

**O complexo cafeeiro paulista:
comércio de café e gado pela Cia. Mogiana E.F. (1900-1920)**

Rodrigo Fontanari
Doutorando em História Econômica – FFLCH/USP

Alexandre Macchione Saes
Departamento de Economia – FEA/USP

Paulo Roberto de Oliveira
Doutorando em História Econômica – FFLCH/USP

Resumo: O artigo pretende contrapor a trajetória de comercialização de um dos 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 gestar uma forte economia voltada ao mercado interno que, nos momento de crise da economia cafeeira, podia se aproveitar do espaço aberto pelo café para expandir seus ganhos. Para a análise dessa relação entre produção exportadora e produção de abastecimento nos valem os dados da Cia. Mogiana de Estrada de Ferro, ferrovia que não somente cortou uma importante região cafeeira, como também integrou áreas tradicionais de criação e comercialização de gado, respectivamente o Triângulo Mineiro e o Sul de Minas.

Palavras-chave: Cia. Mogiana de Estrada de Ferro, Café e Gado.

O complexo cafeeiro paulista: comércio de café e gado pela Cia. Mogiana E.F. (1900-1920)

O artigo analisa a evolução das atividades econômicas na região atendida pela Companhia Mogiana de Estrada de Ferro (doravante Mogiana) no início do século XX. Ferrovia 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 criação de animais que historicamente tinham forte desempenho no abastecimento tanto de São Paulo como do Rio de Janeiro.

A historiografia paulista narrou à 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, 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 artigo pretende, portanto, 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 gestar uma forte economia voltada ao mercado interno que, nos momento 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, acentuam-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%.¹

¹ 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, em valores, saltou de 28 mil contos de reis para mais de 60 mil reis. Cf. VIEIRA, Cezira Maria A. Alegre. *São Paulo e o comércio*

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”.² Este dado, revela-se de suma importância, pois 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 artigo, além desta introdução, é composto de outras três partes: na primeira, faremos uma rápida recuperação acerca das intenções dos diretores da Mogiana em alcançar novas áreas de atuação visando, sobretudo, o incremento da carteira de fretes; na segunda, dialogaremos com a historiografia sobre a importância do mercado interno na economia paulista, no limiar do século XX; na terceira parte, detalharemos o perfil de cada ramal da Mogiana, mostrando não somente o papel do café e do gado no tráfico de mercadorias, mas também, detalhando com alguns exemplos, 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*.

1. 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.³ 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 Mogiana, que a leitura das “ferrovias do café” em São Paulo se fortaleceu.⁴

internacional durante a Primeira Grande Guerra: a alternativa carne congelada e os norte-americanos. Tese (Doutorado em História). São Paulo: USP/FFLCH, 1982, p.21-9.

² 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, p.53.

³ Sobre o papel das ferrovias na abertura da fronteira agrícola, cf.: 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 e MELLO, João Manuel Cardoso de. *O capitalismo tardio*. São Paulo: Brasiliense, 1982.

⁴ Para a relação entre ferrovias e café em São Paulo: MATTOS, Odilon Nogueira de. *Café e ferrovias: a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira*. São Paulo: Alfa-Ômega, 1974 e 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.⁵ 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.⁶ 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 à 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 emquanto 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 á estação de Jaguará ou alguma das intermediárias, e deixar de procurar Uberaba, pela posição que está collocada esta cidade em relação á 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.⁷

Neste sentido, a ferrovia possuía uma forte concorrente, a Companhia Paulista de Estradas de Ferro que seguia o mesmo caminho, disputando com a Mogiana não somente as áreas produtoras de café, mas também o fluxo de comércio proveniente de Goiás e Mato Grosso. A Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, todavia, apesar de objetivar também às áreas centrais, marchou e estabeleceu sua atuação junto ao nordeste paulista, no encaixo da produção cafeeira, disputando, sempre, terreno com a referida Companhia Paulista.

O caminho percorrido pela Mogiana, no fundo, seguia traçado de uma antiga via de comunicação: a *Estrada do Anhanguera* ou *Caminho de Goiás*, como também era conhecida. 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

⁵ A esse respeito ver: SAES, 1981, p.82 e TOSI, P. G.; FALEIROS, R. N.. Domínios do Café: ferrovias, exportação e mercado interno em São Paulo (1888-1917). In: Paulo Roberto Cimó Queiroz & Alcides Goularti Filho. (Org.). *Transportes e formação regional: contribuição à história dos transportes no Brasil*. Dourados: Ed.UFGD, 2011, p. 299-334.

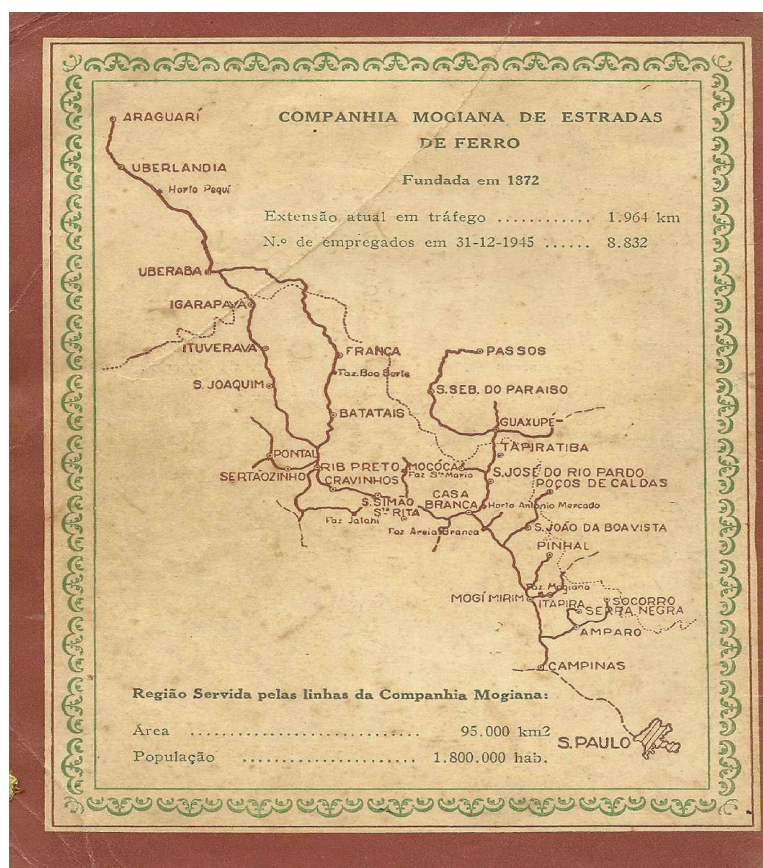
⁶ SAES, 1981. p. 99.

⁷ 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, Pedro Geraldo. *Capitais no interior: Franca e a História da Indústria Coureiro-Calçadista*. (1860-1945). Franca, SP: UNESP-FHDSS, 2002, p. 79.

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.⁸

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 troco, para que ambas as localidades fossem servidas.⁹ Foi a linha que seguiu para Franca, por sua vez, que 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.¹⁰ Em 1896, a Mogiana já havia chegado a Araguari, na divisa entre os estados de Minas Gerais e Goiás (ver mapa 1).

Mapa 1. Companhia Mogiana de Estrada de Ferro (1872-1945)



Fonte: Boletim da Cia Mogiana de Estrada de Ferro, 1945.

⁸ BACELLAR, Carlos de Almeida Prado & BRIOSCHI, Lucila Reis (org.) *Na Estrada do Anhanguera*. São Paulo: Humanitas FFLCH/USP, 1999.

⁹ FALEIROS, R. & TOSI, P. G. Nas Fronteiras do Capitalismo: A Mogiana e os (des)caminhos da expansão ferroviária.. *Locus (UFJF), Juiz de Fora*, v. 6, n.2, 2000.

¹⁰ 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, Ralph Mennucci. *Caminho para Santa Veridiana: as ferrovias em Santa Cruz das Palmeiras*. Santa Cruz das Palmeiras: A Cidade, 2003.

A construção da *linha triangulina*, que percorria Igarapava à 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.¹¹ Grande parte do material utilizado na construção das linhas era importado e seu preço fixado em libras. Desinteressada no 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 n. 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 sua 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”.¹² 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 um novo mercado: o mineiro. 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 1880.¹³ Os fazendeiros podiam, a partir da chegada

¹¹ PINTO, Adolpho. A. *História da viação pública de São Paulo*. 2 ed. São Paulo: Governo do Estado, 1977, p. 123.

¹² Relatório do Ministério da Agricultura, 1904, p. 546.

¹³ 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 nas seguintes localidades: Monte Santo, Jacuí, Dolores de Guaxupé, Cabo Verde, Caldas, Ouro Fino, Campanha de Toledo. A Fronteira Extremo-Sul, por sua vez, localizava-se 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 Carrizo, Ponte do Zacharias, Santa Rita, Presídio do Rio Preto, Porto do Machado RESTITUTTI, Cristiano Corte. *As fronteiras da província: rotas de comércio interprovincial (Minas Gerais, 1839-1884)*. Araraquara: dissertação de mestrado – Unesp, 2006, p.144.

da Mogiana, cruzar a parte mineira da Mantiqueira no intuito de despachar à 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.

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 desta elite sul-mineira por conta do abastecimento da corte, desde o início do século XIX,¹⁴ não somente com a produção local, como também por meio da articulação de outras regiões, em especial, as criadoras de gado como aquelas do Triângulo Mineiro e das Províncias do Mato Grosso e Goiás: este era o papel de importantes comerciantes de São João Del Rei, entre 1840-60, e, mais tarde, com a chegada da ferrovia Minas & Rio, da cidade de Três Corações. Mas, a chegada da Mogiana desarticulou esta tradicional rota do comércio de gado, ao impetrar os centros abastecedores de gado no Triângulo.¹⁵

Foi neste 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 parte mineira deveria ser iniciada sem demora [...]”.¹⁶ Anos mais tarde, as entranças para na região do Sul de Minas se ampliaram: “[...] a 30 de Julho de 1907, ficou a Diretoria autorizada 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 [...]”.¹⁷

¹⁴ Para o papel da elite mercantil do Sul de Minas, cf.: LENHARO, Alcir. *As tropas da moderação*. São Paulo: Símbolo, 1979; 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: Annablume, 2002 e ANDRADE, Marcos Ferreira. *Elites Regionais e a formação do Estado Imperial Brasileiro*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2008.

¹⁵ Para a Feira de Gado de Três Corações, cf.: 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, p. 239-264.

¹⁶ Relatório da Companhia Mogiana de Estrada de Ferro (Relatório CMEF), Campinas, 11 de maio de 1903, p. 12-3.

¹⁷ Relatório da Companhia Mogiana de Estrada de Ferro (Relatório CMEF), Campinas, 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 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). Neste 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.

2. 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, Sergio Milliet e Odilon Nogueira de Matos.¹⁸ 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. Esta visão pode ser observada, por exemplo, na obra de Caio Prado Junior, que chega a fazer uma distinção entre o latifúndio exportador e as pequenas propriedades – sendo esta última destinada a produzir gêneros de primeira necessidade para o mercado interno. Para o autor, este 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”.¹⁹ 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 este ângulo interpretativo; apreciação que turva a análise, pois é reconhecida sua militância a favor das

¹⁸ CAMARGO, José Francisco de. *Crescimento da população no Estado de São Paulo e seus aspectos econômicos*. 2 v. São Paulo: IPE/ USP, 1981; MONBEIG, 1984, MILLIET, 1982 e MATOS, 1990.

¹⁹ PRADO JUNIOR, Caio. *Formação do Brasil Contemporâneo*. São Paulo: Brasiliense, 2004, p.143.

pequenas unidades produtivas, enfatizando que, no período Colonial, foi singular a dependência destas frente ao setor exportador, reverberando seu caráter secundário dentro da economia.²⁰ Contudo, seria insensato transplantar essa visão para os períodos subseqüentes 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”.²¹ Neste 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 [...]”.²² 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.²³

Esta forma de abordar a história fincou raízes na historiografia econômica sobre São Paulo, fato que tencionou os estudos a contemplarem a economia cafeeira sob o prisma da grande lavoura calcada na monocultura do café²⁴, 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, em sua obra *Raízes da concentração industrial em São Paulo*:

²⁰ 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.

²¹ FURTADO, Celso. *Formação Econômica do Brasil*. 32.ed. São Paulo: Ed. Cia. Nacional, 2003. p.90.

²² CANABRAVA, Alice P. A grande lavoura. In: HOLANDA, Sergio Buarque (coord.). *História Geral da Civilização Brasileira*. 6.ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2004. p.108.

²³ BAPTISTA FILHO, Olavo. A propriedade agrícola em São Paulo. In: BRUNO, Ernani Silva. *São Paulo: terra e povo*. Porto Alegre: Editora Globo, 1967. p.99. Millet aponta, inclusive, para uma “fome dos cereais” na expansão da cultura cafeeira pelo estado de São Paulo. (1982, p.25).

²⁴ Essa abordagem ficou conhecida como visão “plantacionista”: LINHARES, M. Y. L.; SILVA, F. C. T. *História da Agricultura Brasileira: Combates e Controvérsias*. São Paulo: Brasiliense, 1981. p.117.

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*,²⁵ 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*”.²⁶ Um fato importante é que as distintas regiões paulistas, e mesmo as dos estados circunvizinhos, reagiram de forma 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.

Esta 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*”.²⁷ Não obstante, se por um lado é incontestável a dependência das receitas ferroviárias frente à atividade nuclear, esta 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”.²⁸ Assim, podemos entender que mesmo no interior da fazenda de café era possível conviver outras atividades, sendo esta conciliação e/ou diversificação visível principalmente nos momentos de crise do produto “principal”.

²⁵ Podemos citar, dentre outros: CANO, Wilson. *Raízes da concentração industrial em São Paulo*. São Paulo: DIFEL, 1977; TOSI, 2002; BACELLAR & BRIOSCHI, 1999; OLIVEIRA, Lélío Luiz. *Heranças guardadas e transições ponderadas: história econômica do interior paulista 1890-1920*. Franca: UNESP-FHDSS; FACEF, 2006. TOSI & FALEIROS, 2011; 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.

²⁶ 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. p.239.

²⁷ TOSI & FALEIROS 2011, p. 326-327.

²⁸ Idem. p.299.

E é este 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*²⁹, 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 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. Esta constatação pode ser evidenciada, por exemplo, através do estudo de caso de duas cidades – Casa Branca e Franca – antes, caracterizada 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, esta 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 a cultura do café, que frutifica regularmente na média de oitenta arrobas por mil pés*. A região á 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 ordinaríssimas, povoam estes campos que poderiam dar bons resultados quando tratados com alguns conhecimentos zoothechnicos.³⁰

Desta maneira, percebe-se que houve, de fato, uma nítida alteração nos padrões econômicos do espaço em destaque, refletindo uma conjuntura maior, onde 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.³¹ No caso de Franca, Pedro Geraldo Tosi assinala este importante tencionamento do circuito mercantil, após o avanço da *onda verde*, da seguinte forma:

²⁹ Braudel, Fernand. *Civilização material, economia e capitalismo: séculos XV-XVIII*. São Paulo: Martins Fontes, 1996. v.1. p.178.

³⁰ *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).

³¹ Para uma melhor compreensão ver: FONTANARI, Rodrigo. 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. p.69-92.

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 paíz” fossem sendo empurrados para o norte e até passar a ser mais intenso, também, fora do solo paulista.³²

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”.³³ É nesse sentido que aponta a pesquisa de Lélío Luiz de Oliveira, pois 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.

Lélío Luiz de Oliveira, por sua vez, se contrapõe à visão de uma *cafeicultura homogeneizadora*, como aquela descrita por Delfim Netto. Acerca do período entre 1886 e 1906, Delfim considera que “o formidável aumento da produção paulista do café havia sido possível, em parte, à custa de uma redução da agricultura de subsistência”.³⁴ Ou seja, desse ponto de vista, para produzirem 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”.³⁵ Essas afirmações não condizem com a documentação pesquisada por Lélío, 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.³⁶

Dessa maneira, julgamos ser de fundamental importância o estudo dos embarques de mercadorias – cabendo destaque ao gado – por meio da Mogiana, sendo que esta fonte histórica abre espaço para a inserção de uma variável importante à 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 dos preços, sejam estas

³² TOSI, 2002. p.79.

³³ Idem. p.81.

³⁴ DELFIM NETTO, Antonio. *O Problema do Café no Brasil*. Rio de Janeiro: Editora Fundação Getúlio Vargas; Ministério da Agricultura/SUPLAN, 1979. p.23.

³⁵ 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. p.76.

³⁶ Lélío Luiz de Oliveira aponta que, em Franca, a cafeicultura não eliminou a economia de abastecimento interno, pelo contrário, revigorou esta atividade, cf.: OLIVEIRA, 2006.

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.

Julgamos desta forma, ser a conjuntura de 1898-1906 e, principalmente, a de 1914-1918, de fundamental importância para compreensão do estudo da economia cafeeira, uma vez que gera 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 ocorreu, muitas vezes, no próprio seio das fazendas cafeeiras e podem ser constatadas 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%”.³⁷

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 e, ao mesmo tempo, como senhora e serva das ações: ela transformava, ou pelo menos, reorganizava a produção daquelas localidades pela qual 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 sítiantes.

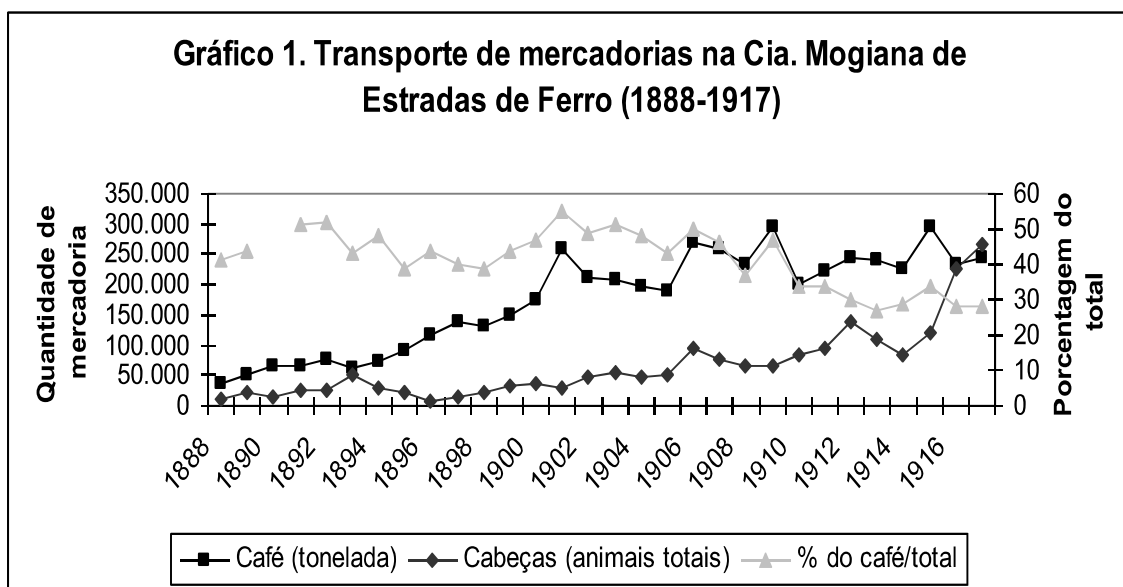
Talvez, seja esta justamente a maior expressão proposta pela interpretação conhecida como *complexo econômico regional*, tendo ganhado a denominação, no caso em questão, de *complexo cafeeiro paulista*. Esta visão de complexo cafeeiro tem atraído novos estudos e ganhado novos desdobramentos e, cada vez 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.

³⁷ SAES, 1981, p.117.

3. 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 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 pudesse suplantiar 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 intra-regional, alterando, portanto, a própria dinâmica produtiva e comercial de regiões atendidas por seus ramais.

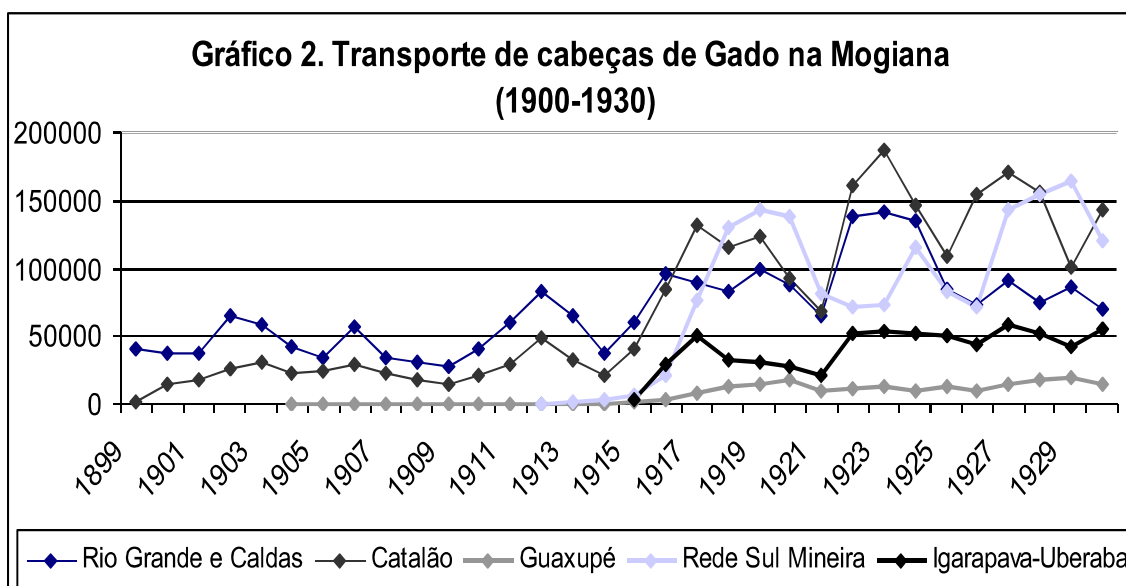
Considerando o volume de mercadorias transportadas pela Mogiana é possível perceber que o café, entre 1888 e 1917, teve sua participação reduzida de uma média 50% da quantidade total de mercadorias para um patamar de 30% a partir da década de 1910.³⁸ De fato a política adotada pela diretoria da ferrovia de 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.



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

³⁸ 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.

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.³⁹ 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.



Fonte: Relatórios da Companhia Mogiana de Estrada de Ferro, 1900-1930.

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

³⁹ 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”. In: BRAUDEL, Fernand. *A dinâmica do capitalismo*. Rio de Janeiro: Rocco, 1987. p.70.

invernistas e marchantes.⁴⁰ 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 que, entre 1818-1884, 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 cinquenta por cento se excluirmos os valores referentes ao comércio de café.⁴¹

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. Este comércio era responsável por grande parte da arrecadação estadual. E era deste fluxo que a ferrovia paulista buscava valer-se.

Assim, a aproximação da Mogiana dos centros criadores ou comerciantes de gado reduzia a chance destes projetos do governo de Minas terem êxito.⁴² 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 Mundial, pela expansão das demandas internacionais: materializava-se esta 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.⁴³

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

⁴⁰ Para textos clássicos sobre a pecuária colonial: Caio Prado Jr., 1977 e PETRONE, Maria Thereza Schorer. “As áreas de criação de gado”. HOLANDA, Sérgio Buarque (org.). *História da civilização brasileira*. A época colonial. Tomo I, 2º. volume. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1993. Para uma descrição contemporânea, conferir SAINT-HILAIRE, Auguste de. *Viagens às nascentes do rio São Francisco*. Belo Horizonte/São Paulo: Itatiaia/Edusp, 1975 e *Viagem pelas Províncias do Rio de Janeiro e Minas Gerais*. Belo Horizonte/São Paulo: Itatiaia/Edusp, 1975.

⁴¹ RESTITUTTI, 2006, p.78-82.

⁴² Não somente as ferrovias que percorriam as fronteiras mineiras, mas inclusive as próprias ferrovias mineiras dificultaram o projeto de integração de Minas Gerais. Para uma crítica aos resultados do projeto ferroviário mineira, cf.: Batista, F.A.; Barbosa, L.S. & Godoy, M.M. “Transportes, modernização e formação regional – subsídios à história da era ferroviária em Minas Gerais, 1870-1940”. *Revista de história regional*. 17(1), 2012.

⁴³ SUZIGAN, Wilson. *Indústria brasileira*. São Paulo: Hucitec, 2000, p.356.

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.⁴⁴ O Triângulo Mineiro há muito se caracterizava pela passagem do gado vindo de Goiás e Mato Grosso com direção ao mercado do Rio de Janeiro e mais tarde de São Paulo:⁴⁵ a Mogiana desviava o percurso do gado, que seguia anteriormente 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 10 mil cabeças para mais de 50 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, 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, importado 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.⁴⁶ 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, que na década de 1920 superaram as goianas.

⁴⁴ 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, como reforça o Almanaque do Estado de São Paulo de 1917: “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).

⁴⁵ 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 reagiu com o aumento da produção de gado e, mais tarde, de cereais. Para o tema, cf.: CHAUL, Nars Fayad. *Goiás, da construção da decadência aos limites da modernidade*. Goiás: UFG, 1997 e OLIVEIRA, Paulo Roberto. Entre São Paulo e o Sertão: a intermediação mineira do comércio goiano no início do século XX. *Revista de História*. N° 167, 2012.

⁴⁶ Relatório da CMEF, 1911, p. 17.

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 compreendendo os anos de 1898 a 1906, onde se verifica uma superprodução de café e uma redução drástica nos preços de exportação desse produto; e o segundo, entre 1914-1918, marcado pelas ingerências da Primeira Guerra Mundial, dificultando as exportações de café, mas abrindo 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* como, por exemplo, no entorno de Ribeirão Preto era incontestemente o predomínio da cafeicultura e na região de Uberaba e Uberlândia prevaleceu à 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 com cerca de 1.000.000 de pés de café; ainda, possuía cerca de 2.000 hectares pastagens que abrigavam “1.055 cavalos e bestas, 3.176 cabeças de gado e 525 carneiros”.⁴⁷ 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”.⁴⁸

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 apresentado certo “renascimento” da pecuária, tanto em 1905, ano em que a Fazenda Aurora, da família Leite Penteadado, passou a incrementar seus negócios do café com a seleção de gado caracu⁴⁹; quanto em 1920, época em que constatamos, através de uma escritura de compra e venda com hipoteca, realizada entre os herdeiros de Henrique Santos Dumont, como vendedores, e uma “sociedade” envolvendo a Companhia Schimidt, a Companhia Mechanica Importadora de São Paulo e o conde Francisco Matarazzo, como compradores, no valor de mais de três mil contos de réis, das Fazendas Amália, São Lourenço e dos Morrinhos –

⁴⁷ LLOYD, R. *Impressões do Brasil no Século Vinte*. Inglaterra: Lloyd's Greater Britain Publishing Co. Ltd., 1913. p.29b.

⁴⁸ Idem. p.29b.

⁴⁹ A Fazenda Aurora mantém a criação de caracu até os dias de hoje. In: <http://www.gadocaracu.com.br/>. Acessado em 26/01/2013.

sendo sua maior parte compreendida na Comarca de Casa Branca. Nesta escritura, observa-se que nos seus 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*.⁵⁰

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”.⁵¹ Este período recebeu a seguinte análise de Caio Prado Junior:

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 guerra grande vulto: a congelação de carnes. Estimulara-a o consumo crescente dos países beligerantes, e a exportação brasileira de carnes, nula antes do conflito, sobre em 1918 para 60.509 toneladas anuais.⁵²

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*.

⁵⁰ Escritura de hipoteca nº 1414. Livro de Inscrição Especial nº 2E. Oficial de Registro de Imóveis e Anexos de Casa Branca.

⁵¹ SAES, 1981, p.103.

⁵² PRADO JUNIOR, Caio. *História Econômica do Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 1969. p. 258.

Conclusão

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. Nosso artigo procurou se valer desta leitura de complexo econômico regional para avaliar a trajetória do comércio de gado por meio do tráfego da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro.

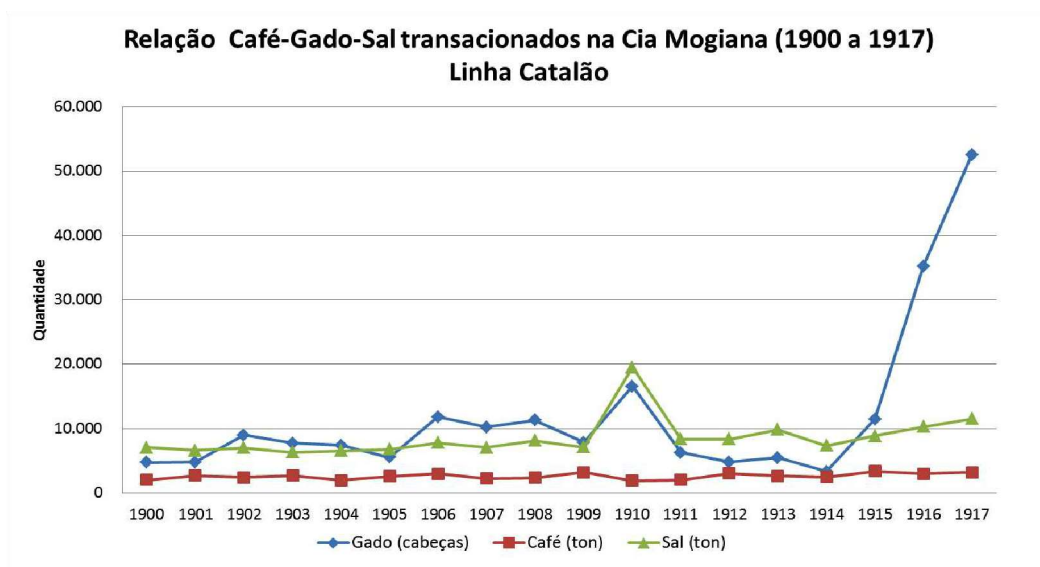
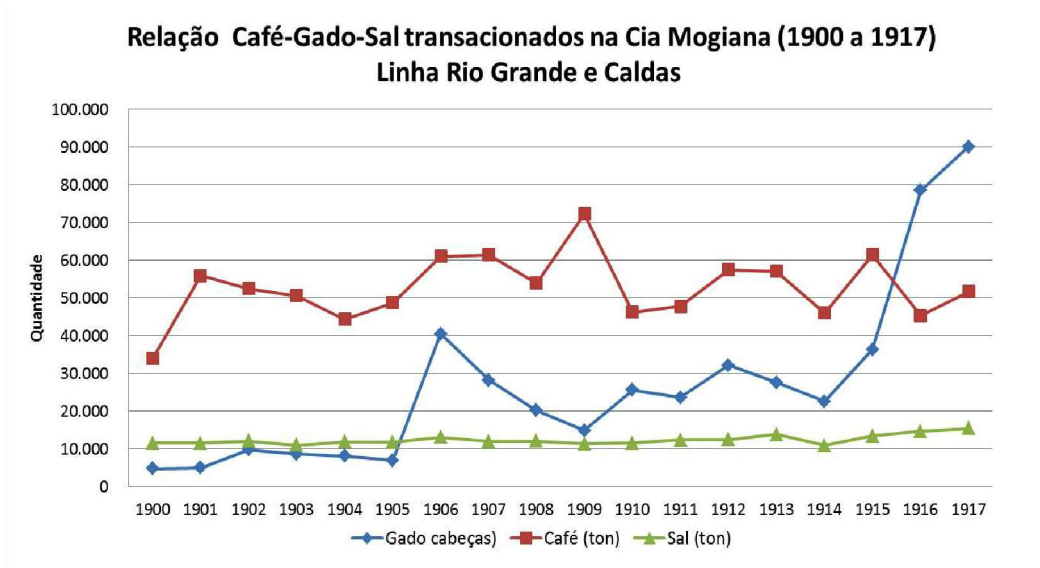
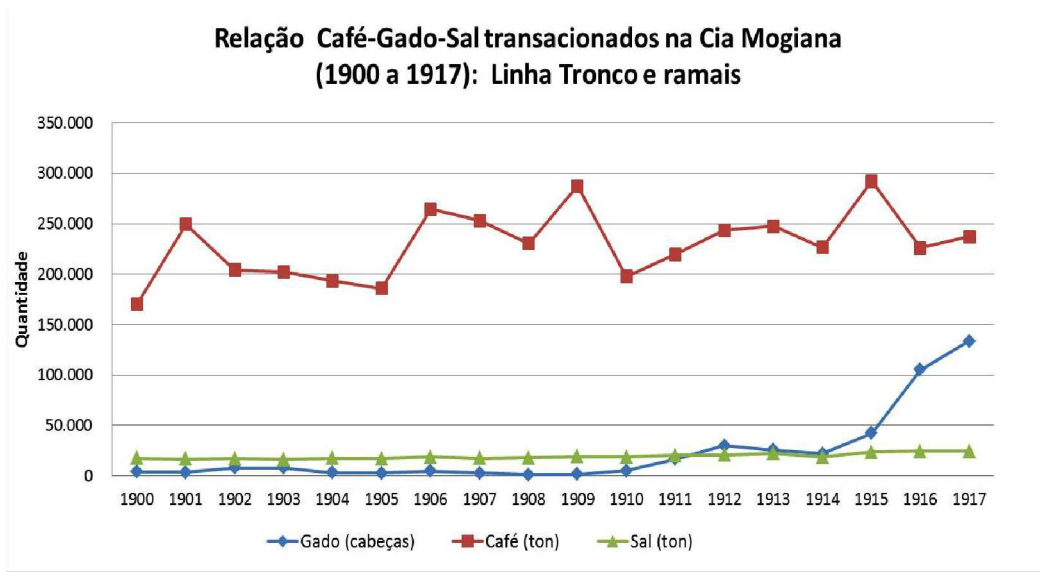
Acreditamos que com o artigo conseguimos constatar duas particularidades do comércio regional paulista nestas primeiras décadas do século XX. Em primeiro lugar, a estrutura produtiva paulista conseguiu se diversificar, ou mais do que isso, se valeu da diversificação para sua sobrevivência nos momentos 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 usavam desta diversificação para obter ganhos extraordinários, como durante a Primeira Guerra, momento em que o volume de gado transportado ascende de maneira significativa.

E uma segunda conclusão, que merece estudo ainda mais aprofundado, é aquele 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 o papel de articulação do mercado paulista com a criação mineira, mas absorvendo as rendas deste 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 para o processo de desenvolvimento da economia industrial paulista, atestam o caráter dinâmico desta economia na década de 1920, resultado não somente da capacidade de acumulação endógena da economia cafeeira paulista, mas também por seu mercado interno. Nas palavras de Braudel “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?”.⁵³

⁵³ BRAUDEL, Fernand. *A dinâmica do capitalismo*. Rio de Janeiro: Rocco, 1987. p.40.

ANEXO I.



Fonte: Relatórios da Companhia Mogiana de Estrada de Ferro, 1900-1930.

Padrões de riqueza e mobilidade social na economia cafeeira: Campinas, 1870 – 1940

Fernando Antonio Abrahão

Diretor da Área de Arquivos Históricos do Centro de Memória – Unicamp

Doutorando em História Econômica pela FFLCH – USP

Resumo

Ao longo de sua história o município de Campinas atraiu profissionais especializados, colonos e trabalhadores urbanos nacionais e estrangeiros, devido à riqueza econômica gerada pela cultura canavieira e, anos depois e bem mais robusta, pela cultura cafeeira. Há diversos registros dessas presenças pessoais no cotidiano local, desde a segunda metade do século XIX. Novos contingentes de agricultores, operários, comerciantes e especialistas foram se juntando aos agricultores, trabalhadores, comerciantes, artesãos e profissionais liberais há mais tempo no município. E eles foram agentes não apenas da diversificação do mercado de trabalho, mas também da produção e do consumo. A proposta geral desta pesquisa é investigar detalhadamente a composição da riqueza e as evidências de mobilidade social da população do município de Campinas no período de 1870-1940.

Palavras-chave: mobilidade social – composição de riquezas – diversificação econômica – imigração – Campinas, história.