

A intermediação mineira do comércio das regiões centrais do Brasil na Primeira República

Paulo Roberto de Oliveira¹

RESUMO

Quando confrontamos as posições do Governo do Estado de Goiás e as estatísticas do Estado de São Paulo durante a Primeira República, encontramos um grande desencontro de informações. São sempre presentes nas mensagens do Governo de Goiás referências ao aumento de sua produção e às crescentes exportações para as terras paulistas e para o exterior. Contudo, quando analisamos as estatísticas de importações de São Paulo provenientes de outros estados da República e as saídas de mercadorias pelo porto de Santos, raramente encontramos menção ao estado interiorano.

Este mesmo descompasso pode ser observado se confrontarmos a produção acadêmica sobre os dois estados durante o período citado. Enquanto as obras que versam sobre a economia paulista pouco dizem a respeito dos produtos goianos, os estudiosos goianos defendem o papel de sua região como reserva de terras e produtora de alimentos para São Paulo.

Uma pista para a resolução deste problema pode ser encontrada nas páginas do periódico *A Informação Goiana*, escrito por pessoas importantes nos círculos intelectuais e políticos de Goiás e publicado no Rio de Janeiro. Neste jornal são constantes os ataques aos erros dos estatísticos paulistas e ao problema da intermediação do comércio do interior do Brasil pelo Estado de Minas Gerais. Segundo o que lá se lê, os mineiros reexportavam como sendo seus muitos dos produtos de Goiás e Mato Grosso.

Neste trabalho, será analisado o papel de intermediação exercido por Minas Gerais no comércio entre as regiões centrais do Brasil, o Estado de São Paulo e o mercado mundial. Será ressaltado o caso do comércio de gado e de cereais a partir de periódicos locais, mensagens de governos de estado, dados de embarque na Companhia Mogiana de Estradas de Ferro e atas de câmaras municipais.

Palavras chave: Minas Gerais, intermediação comercial, Primeira República. Comércio regional, Goiás, São Paulo.

ABSTRACT

When we compare the positions of the state of Goiás government with statistical data made available by the state of São Paulo during the Brazilian First Republic Period, we observe a huge discrepancy between the information provided by both states. Among Goiás government's reports we can note constant references to the increase of its production and the rise of its exports levels to São Paulo's territory and abroad. Nevertheless, when we analyze São Paulo import statistics related to another federative state of Brazilian Republic as well as the list of exported goods by the port of Santos, we hardly find any mentions of Goiás.

The very same mismatch between the states of Goiás and São Paulo can be observed by studying scholarly works on the aforementioned states written in that period. On one side, works concerning the economy of São Paulo barely refer to products made in Goiás; on the other side, scholars related to Goiás argue in favor of their state as a land and food reservoir that benefits the inhabitants of São Paulo.

A clue to solve those problems seems to come out of the pages of a newspaper called *A Informação Goiana*, which was edited by some influential people in both intellectual and political circles of Goiás and published in the city of Rio de Janeiro. In that newspaper, we can find a whole range of articles which criticizes statistical errors done by São Paulo authorities and issues referring to the trade intermediation played by the state of Minas Gerais among Brazilian inland areas. Moreover, the newspaper highlights the fact that Minas Gerais re-exported, as if they were from Minas Gerais itself, many goods originally made in Goiás and Mato Grosso.

¹ Mestre em História pelo Programa de Pós Graduação em História da UNESP - Franca SP, doutorando em História Econômica pelo Programa de Pós Graduação em História Econômica da FFLCH - USP / São Paulo, sob orientação do Prof. Dr. José Flávio Motta. Bolsista CNPQ. Membro do Núcleo de Pesquisa Hermes e Clío, da FEA - USP/ São Paulo e do grupo de pesquisas *Formações econômicas regionais, integração de mercados e sistemas de transportes*. prohist@usp.br

In this paper, it will be investigated the role played by Minas Gerais as an intermediary place in the commerce among Brazil's central areas, the state of São Paulo and the world's market. It will be emphasized the specific case of cattle and grain trades, analyzed from some sources as Brazilian local newspapers, reports provided by federative states' governments, embarkation data regarding the Mogiana Railroad Company e the records done by some Brazilian town councils.

KEYWORDS: Minas Gerais, trade intermediation, Brazilian First Republic, regional trade, Goiás, São Paulo.

1 - Uma visão panorâmica sobre a economia paulista e o seu setor externo:

De acordo com a quase totalidade dos trabalhos que se debruçam sobre o Estado de São Paulo na Primeira República, a principal preocupação da elite paulista era o café. Esta afirmação, apesar de retratar de maneira quase fiel o quadro que tratamos, mascara um dos problemas a serem considerados por quem se dedica à questão. Temos considerar a “elite paulista” daquele período não como um bloco imutável, mas sim como a união de vários grupos político-econômicos que se articulavam ou se distanciavam de acordo com os interesses momentâneos.

Mesmo sendo o café o produto principal, ao redor do qual se moviam os principais interesses do Estado, existiam comerciantes, agricultores produtores de alimentos, grupos ligados ao setor de transporte, etc, que não se submetiam automaticamente ao controle de uma fração que diversificou os seus interesses a partir do café. Para que possamos compreender mais claramente a questão, basta retomar as complexas definições do “capital cafeeiro”. O primeiro autor a desenvolver a idéia de capital cafeeiro foi Sérgio Silva em: *Expansão cafeeira e origens da indústria no Brasil*. Entendia a elite paulista como fracionada, formada por interesses e grupos que se articulavam em torno da atividade principal, o café. Mais tarde o conceito foi retomado e desenvolvido por João Manoel Cardoso de Mello e Renato Perissinotto.

Considerando esta discussão, admitindo e concordando com a preponderância do café, é necessário afirmar que mesmo dentro das fronteiras paulistas, havia interesses diversos. Havia interesses ligados a setores de transportes, interesses político-estratégicos, além de interesses econômicos.

Paulo Roberto Cimó Queiróz em sua tese de doutoramento, mais tarde transformada em livro, investigou a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil. Ferrovia federal, partia de Bauru e seguia até Mato Grosso. No trecho paulista, como demonstra o autor, a Noroeste conseguiu incentivar a ocupação e o maior aproveitamento econômico das áreas da região Noroeste de São Paulo. Já em Mato Grosso o efeito não foi sentido com maior intensidade, pelo menos em

relação ao avanço da agricultura – o que em parte se deve, para Cimó Queiróz, à estrutura agrária predominante (QUEIRÓZ, 2004).

Dois pontos desenvolvidos pelo autor jogam luzes sobre o assunto que tratamos aqui. Em primeiro lugar, ao tratar do tráfego da EFNB, Cimó Queiróz encontrou uma significativa movimentação de gado, que de Mato Grosso partia para o Estado de São Paulo. Em segundo lugar, enfatizou o sentido político-estratégico desta via de comunicação. O trabalho detectou um circuito comercial relevante, que junto com o goiano, possuiu grande importância para a economia paulista.

Mas como este movimento foi registrado?

As fontes oficiais que deveriam tratar destes circuitos paulistas voltados para o interior pouco trazem. Os relatórios das secretarias se concentram no comércio externo de São Paulo (com o mercado internacional) e, quando tratam do comércio interno, focalizam principalmente as entradas do café vindo de Minas Gerais e Paraná, além do café exportado por meio da Estrada de Ferro Central do Brasil. São as fontes de caráter mais geral e pouco quantitativas que trazem as informações sobre o comércio interestadual de outros bens, como gado e cereais. As mensagens dos Presidentes de Província de São Paulo e Goiás possuem dados importantes sobre a questão.

Ao que parece, esse silêncio de alguns grupos de fontes, conjugado com uma opção teórica que privilegia as ligações externas da economia brasileira, foi responsável pelo fato das grandes sínteses feitas a partir da análise da economia paulista terem dado pouca relevância a este comércio voltado para o interior, o qual em seu conjunto pode ter alcançado grandes proporções e ter tido importância mais do que pontual.

Wilson Cano passou por essa questão, entendendo o Estado de São Paulo como um complexo econômico que se articulava pelo café, capaz de criar soluções para as suas principais necessidades. Daí a idéia de diversificação, marcante em grande parte da produção acadêmica paulista. Uma leitura atenta de Cano revela que, apesar de uma economia diversificada, São Paulo não se tornou uma ilha. Persistiram, segundo Cano, relações com o restante do Brasil, com importância pontual em alguns momentos, como durante a Primeira Guerra Mundial (CANO, 1997). Entendemos que a importância foi mais que pontual.

Trabalhos que analisam a economia do Estado de São Paulo, muitos de grande qualidade, como o de Rogério Naques Faleiros, parecem reafirmar a autonomia paulista no que se refere à produção de alimentos. Ao analisar os regimes de trabalho no Estado de São Paulo, o autor nota uma significativa produção deste item. A possibilidade de plantar outros produtos que não o café era um dos maiores atrativos para a fixação da mão de obra, segundo

Faleiros (FALEIROS, 2010). Estes trabalhos não invalidam o nosso. Como já sabemos e conseguimos comprovar por meio do testemunho de diferentes agentes históricos, o comércio entre São Paulo e Goiás existiu. Falta agora quantificá-lo e entender as redes que o compunham.

2 – O Triângulo Mineiro e a intermediação mineira do comércio goiano.

Apesar de raramente quantificado, o comércio intermediado pelo Triângulo Mineiro e pelo centro comercial de Uberaba é citado por grande parte dos trabalhos que analisam a região até a primeira metade do século XX. Após isso, Uberaba perdeu sua posição privilegiada para Uberlândia.

Podemos nos guiar pelas palavras de Hidelbrando Pontes para entender a perda da posição predominante por Uberaba:

Uberaba era, até bem pouco, a praça comercial intermediária entre as grandes praças do Rio de Janeiro, São Paulo e Santos e as suas pequenas praças do interior, quer no Triângulo Mineiro, quer em Mato Grosso e em Goiás. As pequenas praças do Triângulo, algumas do Sul de Goiás, e uma pequena parte do Mato Grosso faziam diretamente suas compras nesta cidade. (...) De modo que assim havia duas classes de comerciantes - uns fixos, que tinham suas transações nesta praça e outros ambulantes, que tinham suas atividades nos centros de atividade pastoril sertaneja.

Hoje, em virtude dos prolongamentos da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, no Sul de Mato Grosso e Estrada de Ferro Goiás, no estado deste nome, e os transportes em todos os sentidos pelo automóvel, Uberaba restringiu o seu comércio a este município apenas, exceto a parte sudoeste que se abastece das praças de Bebedouro e Barretos, Estado de São Paulo, para onde, igualmente, se desviaram todos os boiadeiros (PONTES, 1970, p. 382).²

Desde o início do século XIX a cidade de Uberaba se colocou como o grande intermediário do comércio com os “sertões”. Era privilegiada pela sua posição estratégica como cidade cortada por importantes vias de comunicação – entre elas a Estrada de Goiás, ou Estrada do Anhanguera.

Em 1725, sete anos após a descoberta das minas de Cuiabá, uma bandeira paulista liderada por Bartolomeu Bueno da Silva, o Anhanguera, seguiu rumo à região do atual Estado de Goiás, em busca dos sinais de ouro que havia visto quando criança, no momento em que participava de expedição junto com seu pai. Com a descoberta das minas goianas por ele, o

² PONTES, H. *História de Uberaba e a Civilização no Brasil Central*. Uberaba: Academia de Letras do Triângulo Mineiro, 1970. p. 382.

Caminho do Anhanguera passou a ser percorrido por pessoas que iam e vinham das minas. Às suas margens formaram-se pousos, plantações, criações de gado e centros comerciais e de passagem importantes, como é o caso de Uberaba e Franca. Segundo Lucila Reis Brioschi, a Estrada de Goiás se tornou a principal via de penetração a partir de São Paulo, sendo responsável por um importante movimento de ocupação no sentido sul – norte (BRIOSCHI, 1993, p. 53).

No início do período republicano encontramos a cidade de Uberaba passando por um novo momento de expansão comercial devido ao avanço da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro. Podemos ter uma idéia deste movimento por meio da tabela seguinte:

Ano	Importações (toneladas)	Exportações (toneladas)	Total de produtos
1890	3.323,24	207,79	79.294,19
1891	4.573,17	395,37	92.290,02
1892	5.944,38	990,316	144.927,17
1893	10.754,55	740,42	259.132,88
1894	7.069,51	1.061,46	196.591,56
1895	8.908,3	729,30	260.068,94
1896	7.164,62	334,16	228.014,60
1897	6.030,28	1.909,29	-----
1898	5.210,52	2.020,84	-----
1899	5.744,46	2.705,94	256.908,38
1900	5.329,77	2.637,21	225.452,97
1901	5.224,48	2.951,31	227.892,06
1902	4.998,66	2.873,67	216.381,04
1903	4.430,75	2.133,61	181.634,37
1904	4.319,09	2.440,44	174.872,70
1905	4.955,33	2.607,78	180.885,38

QUADRO 1: Tráfego de mercadorias na estação da Companhia Mogiana em Uberaba.

Fonte: Relatórios para aprovação na Assembléia Geral da Companhia Mogiana 1890 – 1906 (OLIVEIRA, 2008).

Ano	Animais cabeças	Sal Toneladas	Café Toneladas	Alimentícios Toneladas	Diversos Toneladas
1890	1.211	1.825,82	117,93	-----	1.476,54
1891	1.155	2.649,34	158,45	154,38	1.719,93
1892	1.311	3.315,83	143,93	472,18	2.297,93
1893	4.234	6.391,50	433,62	93,69	4.259,26
1894	3.751	2.667,64	327,84	111,30	4.284,40
1895	1.047	4.320,65	372,26	130,33	3.704,55
1896	118	4.526,14	62,83	639,32	3.704,55
1897	70	3.771,77	65,69	784,39	3.203,54
1898	418	2.757,36	348,44	1.142,97	2.694,33
1899	742	3.323,78	230,54	1.218,62	3.251,79
1900	339	3.074,08	94,84	824,47	3.665,20
1901	264	2.405,72	158,57	951,50	4.449,85
1902	573	2.503,43	80,70	804,29	4.123,45
1903	437	2.193,99	107,65	921,07	3.091,77
1904	486	1.949,30	188,73	832,98	3.449,38
1905	748	1.929,43	175,86	1.031,06	4.082,99

Quadro 2: Tráfego de mercadorias na estação da Companhia Mogiana em Uberaba

Fonte: Relatórios para aprovação na Assembléia Geral da Companhia Mogiana 1890 – 1906.³

No quadro 1 a última coluna diz respeito ao total de produtos em contos de réis. As datas de 1890 a 1895 se referem aos anos em que Uberaba permaneceu como ponta dos trilhos da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro. É um período importante para a análise da cidade, já que como ponto final dos trilhos, as suas funções comerciais de entreposto ganharam maiores dimensões. Além dos produtos vindos de Goiás e Mato Grosso, também devemos considerar que parte do que era exportado e importado satisfazia necessidades do próprio mercado uberabense. Mas como podemos distinguir o que era produzido localmente do que era atraído para a cidade?

São necessários alguns esclarecimentos antes de avançarmos na análise. As fontes da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro não fazem diferença entre importações e exportações. Por isso, o que temos é o tráfego total para cada produto em cada uma das estações. Sendo assim, há a necessidade de utilização da bibliografia e do auxílio de outras fontes para esclarecer as questões sobre o que era importado e o que era exportava. Além disso, não é discriminado o item *gado*, mas sim animais. Não parece haver problemas neste ponto, pois a quase totalidade dos embarques neste item era composta pelo gado.

Também não há problema na afirmação de que o gado era produto de exportação e não de importação. Analisando os dados acima, é fácil notar o declínio da exportação de gado quando Uberaba deixa de ser o ponto avançado da CMEF.⁴ Portanto, o gado que era

³ OLIVEIRA, P. R. *Entre rios e trilhos: as possibilidades de integração econômica de Goiás 1889 – 1930. HISTÓRIA*, São Paulo, 27 (2): 2008.

⁴ Abreviatura para Companhia Mogiana de Estradas de Ferro.

exportado por Uberaba, não era proveniente da própria região. Grande parte poderia ser oriunda de Goiás.

Por meio das Atas da Câmara Municipal é possível acompanhar com maior profundidade a passagem de circuitos comerciais por Uberaba, observando o seu aparecimento direto e seus desdobramentos para o centro urbano. São documentos que não tratam principalmente do comércio, mas de variados aspectos ligados à cidade e sua imediações. Como já ficou claro, o trabalho proposto, ao tentar traçar um panorama sobre relações comerciais, busca entender as mesmas de maneira complexa. O comércio e seus desdobramentos podem se manifestar em diferentes aspectos da vida de um centro urbano, como veremos para o caso de Uberaba. Sendo esta uma cidade privilegiada, de localização estratégica entre diferentes regiões, podemos entender que a intensidade de sua expansão em muito se deve ao comércio que por ali passava, em grande parte, vindo de Goiás. Aí está a importância da análise que se segue para o nosso trabalho.

A leitura das atas nos mostra uma cidade em expansão, tendo que lidar com os problemas conseqüentes. Há a preocupação com as melhorias das condições locais, com o estabelecimento da iluminação pública e particular, além das tentativas freqüentes de melhoria das condições de higiene, por meio da construção de um novo mercado municipal e de um novo cemitério.

Mesmo com a aproximação e com a chegada dos trilhos da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, os dirigentes de Uberaba não se descuidavam dos demais circuitos de comércio, formados por caminhos de terra. Em 1887 é possível encontrar discussões relativas à manutenção de uma ponte para São Miguel da Ponte Nova, na Zona da Mata Mineira local que, segundo os vereadores, era responsável por um terço do comércio uberabense. Neste mesmo ano, a reconstrução da ponte para Ponte Nova foi aprovada pela Câmara e foi pedida urgência para os trabalhos.⁵

Apesar do pedido de urgência os trabalhos, talvez por falta de verbas, não foram iniciados prontamente. Tanto que em sessão posterior, foi lido requerimento do comércio pedindo que fossem realizados. O orçamento aprovado para a reconstrução da ponte foi de três mil contos de réis, quantia que posteriormente se mostrou insuficiente (ACMU, 13 de novembro de 1897).

Outro caminho que mereceu atenção das autoridades uberabenses foi aquele que passando pelo rio Uberaba ia até Goiás. Na sessão de 13 de novembro de 1897, iniciou-se

⁵ Atas da Câmara Municipal de Uberaba, 9 de agosto de 1887. A partir de agora, as Atas da Câmara municipal de Uberaba serão abreviadas como ACMU.

uma disputa entre a Câmara Municipal e Antônio Borges de Araújo. Na data foi lido um requerimento solicitando que Borges de Araújo desfizesse os obstáculos que havia colocado na estrada no trecho que cruzava a sua propriedade. Era citado no requerimento que esta obstrução não prejudicava somente os comerciantes locais, mas também prejudicava a passagem das boiadas vindas de Goiás. A estrada era considerada pública. A disputa se estendeu durante os anos seguintes. Quando agentes municipais eram escalados para resolver a questão e desobstruir o caminho, se negavam a fazê-lo.

No início de Janeiro de 1888, o parecer da comissão da Câmara sobre o fechamento do caminho afirmava que ele permitia que as boiadas vindas de Goiás desviassem do núcleo urbano. Sendo fechada a estrada, os animais teriam que passar pela cidade (ACMU, 19 DE JANEIRO DE 1888).

Em setembro de 1888 a ponte sobre o Rio Claro, no caminho para São Miguel da Ponte Nova foi reaberta. Persistia, contudo, o problema do caminho fechado por Antonio Borges de Araújo. Foi apresentada uma petição pelo fazendeiro em que recorria da decisão que o mandava desobstruir o caminho para Goiás. A Câmara Municipal na ocasião respondeu à petição afirmando que o caminho de mais de cem anos era de servidão pública e que, caso continuasse fechado, todo o gado vindo do interior em direção a Passos teria que passar por dentro da cidade e causaria grandes inconvenientes (ACMU, 15 DE SETEMBRO DE 1888).

Em outubro deste mesmo ano, o Governo Provincial se manifestou sobre a estrada fechada. O Presidente da Província recomendou à Câmara Municipal que suspendesse qualquer trabalho que por ventura houvesse mandado fazer para a desobstrução da estrada. O assunto ficaria suspenso até futura deliberação do Governo Provincial (ACMU, 7 DE OUTUBRO DE 1888).

A questão do comércio com Goiás reapareceu mais tarde, desta vez ligada a uma ponte sobre o Rio Uberaba. O vereador José Bernardino apresentou proposta para que se empreendesse com urgência os reparos nas pontes sobre o rio, uma no caminho para São Pedro de Uberabinha (futura Uberlândia) e outra na estrada para Caiassu. Dizia que era desnecessário defender a importância destes reparos, já que por estas estradas passavam todas as carroças e tropas que do Triângulo Mineiro, Estado de Goiás e parte do Mato Grosso iam a Uberaba fazer suas transações (ACMU, 6 de novembro de 1893).

Em 23 de outubro, ainda em 1893, este papel de Uberaba como posto de passagem do gado do interior foi mais uma vez ressaltado pela administração municipal. Na data foi convocada uma sessão extraordinária para que fosse aprovado o envio de solicitação ao governo mineiro, com a intenção de que fosse ali estabelecida uma feira de gado. Era

estimado que passavam por ano pela cidade mais de oitenta mil rezes, importando uma quantia de seis mil contos de réis em média. Como argumento, também era destacado o importante comércio com São Paulo.

As feiras de gado mereceram durante o período pesquisado uma grande atenção do governo estadual. Eram pontos privilegiados para o comércio de gado, mesmo não alcançando parte do seu objetivo, por não servirem a todo o estado. Por exemplo, grande parte do gado com destino aos Estados de São Paulo e da Bahia escapavam das feiras.

Em 1898, com a necessidade de construção de nova estrada que levava e trazia de Goiás, a Câmara Municipal aceitou a oferta feita pelo comércio local de empréstimo para a concretização do projeto. Mais uma vez ficou claro o interesse local na manutenção e expansão dos negócios com Goiás (ACMU, 7 de julho de 1898).

Percebemos que Uberaba constituía um entroncamento comercial, tendo ligações com Frutal, Passos, Sacramento, São Paulo, Rio de Janeiro, além de Goiás e Mato Grosso. Ao que parece grande parte dos circuitos de comércio importantes que saíam do atual Centro Oeste passavam por lá.

Com a chegada da ferrovia, na penúltima década do século, o papel de Uberaba como intermediadora comercial se potencializou. Daí os esforços dos administradores locais para mudar a cara da cidade, tentando apresentá-la como um centro de “civilização” e “progresso”. Havia preocupação com a sistematização do calçamento da cidade, principalmente nas ruas comerciais, com a saúde pública, com a construção de lazareto, com o recolhimento de animais mortos pelas ruas da cidade e com a fiscalização da utilização dos regos d’água.

Daniel Roche analisa como a água em certo momento passou a ser considerada um bem público. Como na Europa, o crescimento das cidades no Brasil também tornou necessária a criação de uma nova cultura, de uma nova maneira de lidar com a água que tornasse possível a sua utilização pela coletividade. Roche conta a história de uma aldeia francesa, onde a água encanada chegou por volta de 1970. Um das velhas moradoras, frente ao novo sistema, manteve a sua torneira aberta, desperdiçando um bem que se tornava raro e coletivo (ROCHE, 2000, p. 183).

Apesar das tentativas, no início do século XX a cidade ainda não havia alcançado as condições perseguidas pelos seus dirigentes. Exemplo disso foi uma discussão ocorrida na Câmara Municipal acerca de um prêmio que seria oferecido para um clube uberabense pela melhoria das raças de cavalos. O voto em separado de Alexandre Campos contra a proposta do prêmio foi justificado pela necessidade do município em atender a serviços públicos prementes que não eram atendidos pela escassez de verbas. Dizia que faltava água encanada,

rede de esgoto, que as estradas eram péssimas e que as ruas estavam estragadas; faltavam condições que as cidades “inferiores” a Uberaba possuíam. Interessante que nenhuma voz se levantou contra os argumentos do vereador, apesar de não seguirem o seu voto contra o projeto, que sessões depois acabou aprovado (ACMU, 9 de maio de 1902).

O voto de Alexandre Campos não demonstra somente que havia diferentes interesses dentro da representação municipal, como não é de se estranhar. Mais do que isso, deixa a mostra as dificuldades do erário público, mesmo sendo a cidade um importante entreposto comercial, servido pelos trilhos da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro. Além disso, como diz João Carlos de Souza para o caso de Cuiabá, mais do que a cidade regulamentada pela aplicação de códigos também existia a cidade vivida. E esta fugia à cobrança de impostos e à imposição de normas; interpretava à sua maneira os ímpetus modernizadores conseqüentes da sua posição como importante entreposto comercial. A persistência de animais mortos nas ruas da cidade mineira, mais do que a ineficaz ação do agente público responsável por recolhê-los, traduzia a cultura persistente de livrar-se do que não era útil na rua.

Houve uma série de mudanças na cobrança de impostos municipais, no sentido da regulamentação e do avanço da administração sobre os comerciantes. No início do século XX, foram suspensos os impostos municipais sobre a exportação e a importação pela ferrovia. Certamente esta ação visava manter ou aumentar a quantidade de mercadorias que convergiam para a cidade; os comerciantes procurariam importar e exportar pagando o mínimo possível. As autoridades municipais tinham que se mover entre a necessidade de incentivar o comércio e o imperativo de aumentar a arrecadação para manter os serviços básicos na cidade que buscava se afirmar como a mais importante da região. Tarefa difícil, já que como vimos nos quadros apresentados, a simples extensão da ferrovia retirou parte das transações comerciais de Uberaba a partir de 1895.

Não é novidade a dificuldade de arrecadação de impostos e o contrabando que perpassam diferentes casos na história. Em Uberaba não era diferente. Nos últimos anos do século XIX e primeiros do século XX, foram recorrentes as reclamações contra os agentes municipais que deixavam de registrar o movimento comercial e de cobrar os impostos devidos. A população que passava pela cidade e os próprios residentes resistiam à cobrança de impostos não só por meio do contrabando, mas também pelo questionamento junto à câmara municipal. Constam várias reclamações relativas à classificação errônea dos contribuintes. Cada profissão pagava o seu próprio imposto e muitos tentavam ser enquadrados em profissões que pagavam menos.

Em sua reflexão sobre a palavra capitalista, Fernand Braudel percebe que a partir do século XVIII “capitalista” passa a carregar o sentido de possuidor de “títulos públicos”, de valores mobiliários ou dinheiro líquido para *investir*”; até o final século XVIII na Europa, a palavra carregava ainda um sentido pejorativo, distinguindo aquele que possui capital, que o empresta, mas que não o torna produtivo. Não era o Empresário (BRAUDEL, 1998, p. 205). Em Uberaba, no final do século XIX e início do XX, a palavra capitalista era ligada ainda aquele que possuía dinheiro e o emprestava a juros. Pela maneira como as pessoas fugiram desta rubrica, devia ser uma das profissões que mais pagavam impostos.

A Estrada do Anhanguera – por terra ou trilhos - era um dos caminhos possíveis para os produtos que desciam de Mato Grosso e Goiás com destino aos mercados consumidores. Há a necessidade, para melhor entender este comércio, de aumentarmos o quadro de observação, incorporando o papel do Estado de Minas Gerais para que possamos entender como esses circuitos se desenvolveram durante o período. As principais fontes para esta investigação são as Mensagens dos Presidentes do Estado.

3 - Aumentando o enquadramento: o papel do estado de Minas Gerais na intermediação do comércio dos “sertões”:

Durante as primeiras décadas do regime republicano, os administradores do Estado de Minas Gerais se deparam com a necessidade de aumento da produção interna e de estabelecimento de meios de comunicação que, auxiliando nesse sentido, tornassem as ligações mais estreitas com os mercados consumidores.

No Relatório de 1891, apresentada pelo ex-presidente do Estado ao Presidente eleito do Estado José Cesário Alvim, já estava uma das maiores preocupações que apareceriam nos anos seguintes. Com suas grandes dimensões, Minas Gerais se deparava com a insuficiência de fiscais que garantisse a arrecadação dos impostos devidos nas diferentes regiões.

A mensagem do mesmo ano, desta vez apresentada por Cerqueira César já no cargo de Presidente do Estado, possui indicações sobre como se encontrava o mercado interno mineiro. A indústria agrícola era precária; havia carestia em algumas regiões do estado, como as próximas ao município de Passos. Também faltavam estradas que chegassem aos diferentes recantos de Minas.⁶

Numa primeira análise, as mensagens nos levam ao entendimento de certas relações comerciais “preferenciais” entre os estados de Minas Gerais e Rio de Janeiro. Enquanto o

⁶ Mensagem apresentada ao Congresso Mineiro, 1892. p. 14 – 17, a partir de agora abreviadas como MCMG.

recém criado estado de Goiás, na falta de uma junta comercial poderia reportar-se à Junta Comercial de São Paulo, Minas Gerais, no momento em que ainda não havia estabelecido a sua própria, reportava-se à Junta Comercial da Capital Federal. Essa situação, apesar de sintomática, durou pouco. Em 1893, a mensagem trazia a premente necessidade de criação de uma junta comercial própria (MCMG, 1893, p. 18).

Na mesma mensagem, algumas linhas são dedicadas à arrecadação de impostos mineiros feita por meio da Alfândega Federal, localizada no Rio de Janeiro. Podemos nos perguntar sobre a preocupação com a arrecadação de impostos sobre as mercadorias exportadas por São Paulo. Até a metade da segunda década do século XX, ela não aparece.

Quanto ao comércio interno, Minas Gerais enfrentava as dificuldades de manutenção e aumento da estrutura de transportes. Uma quantia significativa era gasta anualmente com a manutenção de pontes e estradas, além da garantia de juros com as ferrovias. Grande parte deste trabalho de manutenção das estradas e pontes era prejudicada pela falta de clareza legal sobre as responsabilidades dos municípios e do estado. Em momentos de crise essa discussão ganhava maior relevância, como percebemos na mensagem de 1902. Nela aparece uma interessante reflexão sobre o setor de transportes no estado, tratando das regiões leste e norte:

Enquanto as regiões sul e oeste, embora de modo insuficiente relativamente à sua extensão e importância vão se desenvolvendo graças às vias férreas que as percorrem do norte a leste, deixando de parte a Estrada de Ferro Bahia Minas e uma pequena porção da Leopoldina, estão completamente privadas do importante melhoramento (as regiões leste e norte), tendo apenas algumas estradas ordinárias, não poucas vezes intransitáveis (MCMG, 1902, p. 29).

Mesmo com a importância das estradas de terra e com a possibilidade de utilização da navegação fluvial, em muitos momentos ocorria uma supervalorização da ferrovia. Só ela seria capaz de aproveitar toda a riqueza mineira, que segundo as mensagens não poderia ser transportada por meios “bárbaros e coloniais”.

Até a segunda década do século XX, o gado era o segundo principal produto mineiro, perdendo somente para o café. Em 1898 os produtores reclamavam da condição de monopólio exercida pelo mercado do Rio de Janeiro em relação ao seu produto. Pediam que o governo estadual agisse para minimizar os efeitos prejudiciais desta prática sobre o preço do gado mineiro (MCMG, 1898, p. 14). Para aumentar a arrecadação de impostos e melhorar as condições da indústria pastoril, era necessário que se incentivasse a formação de matadouros dentro dos limites do estado. Não era, contudo, somente a carne que figurava entre os importantes produtos exportados por Minas Gerais. Também os derivados da indústria

pastoril possuíam grande importância. Segundo o governo, sua situação só não era melhor devido à concorrência desleal dos produtos estrangeiros. Por isso, diferentes mensagens pediam a atuação dos políticos brasileiros junto ao poder central com a intenção de criar tarifas que protegessem a indústria nacional.

As feiras de gado foram um importante componente da política mineira para o auxílio à pecuária. Tinham como intenção eliminar os intermediários responsáveis pela especulação com o produto do estado. Ao que parece, em alguns momentos, as feiras visavam à manutenção de um circuito de comércio voltado para o Rio de Janeiro.

Em 1904 o presidente do Estado reclamava da diminuição do preço do gado. Apontava como solução que o gado fosse abatido nos próprios locais de produção, o que eliminaria parte dos intermediários e pouparia as grandes viagens nas quais os animais perdiam parte de seu peso. Esta solução não foi colocada em prática devido a uma exigência do mercado do Rio de Janeiro, que só comprava gado abatido no matadouro de Santa Cruz (MCMG, 1904, p. 64).

No mesmo ano, surgiram queixas sobre o desvio do gado da Feira de Três Corações. Fingindo encaminhar-se para São Paulo, as boiadas seguiam para Santa Cruz sem ter passado pela Feira. Em 1905, mesmo ano em que Uberaba deixou de ser ponta dos trilhos da Companhia Mogiana, foi constatada a diminuição na entrada de gado; o caso foi atribuído ao aumento da exportação direta para o Estado de São Paulo. A diferença para menos foi de 12 mil cabeças. O desvio do gado das feiras para Santa Cruz continuava.

Mesmo com todos os esforços, o governo do estado não conseguia utilizar as feiras para concentrar o comércio do gado. Em 1915 reaparecem as reclamações com relação ao gado que não passava pelas feiras e encaminhava-se diretamente para Bahia e São Paulo. Por que Rio de Janeiro não era citado? Certamente, porque as feiras de gado privilegiavam aquele mercado. A que funcionavam naquele momento eram as de Três Corações, Benfica e Sítio (MCMG, 1915, p. 117, 118).

Os impactos da guerra sobre o comércio de gado e derivados mineiros logo foram sentidos. E foram positivos, aumentando a exportação de gado e de seus subprodutos. Em 1916 – um ano após uma constatação da diminuição das exportações de gado *vacum* - houve uma retomada. Foi o mesmo que ocorreu com a pecuária goiana durante este período. Com a Primeira Guerra Mundial, também os goianos conheceram um aumento das exportações de gado sem precedentes.

4 - Os circuitos de comércio de Goiás – a intermediação mineira e a mudança de eixo pela atração paulista:

Escrevendo sobre a cidade de Uberaba de 1811 a 1910, Eliana Mendonça Marques de Rezende destacou o seu crescimento como ponto comercial estratégico para a difusão do que chama de capitalismo para novas áreas do Brasil. Estas regiões seriam Mato Grosso e Goiás. Neste mesmo trabalho, foram tratadas as relações históricas entre elas.

Desde muito cedo, a cidade de Uberaba se destacou como ponto de passagem para o comércio que vinha de Goiás e Mato Grosso. Após sua chegada em Uberaba os produtos poderiam dali por diante seguir basicamente por dois caminhos: poderiam descer rumo a São Paulo, seguindo o traço do Caminho do Anhanguera, ou então se encaminharem para o leste, seguindo por São João Del Rei e Formiga rumo ao Rio de Janeiro; este segundo caminho também servia para a importação de produtos que serviriam às regiões centrais (REZENDE, 1991, p. 34).

A autora defende que com a chegada da ferrovia este papel se intensificou, sendo a Companhia Mogiana de Estradas de Ferro o ponto de confirmação das relações comerciais entre o Triângulo Mineiro e São Paulo. Apesar destes avanços, houve a necessidade de consultarmos as fontes para traçar um panorama mais profundo sobre estas rotas comerciais e como diferentes agentes históricos as percebiam. Vimos que nas atas da Câmara Municipal, esta questão é notada e os meandros do comércio e do papel de Uberaba se tornam mais claros. Temos que pontuar que a análise de fontes parecidas não leva a resultados iguais; ao contrário, como sabemos, em História, as perguntas encontradas dependem das questões feitas. Fontes ricas como atas das câmaras municipais e mensagens estaduais trazem respostas para uma infinidade de perguntas. Isso só pode ser tido como positivo.

Por isso, mesmo analisando fontes parecidas, o trabalho citado não alcança, e não se preocupa em alcançar, alguns aspectos do comércio que passava por ali, especialmente o vindo de Goiás.

Em trabalho anterior, nos preocupamos com a quantificação do comércio via trilhos que passava pelo Triângulo Mineiro. Podemos destacar os seguintes dados:

<u>ANOS</u>	<u>Animais</u> <u>Cabeças</u>	<u>Café</u> <u>toneladas</u>	<u>Cereais</u> <u>Toneladas</u>	<u>Sal</u> <u>Toneladas</u>	<u>Diversos</u> <u>Toneladas</u>
1889	3.200	31,48	----	2.934,76	1.936,81
1890	3.968	134,99	----	3.718,81	2.503,62

1891	6.762	227,95	383,5	5.053,54	2.846,50
1892	5.335	231,54	1.085,10	4.897,86	5.335,00
1893	10.481	503,60	318,33	7.719,18	5.707,70
1894	7.736	374,92	740,78	2.970,34	5.238,00
1895	5.363	498,71	416,24	4.831,91	5.840,93
1896	1.200	771,83	1.138,40	7.065,71	5.443,32
1897	4.942	982,63	1.720,59	7.155,46	11.959,63
1898	5.814	1.623,75	2.475,10	5.751,65	12.019,95
1899	9.562	1.500,43	2.727,66	6.685,40	11.918,71
1900	8.551	1.985,38	2.357,25	7.065,80	11.740,84
1901	9.530	2.666,67	3.853,98	6.600,59	12.548,18
1902	17.082	2.395,48	3.861,22	7.008,73	12.262,74
1903	17.176	2.673,90	3.207,22	6.329,00	10.638,29
1904	15.176	1.944,06	3.925,34	6.556,77	11.017,96
1905	15.608	2.600,15	6.861,43	6.796,38	12.729,35
1906	22.928	2.981,49	8.683,71	7.781,16	13.989,24
1907	20.135	2.239,24	12.899,46	7.045,34	16.930,55
1908	18.800	2.350,26	14.741,51	8.147,05	27.027,53
1909	14.253	3.173,83	9.790,87	7.109,97	23.728,77
1910	24.318	1.899,19	----	7.690,90	18.625,16

QUADRO : 5 Movimentação dos principais produtos no Ramal Catalão da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro.

FONTE: Relatórios apresentados para a aprovação em Assembléia Geral, 1889-1910 (OLIVEIRA, 2007).

O Ramal Catalão se referia aos trilhos da CMEF em terrenos triangulinos. Não havendo informações que discriminam embarques e desembarques, há a necessidade de uma análise baseada em outras fontes e bibliografia para podermos entender o tráfego nas estações do Triângulo Mineiro. Vemos o crescimento de todos os itens durante quase todo o período. Sabemos que Uberaba se voltou para a criação de gado após o prolongamento dos trilhos da Mogiana. Mesmo assim, podemos entender que parte do gado embarcado – não seria o gado produto de importação, certamente – não era uberabense, mas sim goiano. A análise das fontes aponta para a passagem de gado de Goiás pela cidade. Junto ao gado triangulino e matogrossense, poderia ser embarcado nos trilhos da Mogiana, constituindo os números colocados acima, seguir por terra para São Paulo ou então para Passos, talvez com a intenção de alcançar a Feira de Gado de Três corações.

Volume de negócios – Feira Três Corações (gado vacum)					
Ano	Cabeças	Ano	Cabeças	Ano	Cabeças

1902	75.503	1909	101.589	1915	127.041
1903	78.873	1910	116.030	1916	156.332
1904	86.056*	1911	125.206	1917	126.937
1905	99.963*	1912	137.188	1918	116.186
1906	99.681*	1913	136.325	1919	93.928*
1908	102.885	1914	132.997	1922	81.867

Quadro 6: Volume de Negócios da Feira de Três Corações (gado vacum).

Fonte: Relatórios de Presidente de Província e Estado.

Esses são Números apresentados por Alexandre Macchione Saes e Elton Rodrigo Rosa. Os autores chamam a atenção para a não ocorrência da Feira em 1921 e 1922, pela disseminação de epidemias nestes anos. Os anos com * são estimados com base no total negociado em todas as Feiras, retirando-se o percentual médio das negociações em Três Corações (SAES; ROSA, 2010).

Já seria possível nesse momento afirmar que parte do gado que passava por Uberaba se encaminhava para a Feira. A Feira de Gado de Três Corações canalizava a criação de várias regiões. Qual seria a importância do circuito goiano na sua composição? Para respondermos, podemos partir do seu movimento. Durante a primeira década do século XX e parte da segunda, até após a Primeira Guerra Mundial, o movimento da Feira cresceu, decaído um pouco em alguns anos. A diminuição mais acentuada ocorreu a partir de 1919. O que teria acontecido neste momento?

Comparando especificamente os números até 1910 para os embarques no Triângulo Mineiro e a movimentação da Feira de Três Corações, notamos que os embarques, em sua tendência, combinam com o crescimento da Feira; crescem em conjunto. Não podemos por esses dados constatar uma mudança de circuito de comércio.

Vejamos agora os dados de embarques no Triângulo Mineiro em relação ao trânsito de gado na Feira de Três Corações desde 1900 até 1917:

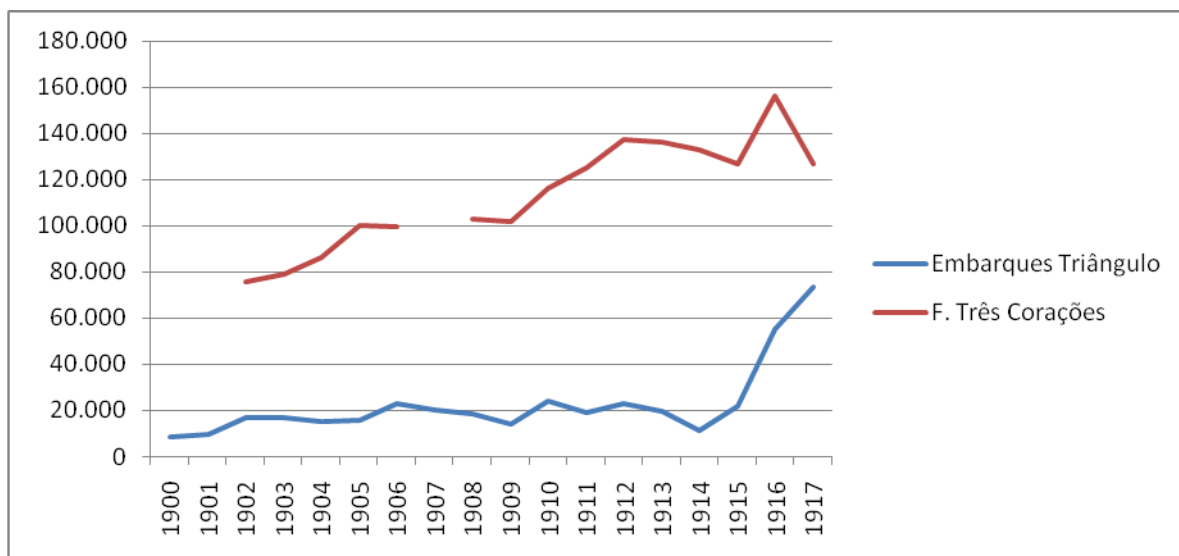


Gráfico 1: Comparação entre número de embarque de gado no Triângulo Mineiro e passagem de gado pela Feira de Gado de Três corações

Fonte: Relatórios da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro apresentados na Assembléia Geral 1890 – 1917; SAES, A. M. ROSA, E. R.

A comparação revela que enquanto os embarques na CMEF no Triângulo Mineiro aumentaram na segunda década, a movimentação na Feira de Gado de Três Corações diminuiu. Os dados combinam com nossa análise anterior, onde notamos as ações do governo do Estado de São Paulo para a atração do gado dos sertões. Como aparece nas mensagens do Presidente do Estado de São Paulo:

O Estado de São Paulo, onde a indústria pastoril passa por uma fase de franco desenvolvimento racional, intensivo, está em condições de participar desde logo das atuais vantagens que nos oferece o mercado europeu. Sendo a sua própria produção ainda não basta para o consumo interno, o seu aparelhamento zootécnico reserva-lhe excepcional vantagem, como intermediário beneficiador dos produtos e sub-produtos da pecuária.⁷

De onde viria o gado dos “sertões”? Essa é uma pergunta que temos que nos fazer para esclarecer qual era o papel de Goiás e do Mato Grosso. Muitas vezes as informações tratam os produtos como “produtos de Goiás e Mato Grosso”, sem fazer distinção entre eles. Para o gado, podemos dar mais alguns passos, nos apoiando em números levantados por Paulo Roberto Cimó Queiróz:

⁷ MENSAGEM apresentada ao Congresso Paulista, 1915, p. 673, a partir de agora abreviadas como MCSP.

Ano	Exportação	Ano	Exportação	Ano	Exportação
1909	59.401	1913	---	1917	66.689
1910	48.160	1914	51.409	1918	62.545
1911	59.056	1915	54.798	1919	128.091
1912	---	1916	51.034	1920	88.152

Quadro 7: Exportação de gado em pé pelo Estado de Mato Grosso (Queiróz, , 2004. p. 396).

Ao contrário do que ocorre com as exportações goianas e com os embarques no Triângulo Mineiro, as exportações de Mato Grosso não aumentaram durante a Primeira Guerra Mundial.

Apesar das lacunas, que serão sanadas oportunamente, podemos comparar as tendências de embarques de animais no Triângulo Mineiro com as exportações de gado em pé pelo Estado do Mato Grosso:

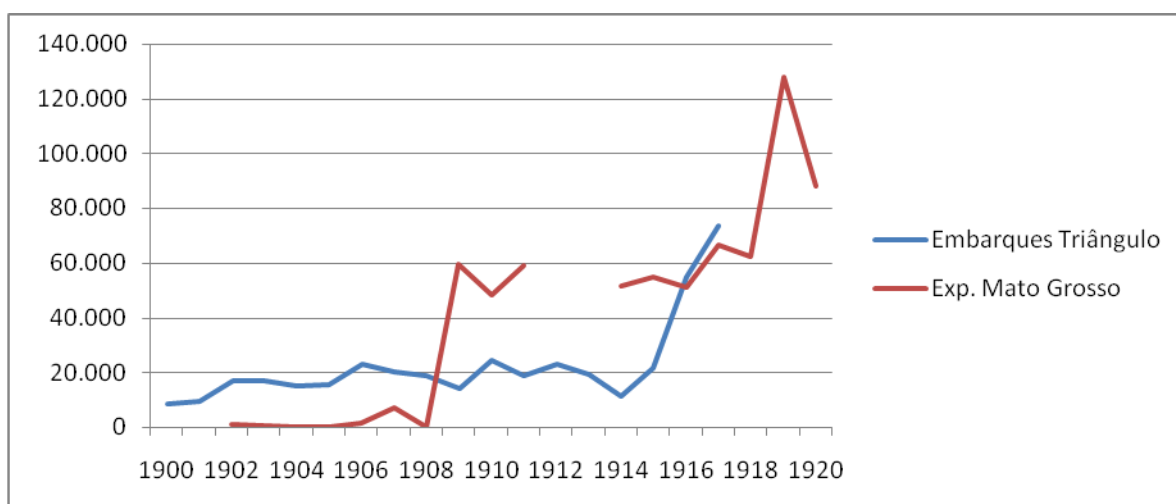


Gráfico 2: Exportação de gado em pé pelo Estado de Mato Grosso e embarques de animais nas linhas da CMEF no Triângulo Mineiro (Queirós, 2004. p. 396); Relatórios da CMEF para apresentação em Assembléia Geral 1900 – 1917.

Foi só a partir de 1909 que o Estado de Mato Grosso passou a contabilizar o gado exportado pelo interior para Goiás e Minas Gerais. Também, para a compreensão dos números, temos que considerar o contrabando, que certamente também existiu em Mato Grosso. Feitas estas ressalvas, podemos ver com maior clareza como os embarques nas estações da CMEF no Triângulo Mineiro aumentaram durante a Primeira Guerra Mundial; já as exportações de Mato Grosso, obtiveram pequeno aumento. Portanto, a maior parte do acréscimo de gado em trânsito pela CMEF em terras triangulinas pode ter provido de Goiás. Este circuito de comércio agora nos aparece mais claramente.

Quanto ao sal no Triângulo Mineiro, ao contrário do gado, certamente era produto de importação, visando o gado não só de Uberaba e cidades do Triângulo, como também de Goiás e Mato Grosso. Por isso mesmo acompanha o crescimento das exportações de gado, que por sua vez traduz a expansão da pecuária na área citada.

Os cereais poderiam ser tanto para importação quanto para exportação. Podemos conjecturar que, apesar disso, grande parte deste tráfego seria constituído pelo arroz goiano, que como sabemos, aumentou a produção durante a Primeira República e colocou o estado como um dos maiores produtores do Brasil.⁸

Vejamos:

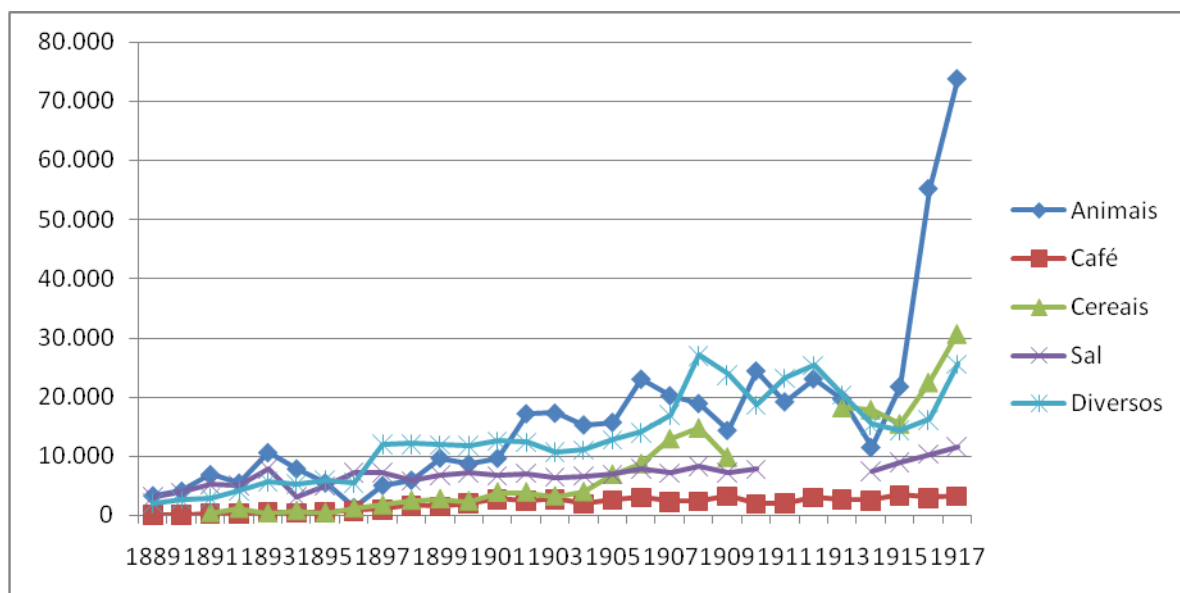


Gráfico 3: Embarques nas estações da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro no Triângulo Mineiro.

Fonte: Relatórios da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro apresentados na Assembléia Geral 1889 – 1917.

Apesar das lacunas, o gráfico permite enxergar o aumento do embarque de cereais, que se torna o segundo produto mais importante, perdendo apenas para o gado.

O papel de intermediação tanto do Triângulo Mineiro quanto do Estado de Minas Gerais, só seria possível caso Goiás correspondesse com o aumento de sua produção. Como sabemos, a historiografia goiana defende o papel de Goiás como importante para a expansão

⁸ Em artigo publicado fizemos o cruzamento entre dados relativos ao tráfego de mercadorias no Triângulo Mineiro e os números brutos de importação e exportação – que não são, como dissemos, discriminados por mercadorias. Isso nos deixa mais seguros para emprendermos o exercício de reflexão feito acima. Além disso, a análise de fontes sobre o Triângulo alicerça as nossas conjecturas. O artigo tratado é *Para além do Rio Grande: os impactos da economia paulista sobre o Triângulo Mineiro*, publicado em 2008 na revista *História*, dos programas de Pós Graduação da UNESP.

da economia cafeeira, ao fornecer alimentos que os paulistas, envolvidos com o café, não poderiam produzir na quantidade necessária para o seu consumo. No início desta exposição citamos Paulo Roberto Cimó Queiróz que estudando a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, conclui que a ferrovia não obteve grande impacto sobre a produção em seu trecho matogrossense em grande parte devido a estrutura fundiária, que foi incapaz de se transformar.

Já em Goiás, segundo Maria Amélia de Alencar, a estrutura fundiária facilitou o recebimento de investimentos de fora do estado, principalmente em áreas de ocupação recente, como Rio Verde. Nas palavras da autora:

Em conclusão, poderia-se afirmar que a estrutura fundiária em Rio Verde, por se tratar de uma área nova, recém ocupada, apresentava no período em estudo um dinamismo que se caracterizava na evolução de negócios e nos grandes investimentos, com parcela significativa oriunda de outras regiões. Enquanto algumas das imensas fazendas antigas eram subdivididas pela herança, novos latifúndios se formavam, pela concentração de grandes áreas de terras em mãos de alguns indivíduos ou de grupos familiares. É possível também que a prática do apossamento tenha continuado, apesar da legislação que a proibia.⁹

Os dados da Estrada de Ferro Goiás apresentados por Barsanufio Gomides Borges confirmam o aumento da produção das regiões ao sul do Estado de Goiás por meio dos embarques e dos resultados financeiros.

⁹ ALENCAR, M. A. G. *Estrutura Fundiária em Goiás*. Goiânia: UCG, 1993. P. 75.

<u>ANOS</u>	<u>EXTENSÃO EM TRÁFEGO</u>	<u>RECEITA TOTAL ANUAL (1:000\$000)</u>	<u>DESPESA TOTAL ANUAL (1:000\$000)</u>	<u>DÉFICIT ANUAL (1:000\$000)</u>	<u>SUPERÁVIT ANUAL (1:000\$000)</u>
1915	233 Km	342.820,052	405.849,022	63.028,070	--
1916	233 Km	478.592,875	384.823,380	--	93.769,495
1917	233 Km	711.873,103	465.843,440	--	246.029,663
1918	233 Km	773.524,997	488.661,669	--	284.863,336
1919	233 Km	832.139,701	680.326,923	--	151.776,776
1920	233 Km	969.626,200	913.908,774	--	55.717,426
1921	249 Km	947.821,799	871.424,095	--	76.397,704
1922	257 Km	1.095.220,726	1.024.455,598	--	70.774,128
1923	292 Km	1.286.582,516	1.286.582,516	--	293.874,704
1924	329 Km	2.248.406,962	1.683.651,466	--	564.755,496
1925	349 Km	3.047.580,422	2.861.593,097	--	185.987,325
1926	349 Km	2.876.032,330	3.024.443,649	148.411,319	--
1927	349 Km	2.528.964,662	4.751.401,840	2.222.437,178	--
1928	349 Km	3.025.270,821	3.408.474,138	203.203,317	--
1929	349 Km	3.398.516,505	3.227.527,839	--	170.988,666
1930	360 Km	2.532.160,472	3.162.650,941	630.480,569	--

Quadro 8: Resultado financeiro do tráfego da Estrada de Ferro Goiás 1915 – 1930.

Fonte: Brasil. Ministério da Viação e Obras Públicas. Estatísticas das Estadas de Ferro da União, 1920. (Apud. BORGES, 1994. p. 84).

Tanto quanto a cidade de Uberaba, ou mesmo o Triângulo Mineiro, o governo estadual de Minas Gerais também possuía interesses no comércio goiano e matogrossense. No caso do gado goiano que se desviava para Passos após a sua passagem por Uberaba, o papel de intermediação de Minas Gerais era maior do que se poderia supor. Além disso, dentro da estrutura republicana, da divisão do poder entre diferentes níveis, parte do movimento que não era registrado pela administração local, poderia ser registrado pela administração do Estado. Partindo deste raciocínio, nos voltamos para as Mensagens do Governo de Minas Gerais e encontramos uma atração dupla, entre os mercados paulista e do Rio de Janeiro.

Há muito, as regiões mais ao sul de Minas Gerais possuíam fortes ligações com o mercado do Rio de Janeiro. Alcir Lenharo estudou o abastecimento como uma temática política, ligada a formação de interesses e grupos sociais. Segundo Lenharo, existia uma rota interna de abastecimento que passava por Minas Gerais, chegando até Goiás e Mato Grosso. Os principais produtos fornecidos pelo Sul de Minas eram porcos, galinhas, gado em pé, toucinho e queijos (LENHARO, 1979).

Vemos portanto a importância de Minas Gerais para o entendimento dos circuitos de comércio que alcançavam Goiás. Era seu intermediador, mesmo quando este comércio não era quantificado – caso dos produtos isentos de impostos. Por outro lado, as mudanças com relação aos parâmetros da cobrança de impostos ou da cobrança de taxas nas ferrovias,

empreendidos pelo governo estadual e municipais poderiam influenciar as redes comerciais. Certamente, os comerciantes buscariam embarcar as suas mercadorias em locais onde pagavam menores taxas.

Por último, e não menos importante, notamos pela pauta de exportações de Minas Gerais, que este estado poderia ser colocado como concorrente de Goiás pelo mercado paulista. Muitos produtos eram coincidentes nas listas goianas e mineiras, crescendo inclusive ao mesmo tempo, como era o caso do gado e do arroz.

4. Referências bibliográficas

Fontes

ATAS da Câmara Municipal de Uberaba 1889 – 1910.

RELATÓRIOS da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro para leitura em Assembléia Geral 1888 – 1917.

MENSAGENS apresentadas ao Congresso Mineiro 1889 – 1920. Disponível em http://www.crl.edu/pt-br/brazil/provincial/minas_gerais. Acesso em maio - dezembro de 2010.

MENSAGENS do Governo de São Paulo 1917. Disponível em: < http://www.crl.edu/pt-br/brazil/provincial/s%C3%A3o_paulo>. Acesso em fev/nov. 2009.

Bibliografia

ALENCAR, M. A . G. **Estrutura fundiária em Goiás**: Goiânia, UCG, 1993.

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

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

BRAUDEL, F. **Civilização Material, Economia e Capitalismo, Séculos XV – XVIII**. Os Jogos das Trocas. São Paulo: Martins Fontes, 1998.

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

_____. **Desequilíbrios regionais e concentração industrial no Brasil 1930 - 1970 1985**. São Paulo: Global; Campinas: UNICAMP, 1985.

CASTRO, A. B. de. **7 Ensaio sobre a economia brasileira**. Rio de Janeiro/ São Paulo: Forense, 1969.

CHAUL, N. F. **Goiás, da construção da decadência aos limites da modernidade**. Goiás: UFG, 1997.

ESPÍNDOLA, H. S. **Sertão do Rio Doce**. Bauru - São Paulo: EDUSC, 2005.

FALEIROS, R. N. **Fronteiras do Café: Fazendeiros e colonos no interior paulista (1917-1937)**. Bauru-SP: Edusc; FAPESP, 2010.

HIRCHMANN, A. O. Desenvolvimento por efeito em cadeia: uma abordagem generalizada. In: SORJ, B.; CARDOSO, F. H. ; FONT. M. **Economia e movimentos sociais na América Latina**. São Paulo: Brasiliense, 1985.

LENHARO, A. **As tropas da moderação**. O abastecimento da corte na formação política do Brasil 1808 – 1842. São Paulo: Símbolos, 1979.

MARCONDES, R. L. **Desigualdades regionais brasileiras: comércio marítimo e posse de cativos na década de 1870**. Ribeirão Preto: USP, 2005.

MELLO, J. M. C. de. **O Capitalismo Tardio**. Contribuição à revisão crítica da formação e desenvolvimento da economia brasileira. São Paulo: Brasiliense, 1998.

OLIVEIRA, P. R. de. **Entre rios e trilhos: as possibilidades de integração econômica de Goiás na Primeira República: 1889 – 1930**. Dissertação (Mestrado em História). Faculdade de História, Direito e Serviço Social, Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”, 2007.

PERISSINOTO, R. M. **Estado e capital cafeeiro em São Paulo (1889 – 1930)**. São Paulo: FAPESP : Campinas SP: UNICAMP, 1999. t.1.

PIRES, A. **Café, finanças e bancos**. Uma análise do sistema financeiro da Zona da Mata de Minas Gerais 1889 – 1930. Tese (Doutorado em História). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, USP / São Paulo, 2004.

PONTES, H. **História de Uberaba e a Civilização no Brasil Central**. Uberaba: Academia de Letras do Triângulo Mineiro, 1970.

QUEIRÓS, P. R. C. **Uma ferrovia entre dois mundos: A E. F. Noroeste do Brasil na primeira metade do século XX**. Bauru, SP: EDUSC; Campo Grande, MS: UFMS, 2004.

REZENDE, E. M. M. de R. **Uberaba: Uma trajetória sócio-econômica 1811 – 1910**. Uberaba: Arquivo Público de Uberaba, 1991.

ROCHE, D. **História das coisas banais**. Nascimento do consumo sec. XVII – XIX. Rio de Janeiro: Rocco, 2000.

SAES, A. M.; ROSA, E. R. **Mercado Pontual: atuação estatal na formação da Feira de Gado de Três Corações (1900-1920)**. Texto apresentado no Núcleo de Pesquisas Hermes e Clio, disponível em:

http://www.usp.br/feaecon/media/fck/File/Alexandre%20M%20Saes%20&%20Elton%20R%20Rosa_Mercado%20Pontual.pdf.

SAES, F. A. M. de. **As ferrovias de São Paulo 1870 – 1940**. São Paulo: HUCITEC, 1981.

SILVA. S. **Expansão cafeeira e origens da indústria no Brasil**. São Paulo: Alfa- Omega, 1976.

SOUZA, J. C. de. **Sertão cosmopolita**. Tensões e modernidade de Corumbá 1872 – 1918. São Paulo: Alameda, 2008.