma mata fechada, hoje conhecida como Mata Araucária, com terrenos úmidos, montanhosos e cobertos de riachos. A região estava habitada por índios kaingang e xoklengs, que se sentiam constantemente ameaçados pelos fazendeiros e tropeiros, os quais os consideravam selvagens e um estorvo para as tropas que seguiam por suas terras. Ao longo da estrada, foram travadas várias batalhas, o que se estendeu até o início do século XX, com perdas para ambos os lados, porém foram os indígenas que viram seu povo ser dizimado e reduzido em pequenas comunidades.

Ao norte de Lages, a partir da Serra do Espigão, região conhecida como Campo Alto, até Campo do Tenente, após o Rio Negro, o caminho das tropas quase se fechava nos meses de julho a setembro, quando diminuía a passagem das mulas. Durante todo o século XVIII, a cada período em que se iniciavam as cavalgadas, o trecho da Mata era sempre reaberto pelos tropeiros que seguiam na frente, levando em média vinte dias para atravessar esse trecho de aproximadamente 264 quilômetros. Para os estancieiros e os proprietários das tropas, a tarefa de manter o caminho sempre aberto não poderia ser dos tropeiros, que perdiam muito tempo com esse trabalho. Diante dessas dificuldades, em 1816, os tropeiros requereram junto a D. João VI providências para abrir uma estrada nesse trecho que apresentava mais dificuldades. As despesas seriam cobertas com a cobrança de uma taxa de \$100 por cabeça de gado que nela transitasse. Essa proposta agradou tanto aos fazendeiros quanto aos comerciantes locais, que viam na abertura da estrada a possibilidade de ampliar seus contatos com outras praças comerciais, como a Real Fazenda, que almejava aumentar suas receitas (MOREIRA, 1975; RODRIGUES, 1906).

Em 1820, D. João VI determinou que o capitão e governador da Capitania de São Paulo, João Carlos Augusto Oeynhausen, construísse a estrada solici-



tada pelos tropeiros. Oeynhausen destinou a João da Silva Machado a tarefa de fazer um amplo levantamento do sinuoso percurso, especificando suas medidas, orçamento e materiais necessários. Em 16 de dezembro de 1820, Machado remeteu-lhe um relatório, expondo suas percepções sobre as necessidades para a abertura da estrada entre Campo do Tenente e Campo Alto. Com uma ampla largura de 66 metros de mata derrubada, o caminho para a passagem dos animais deveria ter 8,8 metros, sendo que, a cada vinte quilômetros, seria aberta na mata uma clareira de 366 metros, para pouso e descanso das tropas. Eram 120 rios e seriam construídas pontes apenas nos que apresentavam dificuldades para a travessia. Machado requisitou setenta trabalhadores, com renovação constante da mão de obra para evitar desentendimentos entre eles. O prazo previsto e requisitado para seu término foi de seis anos (ARBIGAU, 1929).

Conforme solicitado por Machado, as obras tiveram início no dia 26 de março de 1826 e terminaram antes do prazo previsto, em maio de 1829, com um gasto anual de 1:666\$800. Durante as obras, intensificaram-se os conflitos com os índios e foram definidos novos locais para povoar os Campos Gerais. Com as obras concluídas, passou-se a fazer a cobrança de \$100 por animal com o objetivo de manter a conservação da estrada, para a qual eram utilizados aproximadamente cinquenta trabalhadores que, no mês de março, faziam a sua limpeza, cortando os brotos de árvores para evitar que a mata fechasse a estrada.

O registro fiscal dos animais era feito em Rio Negro, onde já havia uma capela erguida, criando as condições para fundar, nas suas proximidades, um núcleo colonizador. Com o objetivo de manter e conservar a Estrada da Mata e expandir a colonização para o Vale do Rio Negro, João da Silva Machado comandou a vinda de imigrantes provenientes do Império Germânico para se instalarem nas margens da estrada. Em 1829, chegaram os primeiros, num total de 238 pessoas; nos anos seguintes, vieram os bucovinos, também provenientes da Alemanha, e, mais para o final do século XIX, foi a vez dos poloneses. Esses colonos, com o apoio do Estado, ocuparam a região e, aos poucos, foram se espalhando para outras localidades do Vale do Iguaçu, fundando novas vilas e mercantilizando a região. A vinda desses primeiros imigrantes para o Brasil, somando-se a outros que havia no Vale do Rio do Sino, estava dentro de um movimento maior estimulado pelo Governo Imperial, que promoveu no mesmo ano a colonização das Províncias de Santa Catarina e do Rio Grande do Sul (D'ALMEIDA, 1976; REISEMBERG, 1973).

Dadas as características geofísicas e a densidade da mata, uma das maiores dificuldades em relação à Estrada da Mata era mantê-la em condições de tráfego na época das tropas. Após a conclusão dos trabalhos de abertura, a responsabilidade pela constante limpeza, sobretudo para cortar os novos brotos de árvores e consertar as pontes, ficou sob a incumbência do prefeito da Vila do Príncipe, atual município de Lapa, que, na época, era um importante centro mercantil, dentro dos Campos Gerais, na rota dos tropeiros (SÃO PAULO, 1838). Como alternativa para evitar esse difícil caminho, mesmo com a sua manutenção, o governo da Província de São Paulo, da qual a região ainda fazia parte, determinou a abertura de um novo, proveniente das missões do Rio Grande do Sul e que cortasse os Campos de Palmas, a oeste de Santa Catarina, em direção a Castro. Além de passar por campos mais abertos, iria reduzir em aproximadamente 290 quilômetros o percurso total. Outro fator determinante para os tropeiros era que não havia um registro fiscal na entrada de São Paulo (SÃO PAULO, 1846). O caminho foi aberto e se constituiu, ao longo de todo século XIX, como uma alternativa para as tropas que enfrentavam enormes dificuldades no sinuoso trecho da Estrada da Mata.

Para o governo da Província de Santa Catarina, integrar outras regiões com a Estrada da Mata era uma saída estratégica para melhor definir o território catarinense, cuja porção mais a oeste e no planalto norte ainda estava em litígio. A Estrada Lages, em direção ao litoral, colocava a capital da província em contato com as tropas e ampliava as relações mercantis entre as duas regiões. Quando foi iniciada a construção da Estrada Dona Francisca, em 1853, partindo de Joinville, seu destino final seria Rio Negro, no encontro com a Estrada da Mata. O mesmo ocorreu com as expedições que partiram das margens do Rio Itajaí-Açu em direção à serra para encontrar com Curitiba, colocando as colônias do Vale do Itajaí em contato com o movimento dos tropeiros, que, na época, era um dos mais relevantes do Império. Todos esses caminhos se consolidaram ao longo da segunda metade do século XIX e, mais tarde, constituíram-se em importantes eixos rodoviários de Santa Catarina.

No ano de 1848, o governo provincial catarinense delegou ao Major Antonio Saturnino de Souza e Oliveira a responsabilidade de manter e conservar a Estrada da Mata no trecho que atravessava o território catarinense. Para tanto, o governo Imperial destinou verbas anuais, na ordem de 4:000\$000, para cobrir os gastos com os serviços de limpeza do terreno, reparos de pontes e aterro de áreas

alagadiças (SANTA CATARINA, 1848). Na década seguinte, essas verbas, sob responsabilidade do governo provincial, mantiveram uma regularidade anual de 4:000\$000 (SANTA CATARINA, 1856).

Na estrada de S. Pedro ao Paraná atravessando Lages, compuseram-se as restingas do Campo Alto, Marombas e Curitibanos, fez-se um novo alterado no passo do Rio das Pedras e roçaram-se as restingas do Canoas na extensão de 2.000 braças [4.400 metros]. Continua-se nos melhoramentos dessa estrada, na qual se tem de fazer as pontes dos rios Correte e das Pedras (SANTA CATARINA, 1858, p. 11).

Durante toda a segunda metade do século XIX, o governo catarinense responsabilizou-se pela manutenção do caminho Viamão-Sorocaba no trecho entre a divisa com o Rio Grande do Sul, do Rio Pelotas até a Serra do Espigão, que compreendia um fragmento do caminho que se situava em áreas mais abertas em campos limpos. Para a Serra do Espigão em diante, mais precisamente do Rio Canoinhas, onde começa a parte da mata fechada, o governo provincial do Paraná designava recursos e homens para a sua manutenção.

Com a criação do Paraná, desmembrado de São Paulo em 1853, sem a definição do território da nova província, começou uma disputa com Santa Catarina para definir a quem pertenciam as atuais regiões do meio-oeste, do oeste e do planalto norte-catarinense, onde estava inserida a Estrada da Mata. Para os melhoramentos do caminho das tropas, o governo paranaense o dividiu em sete seções, começando a primeira em Itararé, na divisa com São Paulo, e terminando a sétima entre o Rio Negro e o Rio Canoinhas, no interior da Estrada da Mata, adentrando em território catarinense, onde havia 13 pontes, 37 pontilhões, 6 açudes, 14 passos nos rios e córregos e 15 pequenos morros (PARANÁ, 1856; PARANÁ, 1860). Era o trecho da Estrada a que Santa Catarina não prestava serviços de melhoramentos.

Em 1857, o governo paranaense mandou construir as pontes sobre o rio Canoinhas – que atualmente passa pelo município de Monte Castelo – e o Itajaí do Norte. Elas foram inspecionadas por Francisco Xavier de Assis, o qual se responsabilizou por toda a estrada até o início dos anos de 1860: “Na data das últimas informações esta estrada estava transitável, mas, diz o administrador,

há ainda necessidade de fazer dos lados dela algumas derrubadas” (PARANÁ, 1858, p. 105). Com algumas obras e melhoramentos, Assis deixou a Estrada “em bom estado desde a Vila do Príncipe até Canoinhas” (PARANÁ, 1862, p. 73). Porém, mesmo com os constantes serviços, a destruição causada pela passagem das tropas e o avanço da mata no período da “entressafra” eram mais velozes e agressivos que os esforços hercúleos para mantê-la transitável.

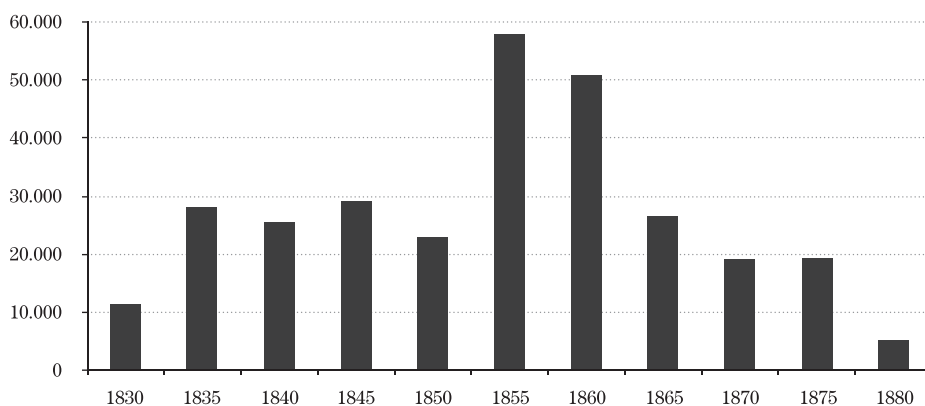
Destaca-se que, nesse período, começou a ser introduzido no Brasil o sistema de estrada macadamizada, como a Estrada União e Indústria (entre Petrópolis e Juiz de Fora) e a Dona Francisca (no planalto norte-catarinense). A Estrada da Mata era nada mais que uma grande vereda aberta na mata, dando condições apenas para a passagem de gado, animais montados e, com muita dificuldade, para carros de boi. Desde a criação da província, em 1853, até 1865, o governo paranaense já havia investido na Estrada da Mata 105:855\$560, o que representava 14,9% dos recursos destinados às estradas (PARANÁ, 1866). Mesmo assim, nos meados dos anos de 1860, novamente as condições da estrada tornam-se calamitosas, o que levou o governo provincial do Paraná, em 1867, a estabelecer um contrato com Lino de Souza Ferreira, no valor de 3:200\$000, para executar serviços de roçadas e construção de pontes, no trecho entre a Vila do Príncipe e os limites com Santa Catarina (PARANÁ, 1868). Com esse contrato, o governo transferia a responsabilidade para empreiteiros privados, que se encarregariam de manter a Estrada em condições de tráfego. Era uma tarefa de Sísifo.

### ***A chegada das ferrovias e o abandono da Estrada da Mata***

Como a estrada estava ligada diretamente às feiras de Sorocaba, que abasteciam muares para o complexo cafeeiro e os utilizavam para o transporte entre as fazendas e os portos, qualquer mudança que ocorresse na estrutura desse complexo repercutiria no seu fluxo. Essa mudança ocorreu com a chegada das ferrovias. Em 1867, foi inaugurada a Estrada de Ferro Santos-Jundiaí, que ligava parte do interior paulista ao grande porto cafeeiro. E, em 1875, a Estrada de Ferro Sorocabana ampliava essa integração, chegando até a capital paulista. Nos anos seguintes, a construção de novas ferrovias para atender à demanda da produção cafeeira crescia de forma exponencial, interiorizando cada vez mais os caminhos de ferro, não apenas em São

Paulo, mas em várias regiões do País. A substituição do lombo das mulas pelos vagões dos trens provocou uma queda acentuada na procura por muares advindos do sul do País. Esse foi o fator determinante que levou ao arrefecimento das feiras de Sorocaba, desdobrando-se na queda do fluxo de tropeiros que passavam pela Estrada da Mata. A seguir, encontra-se um gráfico, elaborado a partir de Klein (1989), que mostra a trajetória da oferta de muares nas feiras de Sorocaba entre 1830 e 1880.

 **Total de muares que chegavam em Sorocaba (1830-1880)**



Fonte: Adaptado de Klein (1989)

O gráfico mostra o aumento considerável de muares que entram em Sorocaba em meados do século XIX – justamente quando começa a expansão do complexo cafeeiro no Rio de Janeiro e em São Paulo – e em seguida uma queda acentuada após 1865, quando entram em operação as ferrovias paulistas. Enquanto em 1855 chegaram 57.698 muares, em 1880 foram apenas 5.188 (KLEIN, 1989). Almeida (1945) estima que em 1892 foram apenas mil, o que poderia ser resumido a uma ou duas tropas. É diante desse movimento de animais que temos que pensar a trajetória da Estrada da Mata no século XIX: melhoramentos e abandono.

No Paraná, o primeiro trecho ferroviário foi inaugurado em 1885, a Estrada de Ferro Curitiba-Paranaguá, substituindo as mulas que levavam a erva-mate pelos caminhos da Graciosa e de Itupava até os portos de Antonina e Paranaguá. Seus ramais foram estendidos nos anos seguintes para Lapa (1891), Campo do Tenente (1894) e Rio Negro (1895). A chegada dos trilhos a Rio

Negro desonerava o governo de despendere recursos para as melhorias da Estrada da Mata no trecho que subia até Lapa.

Com a queda acentuada do movimento na Estrada, o seu abandono é quase que “natural” a partir do último quartel do século XIX. Porém, é bom lembrar que ela também era utilizada para integrar Rio Negro a Lapa, passando por Campo do Tenente, em direção ao norte, e Rio Negro a Lages, em direção ao sul. O governo paranaense, que almejava demarcar os territórios contestados por Santa Catarina, também fazia da Estrada um instrumento para as estratégias de expansão dos limites da província. Já o governo catarinense destinava mais esforços na construção de estradas em direção ao planalto serrano. A Estrada de Lages a Desterro, por exemplo, consumia boa parte dos recursos do orçamento provincial para as obras nas vias de comunicação. As estradas do Tubarão e do Imaruí, em direção ao litoral sul, e a Estrada de Curitibaanos, que partia de Blumenau e avançava para o planalto, tinham como objetivo expandir a colonização a oeste do Vale do Itajaí. Já a Estrada Dona Francisca, ligando Joinville a Rio Negro, que promoveria a colonização do planalto norte, era de responsabilidade do Governo Imperial.

Um relatório elaborado por Lamenha Lins em 1876 declarava que a estrada tinha 97,7 quilômetros entre Rio Negro e o Rio Canoinhas e se achava em “estado deplorável, sendo necessário a reconstrução de muitas pontes e pontilhões e roçada completa” (PARANÁ, 1897). Mesmo em situação de quase abandono, foi expedido em 1878 um ofício ao Governo do Paraná pelo Inspetor Antonio Manuel da Cunha, que solicitava “indispensáveis consertos na Estrada da Mata que sem eles se acha quase intransitável”. As obras de reparos foram realizadas no ano seguinte, quando foram aplicados 6:400\$000. Porém, a passagem dos animais, ao mesmo tempo em que destruía a estrada, contribuía para mantê-la aberta, o que se reverteu com a queda no fluxo de muares, cuja mata passou a dominá-la efetivamente: “A estrada referida necessita conservação para não se perder as obras públicas existentes em prejuízo do trânsito público” (DIRETORIA DE OBRAS DO PARANÁ, 1882). Entre 1881 e 1885, quando o complexo cafeeiro paulista já estava integrado por ferrovias, na Estrada da Mata foram gastos apenas 837\$850 em manutenção para reparar estragos feitos em cinco anos.

Em 1891, o governo do Paraná expandia a colonização para a região contestada e fundava a Colônia Federal de Lucena, atual município de Itaiópolis, localizada 35 quilômetros ao sul de Rio Negro, com a presença de famílias po-

lonesas e ucranianas. Com a queda no movimento das tropas, os gastos com os reparos na Estrada limitavam-se apenas aos trechos mais utilizados pela população regional, como a construção da ponte metálica sobre o Rio Negro, inaugurada em 1896, e as estradas em Lucena, que não estavam na rota dos tropeiros.

Na tabela a seguir, podemos acompanhar um panorama geral dos melhoramentos que foram realizados na Estrada da Mata e em outras da região pelo governo paranaense entre 1854 a 1896, destacando-se as obras executadas e os recursos destinados.

A tabela 2, combinanda com o gráfico anterior, revela o grau de importância que a Estrada da Mata vai perdendo com a queda do comércio de muares em Sorocaba. Entre 1860 a 1875, no auge das feiras paulistas que atendiam à crescente demanda do mercado cafeeiro, foram aplicados 48:213\$860, caindo para 11:237\$850 no período seguinte, o qual se estende até 1896.



**Tabela 2 – Resumo das despesas efetuadas com os melhoramentos e a construção de estradas na zona ao sul do Rio Negro – 1854-1896**

Anos	Obras e reparos realizados	Valores gastos
1854-1855	Na Estrada da Mata	4:348\$000
1857-1858	Na Estrada da Mata	4:673\$280
1860-1861	Na Estrada da Mata	15:976\$860
1863	Uma ponte na Estrada da Mata	560\$000
1867	Na Estrada da Mata e pontes	3:200\$000
1868	Na Estrada da Mata e pontes (Rio Itajaí - orçado)	7:200\$000
1869	Na Estrada da Mata e pontilhões	1:253\$000
1870-1875	Serviços orçados na Estrada da Mata	20:000\$000
1879-1880	Na Estrada da Mata	6:400\$000
1881-1885	Na Estrada da Mata	837\$850
1888	Na Estrada da Mata	4:000\$000
1889-1893	Conservação de outras estradas	3:397\$820
1894-1896	Construção da ponte metálica do Rio Negro	270:470\$856
1894-1895	Conservação de outras estradas	1:115\$000
1895-1896	Estradas em Lucena	11:598\$457

Fonte: PARANÁ, 1897.

Em Santa Catarina, o século XX começa com a aprovação de vários projetos ferroviários. Apesar de muitos não serem executados, alguns marcaram a vida econômica e social das regiões catarinenses por onde passavam os caminhos de ferro. No meio-oeste, no vale do Rio do Peixe, entre 1907 e 1910, foi construído o trecho faltante da Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande, pondo em contato Porto Alegre com o Rio de Janeiro pelos trilhos dos trens. Em 1906, foi inaugurado o primeiro trecho da Linha São Francisco, que partia de São Francisco do Sul, passava por Joinville, subia a Serra do Mar e chegava até o planalto norte-catarinense. No ano de 1913, essa linha chegou à margem esquerda do Rio Negro, em território catarinense (GOULARTI FILHO, 2009) e, finalmente, concluiu seu destino ao chegar a Porto União. A Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande, a Linha São Francisco e os ramais da Estrada de Ferro Curitiba-Paranaguá colocavam a região em contato com as maiores praças comerciais do Sul e do Sudeste do País, dispensando as morosas e intransitáveis estradas. Estávamos na “era ferroviária”.

A Guerra do Contestado, entre 1912 e 1916, e a Questão dos Limites entre os dois estados, resolvida somente em 1916, com ganho de causa para os catarinenses, colocaram o governo de Santa Catarina em prontidão para ocupar com mais intensidade o planalto norte. Em 1917, foi criado o município de Mafra, na margem esquerda do Rio Negro, e, em 1918, reemancipado o de Itaiópolis, agora em território catarinense. A região fazia parte do complexo ervateiro, que incluía Canoinhas e Porto União, como centro de cultivo, beneficiamento e comercialização da erva-mate. O complexo ervateiro utilizava as vias de comunicações e os meios de transportes regionais para o escoamento da produção, ligando as áreas produtoras às casas comerciais e aos portos no litoral. Pelos rios Iguaçu e Negro era feita a navegação fluvial ligando Porto União e Canoinhas até Mafra, de onde a erva seguia pela Estrada Dona Francisca e pela Linha São Francisco, em direção a Joinville, para ser beneficiada e, em seguida, exportada pelo porto de São Francisco (GOULARTI FILHO, 2010).

Portanto, com a consolidação desse complexo ervateiro, que combinava vários sistemas de transporte, a Estrada da Mata reduziu ainda mais o seu grau de importância como elemento integrador e demarcador de território.



rio. Os pequenos trechos que ainda remanesciam da estrada eram utilizados para ligar pequenas comunidades ou fazendas instaladas ao longo da “antiga estrada”. As carroçáveis, de pequena extensão e mantidas pelas prefeituras municipais, faziam a ligação entre as comunidades locais e as estaduais, que passavam por dois ou mais municípios. Os moradores passaram a utilizar caminhos menos sinuosos e íngremes, como a estrada entre Papanduva, Major Vieira, Bela Vista e Canoinhas.

### ***A velha estrada e a nova rodovia***

As ferrovias e a navegação fluvial e de cabotagem marítima foram as principais modalidades de transportes no Brasil até os anos de 1930. O advento e a difusão dos automóveis e dos caminhões obrigaram o Estado brasileiro a voltar parte da sua política de viação e obras públicas para as rodovias. O País já era cortado por longos caminhos no interior, alguns se tornaram estradas com vários melhoramentos, mas, com a chegada dos trens, muitos foram abandonados. Esses caminhos foram retomados e serviram como guias para orientar as rotas das novas rodovias que começaram a ser abertas nos anos de 1920 e foram transformadas em autopistas nos anos de 1950. Um exemplo é a ligação entre São Paulo e Rio de Janeiro, inaugurada em 1928 e transformada na Rodovia Presidente Dutra em 1951. Durante o governo de Washington Luiz (1926-1930), foi criada, em 1927, a Comissão de Estradas de Rodagem Federais, que ficou encarregada de elaborar um plano rodoviário para o País. Como base para esse plano, foram utilizados esboços elaborados pelos engenheiros Joaquim Catambri, de 1926, e Luiz Schnnor, de 1927. Em linhas gerais, no Plano da Comissão, o País deveria ser cortado por grandes eixos longitudinais e transversais. Especificamente para o sul, havia a Linha Interna de São Paulo, Curitiba, Lages e Porto Alegre (MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, 1974).

Claro que antes da abertura da atual BR-116, ligando Curitiba a Porto Alegre, passando por Rio Negro e Lages, o trajeto utilizado pelos automóveis poderia ser duplo. O primeiro saía de Curitiba, descendo a Serra do Mar em direção a Joinville, e continuava até Itajaí. De lá, entrava em direção ao oeste para Blumenau, de onde se partia para o interior, passando por Rio do Sul até

chegar a Curitiba, ou seja, fazendo o percurso da atual BR-470. De Curitiba seguia-se para Lages, que já estava integrada com Vacarias e Porto Alegre. O segundo trajeto seria seguir a partir de Itajaí em direção a Florianópolis, rumo ao sul pelo litoral na antiga Estrada da Praia, atual BR-101. Havia a ligação da capital catarinense até Laguna e, depois, Araranguá pelo litoral, ou entrando em direção a Orleans, seguindo para Urussanga e novamente em Araranguá. De Araranguá seguia em direção a Torres, cuja parte do caminho era feita na beira mar até Tramandaí e, depois, seguia por estradas gaúchas até Porto Alegre (NETTO, 1942).

Nos anos de 1920 e 1930, ainda compensava fazer essa viagem pela Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande ou pelos navios da Companhia Nacional de Navegação Costeira e da Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro, pois seria uma viagem menos aventureira. Porém, a proliferação dos automóveis, da indústria automobilística e a obsolescência das ferrovias e da navegação obrigaram o Estado a repensar sua política de transporte e de integração nacional.

Em 1934, Getúlio Vargas, por meio do Decreto nº 24.497, de 29 de junho, aprovou o primeiro Plano Geral de Viação Nacional, que buscava atender às “conveniências nacionais de ordem política, econômica e militar, em relação à rede de viação nacional”, além de “coordenar os diversos sistemas de viação”. O Plano reforçava o caráter ferroviário, mas abria a possibilidade de combiná-lo com estradas de rodagem e navegação fluvial. Na verdade, o Plano inaugurou uma nova fase com a centralização das políticas de transportes, cujas estratégias não poderiam ser mais pensadas e executadas de forma fragmentada pelas unidades federativas.

Dentro do novo espírito da época, que estava fundado no Estado Nacional, em 1937 foi criado o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER), que apresentou, no mesmo ano, o Plano Rodoviário, cuja ligação entre Curitiba e Porto Alegre se daria passando por Rio Negro e Lages. Porém, a execução do plano estava inviabilizada por falta de recursos financeiros. Essa situação se reverteu quando foi definitivamente aprovado o Plano Rodoviário Nacional, por meio do Decreto-Lei nº 15.093, de 23 de março de 1944, e com a criação do Fundo Rodoviário Nacional (FRN) em 1945, pelo Decreto-Lei nº 8.463, de 27 de dezembro, que também garantiu autonomia técnica e financeira para o DNER.

O FRN transformou-se em uma alavanca para impulsionar a expansão rodoviária no País implementando as diretrizes do Plano de 1944, cujas bases, em larga medida, serviram como referência para os demais planos rodoviários, pois definiam os grandes eixos nacionais. Em direção ao sul, foi reforçada a necessidade de fazer a ligação Curitiba a Porto Alegre por cima da serra, ou seja, passando por Rio Negro, Lages e Vacarias. Esse trecho era parte integrante da Rodovia Getúlio Vargas, que partia de Belém (PA) e seguia em direção ao Nordeste, ao Sudeste e ao Sul, terminando na fronteira com o Uruguai na cidade de Jaguarão (RS), uma extensão de 5.049 quilômetros. O trecho compreendido entre Rio de Janeiro e Jaguarão por cima da serra ficou designado como BR-2, numa extensão de 1.989 quilômetros (RODOVIA, 1958).

O Decreto-Lei nº 8.463/1945 também definiu um conjunto de obras prioritárias que foram contempladas no Programa de Construções e Melhoramentos de Primeira Urgência dos troncos do Plano Rodoviário Nacional, no qual estavam quinze rodovias, sendo que dez trechos eram parte integrante da Rodovia Getúlio Vargas, entre eles a construção do trecho Curitiba a Lages e melhoramentos de Lages a Porto Alegre.

No primeiro estudo realizado pelo DNER para o trecho Curitiba a Lages, em 1943, foi sugerido o Traçado Direto, que partiria de Curitiba (Atuba) e seguiria em direção a São Bento do Sul-Bonsucesso-Taió-Passo Velho-Lages, atingindo 348,2 quilômetros, deixando Rio Negro de lado. Porém, quando as obras foram iniciadas, a partir de Curitiba, elaboram-se outras propostas que, apesar de serem mais extensas, com 365,6 quilômetros, tinham um percurso menos sinuoso e passariam por Rio Negro. No trajeto, a rodovia atravessaria três bacias hidrográficas (Canoas, Itajaí-Norte e Itajaí-Sul) (RODOVIA, 1949).

As obras foram divididas em duas frentes: Curitiba a Santa Cecília, com 254 quilômetros, incluindo a Serra do Espigão, ficaria sob responsabilidade do DNER; já o trecho seguinte, até Lages, com 112 quilômetros, ficaria com o 2º Batalhão Rodoviário. O DNER, entre 1944 e 1945, construiu 64 quilômetros e, entre 1946 a 1948, mais 152 quilômetros, faltando apenas 39 quilômetros para chegar a Santa Cecília. O 2º Batalhão, até 1949, já tinha concluído 74 quilômetros e faltavam mais 38 para chegar a Santa Cecília.



**Quadro 1 – Rodovia Curitiba-Lages: situação dos serviços em 31/03/1949**

Trechos	Km construído	Km em construção	Km total	Observações
<b>DNER</b>				
Curitiba – Rio Negro	111,4		111,4	Revestimento concluído
Rio Negro – Residência Fuck	104,2		104,2	Revestimento adiantado
Residência Fuck – Santa Cecília		38,0	38,0	Construção adiantada
<b>2º BATALHÃO RODOVIÁRIO</b>				
Santa Cecília – km 74		38,0	38,0	
Km 74 – Lages	74,0		74,0	Revestimento concluído
Total	289,6	76,0	365,6	

Fonte: Revista Rodovia, abril, 1949.

O trecho com maior grau de dificuldades foi a Serra do Espigão, que empregou, na época, cerca de quatro mil trabalhadores. Como ainda não havia no Brasil grandes empreiteiras capazes de assumir por completo a construção de rodovias, as tarefas eram realizadas e coordenadas pelo Estado por meio do DNER ou do Exército. Todo o equipamento – dentre eles tratores, escavadeiras, motos-niveladoras, rolos-compressores, compressores e caminhões – pertencia ao Estado. As empreiteiras assumiam a execução de pequenas obras nos serviços finais, principalmente quando a rodovia estava sendo pavimentada.

A BR-2 não seguiu os mesmos passos da Estrada da Mata. Na verdade, seria quase impossível fazer o mesmo trajeto, uma vez que o antigo caminho dava muitas voltas, subia e descia montanhas, passava por terrenos alagadiços e cruzava os rios nas áreas mais baixas. Em alguns trechos, as duas estradas se cruzavam, mas logo em seguida se distanciavam novamente.

Em 1956, a meta de conclusão da BR-2 foi incluída no Plano Quinquenal de Obras Rodoviárias Federais elaborado pelo DNER, o qual fazia parte do Plano de Metas do governo Juscelino Kubitschek, que, por sua vez, se propôs a abrir quinze mil quilômetros de rodovias. A definição dessa meta garantiu para a BR-2 verbas orçamentárias anuais, o que permitiria a sua conclusão até o final da década (RODOVIA, 1959).

Finalmente, no dia 6 de agosto de 1959, o Presidente Juscelino Kubitschek inaugurou mais um trecho da BR-2, entre Curitiba e Lages, completamen-

te pavimentado. Foram dois atos solenes: o primeiro em Curitiba e o segundo em Lages. Com a sua conclusão, o percurso entre as duas cidades, antes feito por Joinville-Itajaí-Blumenau-Rio do Sul-Curitibanos, passou de 496 quilômetros para 366 quilômetros, sem contar que o primeiro percurso era muito sinuoso e não pavimentado (RODOVIA, 1959). Na época, era a rodovia mais moderna em Santa Catarina, que ainda carecia de outras pavimentadas. Nem Florianópolis, a capital do Estado, ainda era alimentada por modernas estradas.

O trecho entre Porto Alegre e Caxias do Sul, também pela BR-2, já havia sido inaugurado em 17 de abril de 1959, porém, o seguinte até Vacaria, seguindo para Lages, foi entregue oficialmente ao público em 1962. Com a conclusão das obras, já era possível fazer os 707 quilômetros entre Curitiba e Porto Alegre por cima da serra, por vias totalmente asfaltadas em aproximadamente dez horas. Esse era o tempo gasto pelos tropeiros em dois ou três quilômetros nos difíceis caminhos da Estrada da Mata.

## ***Referências bibliográficas***

### **Revistas**

ALMEIDA, Aluisio de. Os caminhos do sul e a feira de Sorocaba. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, v. 186, 1945.

Rodovia Curitiba-Lages. **A RODOVIA**, Rio de Janeiro, v. 11, abr.1949.

Terminar a BR-22 e um pequeno trecho da BR-2 significa concluir a “Rodovia Getúlio Vargas”. **A RODOVIA**, Rio de Janeiro, v. 20, dezembro, 1958.

Entregue oficialmente ao tráfego pelo DNER o trecho Porto Alegre-Caxias do Sul (BR-2). **A RODOVIA**, Rio de Janeiro, v. 21, julho, 1959.

Rodovia Curitiba, PR-Lages, SC (BR-2). **A RODOVIA**, Rio de Janeiro, v. 21, outubro, 1959.

INSTITUTO HISTÓRICO E GEOGRÁFICO BRASILEIRO. **Itinerário**. Rio de Janeiro, v. 31, 1858.

FARIAS, Francisco de Souza e. Dada ao P. M. Diogo Soares sobre a abertura do novo caminho pelo piloto José Ignacio, que foi e acompanhou em todo ele ao mesmo Sargento Mor Francisco de Souza e Farias. **Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, n. 79, 1908.

NETTO, Américo R. O caminho de São Paulo ao extremo sul. **A Rodovia**. Rio de Janeiro, v. 6, jan. 1943.

### Relatórios e ofícios

DIRETORIA DE OBRAS DO PARANÁ. **Ofício de Inspetor Antonio Manuel da Cunha**. Arquivo Público do Paraná, 1882.

PARANÁ. **Relatório apresentado à Assembléia Legislativa Provincial do Paraná pelo Vice-Presidente Henrique Beaurepaire Rohan**. Curitiba: Tipografia de Martins Lopes, 1856. Disponível em <<http://www.crl.edu/brazil>>. Acesso em: fev. 2011.

\_\_\_\_\_. **Relatório apresentado ao Presidente da Província do Paraná Francisco Liberato de Matto pelo Vice-Presidente José Antonio Vaz de Carvalhaes**. Curitiba: Tipografia de Martins Lopes, 1858. Disponível em <<http://www.crl.edu/brazil>>. Acesso em: fev. 2011.

\_\_\_\_\_. **Relatório apresentado à Assembléia Legislativa Provincial do Paraná pelo Presidente José Francisco Cardoso**. Curitiba: Tipografia de Martins Lopes, 1860. Disponível em <<http://www.crl.edu/brazil>>. Acesso em: fev. 2011.

\_\_\_\_\_. **Relatório apresentado à Assembléia Legislativa Provincial do Paraná por Antonio Barbosa Gomes Nogueira**. Curitiba: Tipografia Correio Oficial, 1862. Disponível em <<http://www.crl.edu/brazil>>. Acesso em: fev. 2011.

\_\_\_\_\_. **Relatório apresentado à Assembleia Legislativa Provincial do Paraná pelo Presidente André Augusto de Pádua Fleury**. Curitiba: Tipografia de Martins Lopes, 1866. Disponível em <<http://www.crl.edu/brazil>>. Acesso em: fev. 2011.

\_\_\_\_. **Relatório apresentado à Assembleia Legislativa Provincial do Paraná pelo Presidente José Feliciano Horta de Araújo.** Curitiba: Tipografia de Martins Lopes, 1868. Disponível em <<http://www.crl.edu/brazil>>. Acesso em: fev. 2011.

\_\_\_\_. **Relatório da Secretaria de Estado dos Negócios de Obras Públicas e Colonização apresentado ao Governador do Paraná pelo Engenheiro Candido Ferreira de Abreu.** Curitiba: Tipografia da Livraria Econômica, 1897.

SANTA CATARINA. **Relatório apresentado à Assembléia Legislativa Provincial de Santa Catarina Presidente Antero José Ferreira de Britto.** Desterro: Tipografia Provincial da Cidade de Desterro, 1848. Disponível em <<http://www.crl.edu/brazil>>. Acesso em: fev. 2011.

\_\_\_\_. **Relatório apresentado à Assembléia Legislativa Provincial de Santa Catarina Presidente João José Coutinho.** Rio de Janeiro: Tipografia Universal Laemmert, 1856. Disponível em <<http://www.crl.edu/brazil>>. Acesso em: fev. 2011.

\_\_\_\_. **Relatório apresentado à Assembléia Legislativa Provincial de Santa Catarina Presidente João José Coutinho.** Desterro: Tipografia Catarinense, 1858. Disponível em <<http://www.crl.edu/brazil>>. Acesso em: fev. 2011.

SÃO PAULO. **Discurso do Presidente da Província de São Paulo Bernardo Jose Pinto Gavião Peixoto.** São Paulo: Tipografia do Governo, 1838. Disponível em <<http://www.crl.edu/brazil>>. Acesso em: fev. 2011.

\_\_\_\_. **Relatório apresentado à Assembléia Legislativa Provincial de São Paulo Presidente Manuel da Fonseca Lima e Silva.** São Paulo: Tipografia de Silva Sobral, 1846. Disponível em <<http://www.crl.edu/brazil>>. Acesso em: fev. 2011.

## Decretos

BRASIL. **Decreto-Lei 15.093 de 23 de março de 1944.** Brasília: Senado Federal. Disponível em: <<http://www6.senado.gov.br/sicon>>. Acesso em: fev. 2011.

\_\_\_\_. **Decreto-Lei 8.463 de 27 de dezembro 1945**. Brasília: Senado Federal. Disponível em: <<http://www6.senado.gov.br/sicon>>. Acesso em: fev. 2011.

\_\_\_\_. **Decreto 24.497 de 29 de junho de 1934**. Brasília: Senado Federal. Disponível em: <<http://www6.senado.gov.br/sicon>>. Acesso em: fev. 2011.

### **Livros e artigos**

ARBIGAU, Leonardo. **Centenário da colonização alemã Rio Negro–Mafra 1829-1929**. Curitiba: Editora Olivero, 1929.

D'ALMEIDA, Raul de. **História de Rio Negro**. Rio Negro: Editora do Autor, 1976.

GOULARTI FILHO, Alcides. A Estrada de Ferro São Paulo–Rio Grande na formação econômica regional em Santa Catarina. **Geosul**. Florianópolis: UFSC/CFH, v. 24, n. 48, jul-dez, 2009.

\_\_\_\_. A Estrada Dona Francisca na formação econômica do planalto norte de Santa Catarina. **Anais do II Congresso Latinoamericano de Historia Económica**. Cidade do México: UNAM/AMHE, 2010.

HOLANDA, Sérgio Buarque de. A Colônia do Sacramento e a expansão no extremo sul. In: HOLANDA, Sérgio Buarque de. **História geral da civilização brasileira**. Rio de Janeiro: Bertand do Brasil, 1989.

KLEIN, Herbert S. A oferta de muare no Brasil central: o mercado de Sorocaba, 1825-1880. **Estudos Econômicos**. São Paulo: USP/FEA, v. 19, n. 2, maio./ago. 1989.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. **Planos de Viação**: evolução histórica 1808-1973. Brasília: Conselho Nacional de Transporte, 1974.

MOREIRA, Júlio Estrela. **Caminhos das Comarcas de Curitiba e Paranaguá**. Curitiba: Imprensa Oficial, 1975.



PRADO JÚNIOR, Caio. **Formação do Brasil contemporâneo**. São Paulo: Brasiliense: 1996.

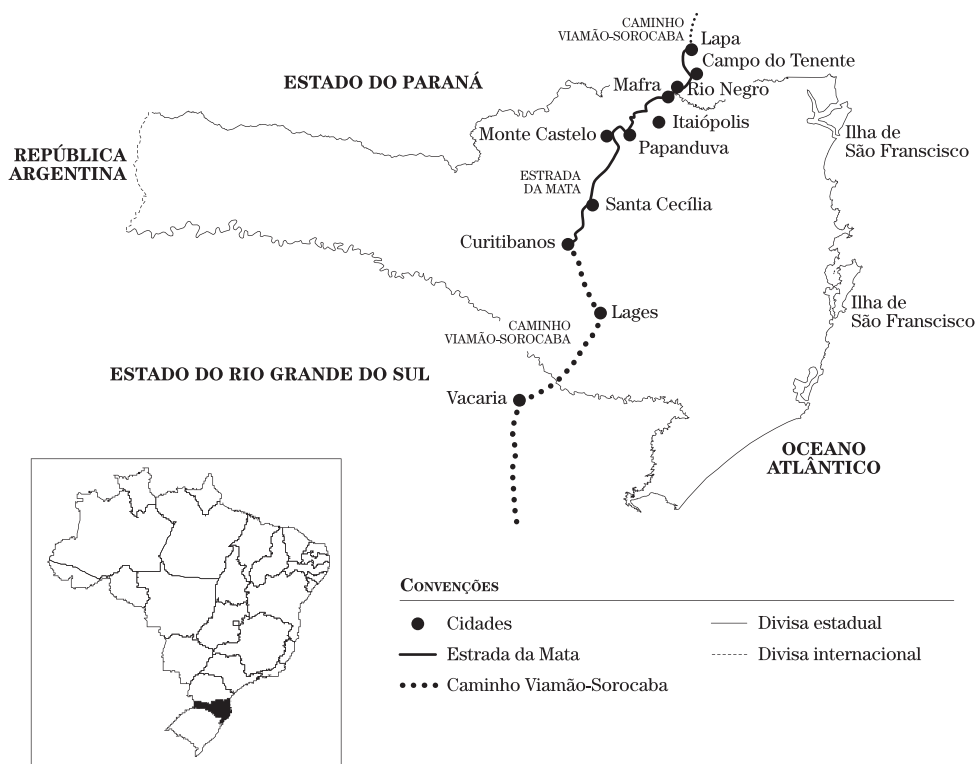
RIESEMBERG, Alvir. **A instalação humana no Vale do Iguaçu**. Curitiba: Editora do Autor, 1973.

RODRIGUES, Manuel Coelho. **Questões de limites entre os estados do Paraná e Santa Catarina**. Rio de Janeiro: Olympio de Campos, 1906.

SIMONSEN, Roberto C. **História econômica do Brasil 1500-1820**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1978.

### Anexo

 **Figura 01 - Estrada da Mata dentro do Caminho Viamão-Sorocaba**



# *PORTO DE PARATY*

*vias de comunicação econômica entre a região das Minas e a Província do Rio de Janeiro*

— Adriana Patricia Ronco

Professora do curso de História e da Pós-Graduação em História e Cultura da América Latina do Centro Universitário Augusto Motta (UNISUAM).

— Giovanni Codeça da Silva

Professor adjunto do Centro Universitário Augusto Motta.

**D**iscorrer sobre Paraty nos remete à ideia de auge e decadência de um espaço socioeconômico, ideia baseada na produção de um determinado bem destinado à exportação e relacionado ao conceito de Pacto colonial. Paraty é um desses lugares onde esta relação se dá diretamente, mais ainda quando se pensa na exportação de ouro e pedras preciosas que, desde Minas Gerais, chegavam ao porto para serem remetidos a Portugal.

Seria muito simples fazer a relação entre cidade-porto e a saída do ouro de Minas, região urbano-portuária que chega ao auge de seu desenvolvimento com um produto de exportação e que, com o fim do processo exportador, entra em decadência permanente.

Isto nos leva a prantearmos uma breve discussão historiográfica sobre o desenvolvimento econômico brasileiro. A forma clássica de interpretação vê na preponderância de produtos de exportação como o açúcar, a mineração e o café, as bases da organização da produção, do trabalho e da sociedade, restringindo as possibilidades da formação de economias próprias e limitando uma análise histórica mais aprofundada para compreender o desenvolvimento da economia (FURTADO, 2000; NOVAES, 1983; PRADO JR., 1976).

Segundo Caio Prado Junior, cada espaço do sistema econômico, no passado colonial, equivalia a um produto de exportação através do qual se organizavam a sociedade e a economia. Esse produto estava relacionado diretamente com a estrutura imposta pela metrópole à economia colonial. Ainda para o autor citado, o comércio interno estava relacionado só ao abastecimento dos grandes centros urbanos, os quais eram economias de subsistência (PRADO, 1977).

Celso Furtado (1976) e Noya Pintos (1977) compartilham algumas posições como a ideia de que a economia colonial estava baseada em uma produção guiada para as exportações com a preponderância de produtos específicos e que a decadência produzida na primeira metade do século XIX tem sua origem na crise da mineração, já que a economia colonial não foi capaz de organizar um mercado interno que pudesse abastecer a população, além de que essas economias estavam totalmente desvinculadas dos mercados internacionais, baseadas somente na produção para um mercado internacional dominante.

Novaes (1982) também aceita a ideia de uma economia interna reduzida por causa das fazendas escravocratas. O outro setor econômico estaria composto

por uma produção de subsistência, uma colônia na qual o setor exportador era o único que comandava o processo econômico.

Paraty, segundo tais interpretações, pertenceria a esses centros que se desenvolveram a partir da exportação de um único produto. Quando essa prática entrou em decadência, a crise os abateu, ficando isolados e estagnados economicamente.

Contrários a esse pensamento, acreditamos que Paraty entra em um processo de desarticulação econômica após a crise na produção de ouro de Minas Gerais, mas até a segunda metade do século XIX o porto continuou sendo utilizado pelos tropeiros que chegavam de São Paulo e de Minas Gerais para embarcar seus produtos especialmente para Rio de Janeiro. Isto era possível porque foi desenvolvida uma economia além da de subsistência e dedicada ao abastecimento de outras regiões, ou seja, tinha-se formado um mercado interno que permitia a acumulação e a formação de comerciantes capazes de realizar investimentos e ativar a economia, independentemente do pacto colonial com a coroa portuguesa e da dependência em relação ao mercado internacional (FRAGOSO, 1998).

Hoje em dia, estas afirmações estão sendo ainda discutidas por alguns estudiosos e superadas por outros. De nossa parte, compartilhamos a postura historiográfica de Bulmer Thomás (1994) quando este afirma que um modelo de crescimento econômico guiado para as exportações que não modifique a produção agropecuária de uso interno está condenado ao fracasso. Em razão disso, o autor não aceita a ideia de falar da produção para uso interno como um setor de subsistência ou como uma economia de subsistência que consome o que produz internamente e não gera excedentes comercializáveis. Também concordamos com Willian Glade (1991), que fala da necessidade de estudos de economias não exportadoras para compreender o desenvolvimento das economias interioranas ou não dependentes do mercado internacional.

Quando assumimos a decisão de estudar Paraty na primeira metade do século XIX, sabíamos que nos depararíamos com alguns desafios. Em primeiro lugar, pela pouca disponibilidade documental e em segundo porque nossa postura contrapõe toda uma historiografia que vê essa região só como um apêndice da produção mineradora.

Dividimos nosso trabalho em duas partes: na primeira encontra-se uma análise histórica de Paraty; já a segunda parte é dedicada à abordagem de nosso período de estudo, o qual mostra como, naquela época, o porto era um ponto de

embarque de mercadorias que abasteciam a Corte e também lugar de onde eram despachadas mercadorias para exportação.

## ***Histórico de Paraty***

O território colonial brasileiro não sofreu grandes alterações até o século XVII. A população e a ocupação nesse período se fixavam no litoral atlântico, onde foram desenvolvidas as principais atividades extrativas de produção. Uma verdadeira interiorização foi promovida a partir da ocupação das atuais regiões de São Paulo e Rio de Janeiro, quando teve início uma verdadeira penetração no território, processo acelerado a partir do descobrimento de ouro e diamantes na região das Gerais, momento no qual houve uma intensa migração das zonas costeiras para o interior.

O descobrimento do metal precioso fez com que o eixo de ocupação fosse direcionado desde o norte, especialmente Bahia, para a região centro-sul, transferindo até a própria capital colonial para o Rio de Janeiro.

A mineração provocou consequências diretas sobre o território. Novas cidades ou povoados surgiram e a coroa portuguesa se viu obrigada a planejar um novo sistema de comunicações que permitisse a saída do ouro para a capital do império e o abastecimento das novas zonas povoadas.

Os metais preciosos partiam para Portugal, em um primeiro momento desde Santos, pois foram os paulistanos os primeiros a receber as graças da coroa para realizar a exploração da produção dos jacimentos auríferos.

O caminho utilizado pelos paulistanos era o chamado “Caminho Geral do Sertão”, o qual foi descrito pelo Padre Antonil (1997). Partia da vila de São Paulo, atravessando Penha, Itaquaquetuba, Mogi das Cruzes, Laranjeiras, Jacareí, Taubaté, Pindamonhangaba, Guaratinguetá e Lorena. Passava pela Serra da Mantiqueira para logo se dividir em dois: um caminho que ia para as minas de Ribeirão do Carmo e Ouro Preto e outro para as minas de Rio das Velhas. Do Rio de Janeiro partia outro que chegava até Sepetiba por mar e também até Paraty, denominado Caminho Velho.

Desde meados do século XVI, muitos paulistanos se trasladaram da região de Ilha Grande, atual Angra dos Reis, onde instalavam em suas fazendas e sítios de cultura este povoado elevado à categoria de Vila por uma Carta Real de 1593.

Paraty surgiu por volta de 1630, e seu atrativo era uma característica especial: os benefícios de dispor de uma baía com um porto que permitia a navegação com

relativa segurança. Isso facilitava a comunicação com a capital, transformando-a numa cidade tipicamente comercial. Foi elevada à categoria de vila em 1660, quando Salvador Corrêa de Sá abriu o Caminho Velho, e conseguiu a de cidade em 1840.

Depois que foram descobertas, na década de 1690, as minas de ouro em Ribeirão de Ouro Preto, Ribeirão das Mortes e Rio das Velhas, Paraty se converteu no porto obrigatório para todas as pessoas que migravam para Minas Gerais. Assim, a estrutura da vila foi mudando, crescendo, pois as características geográficas da região, a floresta e as contínuas chuvas faziam com que as pessoas tivessem de se hospedar por alguns dias até poder continuar a travessia até as minas. Isso permitiu que a produção de abastecimento aumentasse nos sítios próximos.

A coroa decidiu fortificar o porto de Paraty no princípio do século XVIII, visto que estava temerosa de possíveis ataques por piratas. A região era local onde os quintos reais eram depositados à espera de serem embarcados para Portugal, que, em 1703, criou a Casa do Registro do Ouro na tentativa de controlar, também, o contrabando (FREITAS, 1978, p. 12-15). Outras obras foram realizadas pela coroa, o que denota a importância da vila para a administração colonial: o balizamento (1719 e 1726); as obras na igreja matriz (1709- 1726); a construção do cais (1726) e a construção de outras igrejas. Em 1746, a população fixa chegava a três mil habitantes (Alvear, 2002).

Ao se tornar passagem obrigatória para as minas no porto de saída do ouro, Paraty se converteu em uma zona de abastecimento para a região mineiradora, passando a produzir gêneros de primeira necessidade como milho, toucinho, carne de porco, farinha de mandioca, arroz e aguardente. O que permitiu que Paraty alcançasse uma posição privilegiada em comparação com outras regiões portuárias foi integrar o Caminho Real ao Caminho do Ouro. Isso lhe dava uma exclusividade da qual não gozavam as outras vilas. Os caminhos reais pertenciam à Coroa e todos deviam circular por essas vias. Era uma estratégia para evitar os “descaminhos” do ouro, uma forma de poder cobrar os quintos e evitar o contrabando. Outras vias de comunicação não poderiam ser abertas, pois as autoridades locais não tinham pleno controle desses lugares. Outras regiões tinham a atenção da corte através dos Registros, os quais estavam localizados em lugares especiais, para poder cobrar todas as taxas impostas, como registro do ouro, de pessoas, de animais, de mercadorias e direitos de entrada às regiões das minas e diamantes.

O chamado Caminho Velho foi criado para conectar a zona do litoral com o interior mineiro. Partindo do Rio de Janeiro, a rota chegava a Paraty por mar e logo subia pela Serra de Quebra-Cangalha, pelo caminho da Freguesia de Falcão (Cunha). Atravessava o rio Paraíba do Sul e encontrava o caminho paulista na altura de Guaratinguetá e da Garganta de Embaú. O caminho seguia até Baependi, Carrancas, São João Del Rey e São José Del Rei (Tiradentes), continuando até os povoados de Antônio Dias e da Vila Rica (Ouro Preto).

André João Antonil (1997) descreveu o trajeto da viagem entre Rio de Janeiro e Minas:

Em menos de trinta dias, marchando de sol a sol, podem chegar os que partem da cidade do Rio de Janeiro às Minas Gerais; porém raras vezes sucede poderem seguir esta marcha, por ser o caminho mais áspero que o dos paulistas. E por relação de quem andou por ele em companhia do Governador Artur de Sá é o seguinte: Partindo, aos 23 de agosto, da cidade do Rio de Janeiro foram a Parati, de Parati a Taubaté, de Taubaté a Pindamonhangaba, de Pindamonhangaba a Guaratinguetá, às roças de Garcia Rodrigues, destas roças ao ribeirão. E do ribeirão com oito dias mais de sol a sol chegaram ao rio das Velhas aos 29 de novembro; havendo parado no caminho oito dias em Parati, dezoito dias em Taubaté, dois em Guaratinguetá, dois nas roças de Garcia Rodrigues, e 26 no ribeirão. Que por todas são cinqüenta e seis dias. E tirado estes dos noventa e nove, que se contam desde 23 de agosto até 29 de novembro, vieram a gastar neste caminho não mais que quarenta e três dias.

Até os primeiros anos do século XVIII, a Vila de Paraty experimentou um desenvolvimento constante. A região das minas aumentava continuamente junto a sua população, o que significava uma necessidade de abastecimento, o qual se realizava através do porto e pela própria produção local.

A contínua ameaça de piratas e corsários e a necessidade de transladar o ouro o mais rápido possível e com segurança, a extensão e as dificuldades naturais fizeram com que as autoridades buscassem um caminho alternativo que evitasse a saída ao mar para chegar ao Rio de Janeiro. Foi o próprio Governador Artur de Sá e Meneses, em 1698, quem encarregou Garcia Rodrigues de abrir um caminho, o chamado Caminho Novo, para diminuir o tempo de travessia à região aurífera e evitar os contratempos do Caminho Velho.

Partindo desde o Rio de Janeiro, a rota chegava por terra até o porto de Irajá, onde era necessário embarcar até Iguaçu ou até o porto do Pilar. Continuava por terra pela Baixada Fluminense até a Serra de Tinguá e passava pelo sítio do capitão Marcos da Costa Fonseca Castelo Branco (Marcos da Costa). Atravessando o rio Santana, passava por Palmares até Roças do Alferes (Paty do Alferes), chegava à fazenda Pau Grande (Avelar), a Cavarú e à cidade de Paraíba do Sul, onde Garcia Rodrigues tinha uma fazenda e gozava do privilégio de gerenciar o Registro. Era o limite com a região de Minas. O tempo de viagem de Rio de Janeiro a Vila Rica foi diminuído de 95 para 25 dias (BERNARDES, 1961, p. 60-61).

Este caminho, também chamado de Caminho de Couto, não era melhor na sua travessia que o Caminho Velho, devido às condições do percurso: era tão estreito que só podia ser transitado por pedestres; era muito perigoso, tinha poucos lugares de abastecimento e requeria grande quantidade de escravos para transladar as mercadorias. Em verdade, o novo caminho diminuiu a distância, mas não melhorou as comunicações entre as distintas zonas interioranas com o Rio de Janeiro. Por isso o Caminho Velho, via Paraty, continuou sendo utilizado tanto por viajantes em geral como por tropeiros para realizar o comércio entre o litoral e o interior.

Outros caminhos foram abertos entre o Rio de Janeiro e a região das Minas por solicitação dos habitantes de diferentes regiões. Assim, os povoadores de Inhomirim requereram, em 1723, às autoridades a abertura de um novo caminho para evitar os altos custos dos transportes, surgindo o Caminho de Inhomirim, Caminho da Estrela ou Variante do Caminho de Proença. Saía do desembarcadorio dos Mineiros (Plaza XV) em Rio de Janeiro, subia pelo rio Inhomirim até o Porto da Estrela, logo continuava pelo Córrego Seco (Petrópolis), Padre Correa, Secretário e Vila de Seboas, até unir-se com o Caminho Novo em Santo Antônio da Encruzilhada.

Outros caminhos foram abertos: um deles de Rio de Janeiro a São Paulo, chamado Caminho de São Paulo ou Caminho Real de Santa Cruz, e outro denominado Rodeio, Caminho de Terra Firme ou Caminho Novo de Tinguá, ou ainda Caminho Real das Boiadas.

Desde 1710, o porto de Rio de Janeiro substituiu o de Paraty, que perdeu sua importância, passando a ser um porto só de comércio para o abastecimento



das regiões interiores de Minas e logo contribuiu para o abastecimento do Rio de Janeiro, quando este passou a ser sede do Vice-reinado, em 1763.

A contínua abertura de novos caminhos contribuiu para que Paraty perdesse sua importância para outras regiões, sem que isso significasse sua decadência total. Provocou ainda uma nova reorganização econômica muito mais voltada para a produção de aguardente. Em 1778, existiam cinco engenhos e 67 “engenhocas” produtoras de açúcar e aguardente e havia 1.727 escravos na vila (FRAGOSO, 1998, p. 98-99).

### ***Os novos caminhos:***

#### ***Paraty na primeira metade do século XIX***

Durante o século XIX, o porto de Paraty sofreu a concorrência de vários portos localizados na baía de Angra dos Reis como Jurumirim, Ariró, Itanema, Frade, Mambucaba, Bracuí e Sítio Forte, como assim também dos portos de Itaguahí e Mangaratiba.

Desses lugares enviava-se para o porto de Rio de Janeiro toda a produção do Sul e Sudeste Fluminense, Norte Paulista, a zona meridional de Minas e de Goiás, constituindo-se Angra, até 1864, no porto mais importante depois do Rio de Janeiro. Toda esta região foi conhecida pelo contrabando de escravos que se realizou após a proibição do tráfico negreiro, com a lei Queiroz de 1850.

Outros caminhos foram abertos na tentativa da Coroa de acelerar e melhorar as comunicações com a região de Minas, que se havia convertido num ponto importante para o abastecimento da Corte Portuguesa, instalada no Rio de Janeiro desde 1808, a Estrada da Polícia, terminada em 1817, e a Estrada de Bocaina dos Mendes.

Com o aumento da atividade comercial de abastecimento e a exportação do café, este vai adquirindo mais importância ano a ano, até se converter na principal fonte de recursos do Brasil. Os Presidentes da Província de Rio de Janeiro começam a prestar atenção a Paraty, que nunca havia interrompido suas atividades comerciais e que agora novamente passava a ser um ponto de embarque de produtos – café, por exemplo – provenientes de São Paulo e do interior de Minas.

A revitalização de antigos caminhos passou a ser um dos objetivos das autoridades da Província. Em 1835, o Presidente Joaquim José Rodriguez Torres antecipava a quantidade de 1:000\$000 réis para continuar a estrada de Paraty, que estava sendo construída por ordem do Ministério do Império desde 1828. Tal estrada passa logo a ser responsabilidade do governo central (RELATÓRIO, 1835, p. 23).

Em 1830, o Vice-Presidente Vaz Vieira informara à Assembleia Legislativa que a estrada velha de Paraty estava, há tempos, abandonada; que seu trânsito era perigoso e impossível, e que o governo contratara o Engenheiro Ernesto Augusto Cesar Eduardo de Miranda para fazer alguns consertos a fim de utilizá-la até que se construísse a nova estrada. Foram criadas algumas pontes como a de Bananal, no rio Piraque (RELATÓRIO, 1837, p. 49).

A razão pela qual o governo queria colocar em condições a velha estrada era o interesse por um maior controle na cobrança de impostos. Para isso, criara a Província, treze Registros e sete Coletorias de Portos Marítimos, chegando ao número de 25, sendo uma localizada em Paraty (RELATÓRIO de 1836, p. 28). O Presidente destacava que estava sendo embarcado café desde o porto de Paraty para o Rio de Janeiro, proveniente de São Paulo.

Em 1838, Paulino José Soares de Souza declara o seguinte na Assembleia Provincial:

[...] poderia esse porto (Paraty) ser o emporio de todos os portos não sómente do municipio a que pertence, como tambem, e com muita vantagem sua, dos distritos das villas de S. Luiz, Guaratinguetá, Pindamhangaba, Cunha, Taubaté e Lorena da Província de São Paulo (RELATÓRIO, 1838, p. 28).

Destacava o Presidente que naquele ano haviam entrado desde São Paulo 37,483 arrobas e 24 libras de café, 40,527 arrobas de café de Minas por Taboão e 18,960 arrobas provenientes de produtores da Província de Rio de Janeiro. Indicava a produção local de aguardente e outros gêneros de abastecimento que eram cultivados em estabelecimentos localizados na faixa costeira de Paraty.

Os produtos embarcados no porto de Paraty chegavam aos portos de Iguaçu e Caxias e rumavam por terra até a Corte. Notifica o Presidente que, em 1837, vieram de Paraty 18,916 arrobas de café da província de Rio de

Janeiro e 37,497 de São Paulo, entre os meses de janeiro a novembro e deste mês até janeiro de 1838, de São Paulo, chegaram 21,043 arrobas e 13 libras e de Minas, 17,047 arrobas.

O café de São Paulo procedia das Vilas de S. Luiz, Guaratinguetá, Pindamonhangaba, Lorena, Cunha, Taubaté e Áreas (RELATÓRIO, 1838, p. 25-43). Em 1839, o Presidente Sousa notifica que a renda anual da barreira de Paraty é de 702\$111, e que a exportação de café foi de 127.924 arrobas e 12 libras (RELATÓRIO, 1839, p. 18).

O transporte de café, aguardente, feijão, milho, arroz, algodão provenientes de Paraty se realizava nas seguintes embarcações:

Ano 1839					
Local	Navios	Toneladas	Tripulação livre	Tripulação escrava	Total
Paraty	06	371	25	23	48
Angra	24	962	96	62	154

Fonte: RELATÓRIO, 1839, p. 21.

Ano 1843			
Local	Navios	Toneladas	Total
Paraty	07	399	60

Fonte: RELATÓRIO, 1844, Mapa s/n.

Em 1843, o Presidente Maz Caldas Vianna, no seu informe anual à Legisatura, informa sobre a estrada de Paraty:

Na estrada nova pouco se fez durante o anno financeiro. Na velha por onde corre o transito geral do Commercio fiserão-se algumas estivas, aterros, e pequenos canos de esgotos, e alguns outros reparos tendentes à sua conservação, e a não dificultar o Trânsito. Vendo a Presidência que era mui diminuto o rendimento da Barreira collocada nas abas da Serra, dotou esta obra com a consignação mensal de 700\$000 a contar do 18 de setembro findo, e assim habilitou sua Comissão administrativa a retornar aos trabalhos (RELATÓRIO, 1843, p. 25).

As referências ao estado ruim de conservação da estrada velha de Paraty e da impossibilidade de terminá-la são contínuas nos Relatórios dos Presidentes (RELATÓRIO 1846, p. 40-70). Na verdade, essa estrada nunca chegara a ser terminada e os consertos que se fizeram na antiga não foram suficientes para facilitar o trânsito dos comerciantes que desde São Paulo e Minas chegavam à Vila para embarcar seus produtos – os próprios Presidentes reconheceram que isso dificultava o desenvolvimento da região.

Os problemas na estrada de Paraty não prejudicaram o comércio que se realizava através do seu porto. No mapa de exportação de café das Coletorias e Portos de 1850 se registra que desde Paraty saíram, entre 1848 e 1849, 59.412 arrobas de produção da província do Rio de Janeiro, 120.800 arrobas de São Paulo e, no período de 1849 a 1850, saíram 29.103 arrobas de produção própria da Província e 35.211 arrobas de São Paulo (RELATÓRIO, 1850, Mapas s/n).

A partir dos dados apresentados, pode-se observar que o porto de Paraty teve, na primeira metade do século XIX, uma reativação de suas atividades pelo auge que o café, como produto de exportação, vai adquirindo. Queremos destacar que a região passa a formar parte do circuito do café, o que não significa que seja só esse produto o ator principal de seu ressurgimento. Como temos visto, as atividades de produção de gêneros de abastecimento nunca desapareceram, especialmente a produção de aguardente, um dos produtos mais importantes para as rendas da vila.

Outro produto sobre o qual os Relatórios não fazem referência é o fumo de Minas, que era embarcado em Paraty. “A exportação via Itajubá desembocava em Lorena. As tropas seguiam a Parati, já no Rio de Janeiro, onde o fumo de Minas era embarcado para a capital em troca de sal importado”. Outra parte do fumo era exportada pelo Registro da Mantiqueira. Em 1802, foram despachadas desde Paraty 15.021 arrobas (RESTITUTI, 2008, p.3). A exportação de fumo de Minas chegou a 61.105 arrobas no ano 1854 (RESTITUTI, 2008, p.10); já as exportações de fumo pelo porto de Paraty se estenderam até 1873. A chegada da ferrovia provocou uma diminuição nas quantidades exportadas. Por alguns anos, tropas menores ainda continuaram embarcando fumo em Paraty.

Devemos destacar que a vila de Paraty nunca mais ocupou o lugar de antigamente e, de acordo com os dados proporcionados pelos Relatórios de Presidentes de Província, os portos de Angra e de Mangaratiba exportavam muito mais café e produtos de abastecimento de São Paulo e de Minas. Acreditamos que o fator

principal foi a não conservação das estradas e caminhos que serviam de vias de comunicação até a vila. Embora notássemos algumas medidas de reativação e de conservação dos percursos por parte das autoridades, não se terminaram na primeira metade do século XIX os trabalhos da nova estrada, da qual tanto fazem menção os Presidentes de Província em seus discursos ante a Assembleia Provincial.

Colocamos em Anexo algumas tabelas explicativas sobre o comportamento econômico de Paraty. Os dados que as compõem foram extraídos dos mapas apresentados pelos Presidentes de Província à Assembleia Provincial. Esclarecemos que a sequência não está completa, pois em alguns Relatórios os mapas não são apresentados.

Se compararmos as arrecadações da Coletoria, Mesa de Rendas e Barreiras, podemos concluir que itens como o de Contribuição de Polícia sofrem um aumento considerável a partir de 1842, bem como a Décima urbana que, no geral, apresenta a arrecadação mais alta em todo o período.

A patente de consumo de aguardente é outro item que cresce e que nos permite confirmar a importância da fabricação desse produto que era vendido tanto na região das Minas como no Rio de Janeiro, em Paraty, região que integrou o mercado de abastecimento colonial.

A Sisa e outro índice que mantém relativamente seu valor sofre um aumento considerável em 1848, o que nos leva a pensar num aumento na introdução de escravos numa data próxima à da abolição do tráfico. Os índices de Legados e Heranças também se mantiveram sem muitas alterações. Outros itens aparecem em alguns anos e desaparecem nos seguintes, de modo que não podemos concluir se foram cobrados ou não contemplados pelas autoridades.

Acreditamos que os anexos nos permitem comprovar que, durante a primeira metade do século XIX, as atividades comerciais continuaram em Paraty de uma forma bastante estável, ainda que muito reduzidas, o que nos leva a concluir que o porto continuou sendo atraente para alguns comerciantes, tanto da província do Rio de Janeiro como de Minas Gerais e de São Paulo.

## ***Considerações finais***

O nosso objetivo principal, ao início desta reflexão, foi demonstrar que a vila de Paraty, apesar do forte impacto sofrido com o declínio da produção de ouro

de Minas Gerais, não paralisou suas atividades comerciais e produtivas e continuou sendo um porto de embarque e desembarque de mercadorias onde tropas de São Paulo e de Minas chegavam para enviar café e fumo para o Rio de Janeiro.

É evidente que a necessidade de algumas regiões de embarcar o café para a capital do império ajuda na revitalização do porto, mas não podemos deixar de lembrar que as atividades de produção de gêneros de abastecimento, continuaram durante o século XVIII e na primeira metade do século XIX.

Voltamos à nossa apresentação para indicar que, em menor ou maior medida, as atividades de produção direcionadas a produtos de exportação criaram e desenvolveram atividades complementares de abastecimento que geraram lucro e que permitiram a continuidade histórica das regiões afetadas, a despeito da queda dessas produções.

Baseamos nossas pesquisas documentais especialmente nos Relatórios dos Presidentes de Província do Rio de Janeiro, em decorrência das grandes dificuldades para ter acesso a outros tipos de fontes, embora tenhamos buscado dados de investigação na própria cidade de Paraty, no Arquivo Nacional do Rio de Janeiro e na Biblioteca Nacional. Não encontramos uma série documental que nos permitisse dar uma continuidade temporal a nosso trabalho.

Autores como Sturzenecker e Gurgel sustentam que a falta de documentação se deve a uma estratégia da coroa portuguesa para manter em segredo o lugar de onde se retirava o ouro que chegava à metrópole, uma espécie de “questão de Estado”. Esta situação se haveria prolongado durante a época do império, visto que essa era a região onde mais escravos entravam através de contrabando e cuja documentação simplesmente desapareceu.

## ***Fontes***

Fala com que o Presidente da Província de Rio do Janeiro, Conselheiro Joaquim José Rodriguez Torres, abriu a 1ª Sessão da 1ª Legislatura da Assembleia Legislativa da mesma Província. 1 de fevereiro de 1835. Nitheroy. Thip de Amaral & Irmão. 1850.

Discurso do Presidente da Província de Rio de Janeiro, Soares de Sousa. 18 de outubro de 1836. s/títulos.

Discurso do Vice-Presidente da Província de Rio de Janeiro, Vaz Viera. 18 de outubro de 1837. s/títulos.

Discurso do Presidente da Província de Rio de Janeiro, Soares de Sousa. 03 de março de 1838. s/títulos.

Fala com que o Presidente da Província do Rio de Janeiro, José Soares de Sousa, abriu a 1ª Sessão da 1ª Legislatura da Assembleia Legislativa da mesma Província. 1º de março de 1839. Nitheroy. Thip de Amaral & Irmão. 1851.

Fala com que o Presidente da Província do Rio de Janeiro, Paulino José Soares de Sousa, abriu a 1ª Sessão da Legislatura da Assembleia Legislativa da mesma Província. 1º de março de 1840. Nitheroy. Thip de Amaral & Irmão. 1850.

Fala com que o Presidente da Província do Rio de Janeiro, Sousa França, abriu a Assembleia Legislativa da mesma Província. 1º de março de 1841. Nitheroy. Thip de Amaral & Irmão. 1850.

Discurso do Presidente da Província do Rio de Janeiro, Caldas Vianna. 05 de março de 1843. s/títulos.

Discurso do Presidente da Província do Rio de Janeiro, Caldas Vianna. 05 de março de 1844. s/títulos.

Relatório do Vice-Presidente da Província do Rio de Janeiro, Visconde da Villa Real da Praia Grande, na abertura da Assembleia Legislativa Provincial, 1º de março de 1845. Rio de Janeiro. Thip. Do Diário de N.L. Vianna. 1845.

Relatório do Vice-Presidente da Província do Rio de Janeiro, Visconde da Villa Real da Praia Grande, na abertura da Assembléia Legislativa Provincial, em 1º de março de 1846. Rio de Janeiro, Thip. Do Diário de N.L. Vianna. 1846.

Relatório do Vice-Presidente da Província do Rio de Janeiro, Visconde da Villa Real da Praia Grande, na abertura da Assembléia Legislativa Provincial, em 1º de março de 1847. Rio de Janeiro, Thip. Do Diário de N.L. Vianna. 1847.

Relatório do Vice-Presidente da Província do Rio de Janeiro, Visconde da Villa Real da Praia Grande, na abertura da Assembléia Legislativa Provincial, em 1º de março de 1848. Rio de Janeiro Thip. Do Diário de N.L. Vianna. 1848.

Relatório do Presidente da Província do Rio de Janeiro, Luiz Pedreira de Cuot-to Ferraz, na abertura da Assembleia Legislativa Provincial, em 4 de março de 1849. Rio de Janeiro Thip. Do Diário de N.L. Vianna. 1849.

Relatório do Vice-Presidente da Província do Rio de Janeiro, João Pereira Dar-rigue Faro, na abertura da Assembleia Legislativa Provincial, em 1º de março de 1850. Rio de Janeiro Thip. Do Diário de N.L. Vianna. 1850.

Os Relatórios dos presidentes de Província foram consultados em: <<http://crl.edu/pt-br/brazil/provincial>>. Acesso em: agosto a dezembro de 2009.

### ***Referências bibliográficas***

ABREU, João Capistrano de. **Caminhos antigos e povoamento do Brasil**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1975.

AMARAL, Roberto. **Da História econômica da Independência e do Império**. São Paulo: Edusp/Imprensa Oficial/Hucitec, 2002, 2. ed. Revista, p. 161-175.

ANTONIL, André João. **Cultura e opulência do Brasil**. 3. ed. Belo Horizonte: Itatiaia, 1997.

BENTO, Cláudio Moreira. **Caminhos históricos estratégicos de penetração e povoamento do vale do alto e médio**. Paraíba, Rio de Janeiro: Revista do IHGB. 159 (401), out./dez. 1998.



BERNARDES, Lysia Maria Cavalcanti. **As grandes vias de comunicação do setor ocidental da baixada da Guanabara, nos primeiros séculos da colonização.** Boletim Carioca de Geografia. Ano XIV, n. 3 e 4. AGB – Seção regional de Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 1966.

BULMER-THOMAS, Victor. **La historia económica de América Latina, desde la independencia.** México: F.C.E, 1994.

COSTA, Antonio Gilberto; RENGER, Friedrich Ewald; et all. **Os Caminhos do Ouro e a Estrada Real.** Belo Horizonte: Editora UFMG; Lisboa: Kapa Editorial, 2005.

DIAS, Maria Odila Silva. A interiorização da metrópole (1808-1853). In: MOTA, C. G. **1822: dimensões.** São Paulo: Perspectiva, 1972.

FRAGOSO, João; FLORENTINO, Manolo. **O arcaísmo como projeto: mercado atlântico, sociedade agrária e elite mercantil no Rio de Janeiro, 1790-1840.** 3. ed. Rio de Janeiro: Sette Letras, 1998.

FRAGOSO, João. **Homens de Grossa Aventura.** Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1998.

FREITAS, Benedito. O século do ouro em Paraty. **Revista do Atheneu Angrense de Letras e Artes.** Angra dos Reis, mar. 1978.

FURTADO, Celso. **Formação econômica do Brasil.** 27. ed. São Paulo: Companhia Editora Nacional; 1976.

GLADE, Willian. América Latina y La economía internacional 1870-1914. In: BETHELL, Leslie. **Historia de América Latina.** España: Ed. Critica, 1991.

GURGEL, Amaral. **Caminho do ouro.** Angra dos Reis: Ateneu Angrense de Letras, 1996.

HOLLANDA, Sergio Buarque de (Org.). **A herança colonial** - sua desagregação. História Geral da civilização brasileira. Tomo II, Volume I. São Paulo: Difel, 1970.

HOLLANDA, Sergio Buarque de (Org.). Minas e metais preciosos. In: **História Geral da Civilização Brasileira: a época Colonial**. São Paulo: Difel, Tomo I, volume II, 1977.

LENHARO, Alcir. **As tropas da moderação**: o abastecimento da Corte na formação política do Brasil. 2. ed. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes, 1993. (Coleção Biblioteca Carioca).

NOVAIS, Fernando. **Portugal e Brasil na crise do antigo sistema colonial (1777-1808)**. São Paulo: Hucitec, 1983.

NOYA, Virgílio Pinto. Balança de transformações econômicas no século XIX. In: MOTA, Carlos Guilherme (Org.). **Brasil em perspectiva**, São Paulo: Difel, 1977.

PEIXOTO, Lea Quintiere Cortines. **Principais antigos caminhos fluminenses para as Minas Gerais**. Rio de Janeiro: Imprensa Estadual do Rio de Janeiro, 1951.

PIMENTA, Demerval José. **Caminhos de Minas Gerais**. Belo Horizonte: Imprensa Oficial, 1971.

PRADO JR., Caio. **Formação do Brasil contemporâneo**. 13. ed. São Paulo: Brasiliense, 1973.

PRADO JR., Caio. **Formação do Brasil contemporâneo**. São Paulo: Brasiliense, 1977.

PRADO JR., Caio. **História Econômica do Brasil**. 37. ed. São Paulo: Brasiliense, 1976.

RESTITUTTI, Cristiano Corte. **Comércio terrestre e marítimo do fumo de minas no século XIX**. Diamantina: XIII Seminário sobre a economia mineradora, 2008.

RIBAS, Mário Caetano. **A história do caminho do ouro em Paraty**. Parati: Contest Produções Culturais, 2003.

SANTOS, Márcio. **Estradas Reais**: introdução ao estudo dos caminhos do ouro e do diamante no Brasil. Belo Horizonte: Estrada Real, 2001.

STRAFORINI, R. Os Caminhos do Ouro: A importância de um complexo sistema de circulação na reestruturação do território colonial brasileiro. **Revista electrónica de geografia y ciencias sociales**. Barcelona: Scripta Nova, Universidad de Barcelona, v. X, n. 218, 1 ago. 2006. Disponível em: <<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-218-33.htm>>. Acesso em: set. 2009.

STRAFORINI, Rafael. **No caminho das tropas**. Sorocaba: TCM, 2001.

ZEMELLA, Mafalda. **O abastecimento da capitania de Minas Gerais no século XVIII**. São Paulo, 1951.

STURZENECKER *apud* ISSA, Revista do Ateneu Angrense de Letras. Angra dos Reis, RJ, jun. 1976.

## Anexo



### Dados sobre o porto de Paraty provenientes dos Relatórios de Presidentes de Província

1838 (abr./dez.)										
Mapa geral do café despachado na Mesa Provincial estabelecida no Consulado da Corte, com guias de origem, nos meses de abril a dezembro de 1838										
Registros da Província de Rio de Janeiro	abr.	mai.	jun.	jul.	ago.	set.	out.	nov.	dez.	Total
Paraty	2,17	32,7	5,5	2,3	2,0	7,5	6,9	6,2	821	886
Existem alguns Registros de S. Paulo com diferenças na quantidade de Café. É provável que tenha passado nos Registros desta Província menor quantidade que a mencionada nas Guias. Estes registros são:  Entre Taboão e Paraty 451 (maio) e 45 (junho)										

Fonte: Relatório de Presidente de Província. Mapa nº 7 de 1839.

1840 (abr./dez.)										
Mapa geral do café despachado na Mesa Provincial estabelecida no Consulado da Corte, com guias de origem, nos meses de abril a dezembro de 1839										
Registros da Província de Rio de Janeiro	abr.	mai.	jun.	jul.	ago.	set.	out.	nov.	dez.	Total
Paraty	103	210	1,1	2,0	7,0	9,2	10,2	7,2	281	37,4

Fonte: Relatório de Presidente de Província, Mapa nº 5 de 1840.

1840	
Tabela explicativa do orçamento da Receita da Província. Ano financeiro de 1839-40	
Coletorias, mesas de rendas, e barreiras	Paraty
Contribuição de polícia	34\$500
Décima urbana	16\$500
Legados e heranças	64\$500
Direito de 20 por cento aguardente	31\$400
5 réis em libra de carne verde	3\$100
Novos e velhos direitos	\$162
Escravos	78\$000
Subsídio	13\$450
%	13
Total	441\$702

Fonte: Relatório de Presidente de Província, Mapa s/n, 1842.

1841-1842	
Tabela explicativa do orçamento da Receita da Província	
Coletorias, mesas de rendas, e barreiras	Paraty
Contribuição de polícia	17\$000
Dívida Ativa Lei 1836	-
Dívida ativa	-
Décima Urbana	67\$600
Subsídio Literário	29\$400
Direitos de postagem	503\$939
Direito de 20 por cento líquidos espirituosos	72\$000
Impostos sobre carnes verdes	317\$760
Sisa	133\$075
Novos e velhos direitos	-
Legados e heranças	71\$202
Total	511\$195

Fonte: Relatório de Presidente de Província, Mapa s/n, 1843.

1842-1843	
Tabela explicativa do orçamento da Receita da Província. Ano financeiro de 1840-41	
Coletorias, mesas de rendas, e barreiras	Paraty
Contribuição de polícia	200\$000
Dívida Ativa Lei 1836	800\$000
Dívida ativa	200\$000
Décima Urbana	1.000\$000
Subsídio Literário	96\$000
Patente e consumo aguardente	540\$000
Direito de 20 por cento aguardente	300\$000
Impostos sobre engenhos	800\$000
Sisa	1.000\$000
Novos e velhos direitos	20\$000
Legados e heranças	20\$000
Total	5456\$000

Fonte: Relatório de Presidente de Província, Mapa s/n, 1842.

1845-1846	
Tabela explicativa do orçamento da Receita da Província. Ano financeiro de 1840-41	
Coletorias, mesas de rendas, e barreiras	Paraty
Contribuição de polícia	142\$880
Dívida Ativa Lei 1836	-
Dívida ativa	-
Décima Urbana	1.173\$840
Subsídio Literário	-
Patente e consumo aguardente	809\$000
Direito de 20 por cento sobre cabeça de gado	844\$000
Passagem de rios, barreiras e barcos	360\$520
Sisa	1.325\$686
Novos e velhos direitos	-
Legados e heranças	2.588\$059
Total	6.050\$985

Fonte: Relatório de Presidente de Província, Mapa s/n, 1847.

1848-1849	
Tabela explicativa do orçamento da Receita da Província. Ano financeiro de 1848-49	
Coletorias, mesas de rendas, e barreiras	Paraty
Contribuição de polícia	211\$200
Dívida Ativa Lei 1836	-
Dívida ativa	500\$000
Décima Urbana	1.633\$658
Subsídio Literário	-
Patente e consumo aguardente	864\$600
Direito de 20 por cento sobre cabeça de gado	270\$000
Imposto sobre engenhos	-
Sisa	2.600\$000
Novos e velhos direitos	-
Legados e heranças	1.900\$000
Total	5.783\$900

Fonte: Relatório de Presidente de Província, Mapa s/n, 1848.

1849-1850	
Tabela explicativa do orçamento da Receita da Província. Ano financeiro de 1849-50	
Coletorias, mesas de rendas, e barreiras	Paraty
Contribuição de polícia	109\$600
Dívida Ativa Lei nº 1.836	-
Dívida ativa	140\$000
Décima Urbana	1.737\$040
Subsídio Literário	-
Direito de 20 por cento sobre cabeça de gado	740\$000
Direito de 20 por cento aguardente	-
Patente Consumo Aguardente	830\$000
Sisa	1.400\$000
Novos e velhos direitos	-
Legados e heranças	2.000\$000
Total	6.956\$640

Fonte: Relatório de Presidente de Província, Mapa s/n, 1849.

1850-1851	
Tabela explicativa do orçamento da Receita da Província. Ano financeiro de 1850-51	
Coletorias, mesas de rendas, e barreiras	Paraty
Contribuição de polícia	186\$400
Dívida Ativa Lei nº 1.836	-
Dívida ativa	300\$000
Décima Urbana	1.808\$932
Subsidio Literário	-
Patente Consumo Aguardente	839\$000
Direito de 20 por cento aguardente	-
Imposto sobre engenhos	-
Sisa	-
Novos e velhos direitos	-
Legados e heranças	1.000\$000
Total	3.834\$632

**Fonte:** Relatório de Presidente de Província, Mapa s/n, 1850.

Esta publicação foi composta utilizando-se as famílias  
tipográficas ITC Century e Adobe Caslon Pro.

É permitida a reprodução parcial desta obra, desde que citada a  
fonte e que não seja para qualquer fim comercial.

