UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO

FACULDADE DE FILOSOFIA, LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS

Um caminho voltado para dentro:

o circuito goiano e o comércio entre Goiás e São Paulo na Primeira República

Paulo Roberto de Oliveira

Orientador: Prof. Dr. José Flávio Motta

São Paulo

2013

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO

FACULDADE DE FILOSOFIA, LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS

Um caminho voltado para dentro:

O circuito goiano e o comércio entre Goiás e São Paulo na Primeira República

Paulo Roberto de Oliveira

Orientador: Prof. Dr. José Flávio Motta

Tese apresentada ao Programa de Pós - Graduação em História Econômica da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo como exigência parcial para a obtenção do título de Doutor em História.

Versão corrigida entregue após 60 dias da aprovação em banca.

De acordo
Prof. Dr. José Flávio Motta

São Paulo

2013

Nome: Paulo Roberto de Oliveira

Título: *Um caminho voltado para dentro: o circuito goiano e o comércio entre Goiás e São Paulo na Primeira República.*

Tese apresentada ao Programa de Pós - Graduação em História Econômica da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo como exigência parcial para a obtenção do título de Doutor em História.

Aprovada em:

Banca Examinadora

Presidente:_____

Prof. Dr. José Flávio Motta

Prof. Dr. _____Instituição: _____

Prof. Dr. _____Instituição: _____

Prof. Dr. _____Instituição: _____

Prof. Dr. _____Instituição: _____

Dedico este trabalho aos meus pais, Fátima e Orivaldo

Agradecimentos

Por ser um trabalho que não se faz só, uma tese de doutoramento costumeiramente conta com uma vasta lista de pessoas e instituições que contribuíram para a sua concretização.

Em primeiro lugar, agradeço ao CNPq, Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico, pelos 48 meses de bolsa concedidos para a realização desta pesquisa, sem a qual, certamente, enfrentaríamos maior dificuldade e alcançaríamos resultados que estariam aquém deste resultado final.

Agradeço ao Prof. Dr. José Flávio Motta pela orientação e pela atenção despendida durante todo o meu trajeto no Programa de Pós-Graduação em História Econômica da FFLCH – USP. Agradeço por ter me recebido na instituição que se tornou minha casa durante estes últimos anos, pelo acolhimento em reuniões sem aviso prévio e pela paciência.

Ainda sobre meu acolhimento na USP – São Paulo, agradeço aos membros do *Núcleo de Estudos e Pesquisas Hermes e Clio*, espaço de reflexão sobre a pesquisa em História Econômica, sua produção e, além disso, espaço de divulgação.

Agradeço aos professores com quem pude aprender durante esta travessia, em conversas formais ou informais e extremamente produtivas sobre a pesquisa em História Econômica: professores Paulo Roberto Cimó Queirós, Alexandre Saes, Rogério Naques Faleiros, Ivanil Nunes, Renato Leite Marcondes, Amaury Gremaud, Rodrigo Fontanari, Hamilton Afonso de Oliveira, Lélio Luiz de Oliveira e Maria Aparecida de Souza Lopes. Agradeço, ainda neste sentido, as contribuições fundamentais dos professores Pedro Geraldo Tosi e Nelson Nozoe durante o exame de qualificação. Ao professor Pedro Tosi, também agradeço pela maneira generosa como compartilhou importantes fontes sobre a Companhia Mogiana de Estradas de Ferro.

Agradeço aos funcionários das instituições pelas quais passei durante a pesquisa, pela atenção e paciência: funcionários do Arquivo Histórico Estadual e do Instituto de Pesquisas e Estudos Históricos do Brasil Central, localizados na cidade de Goiânia, do Arquivo Histórico de Uberaba, do Arquivo da Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo, do Arquivo Público do Estado de São Paulo, do Arquivo Histórico de Franca – SP e do Museu da Companhia Paulista, em Jundiaí.

A feitura de uma tese não se sustenta somente no plano acadêmico. Há de se manter a tranquilidade – quando possível – e a crença de que “há vida lá fora”. Por isso agradeço aos meus amigos antigos, da grande Sales Oliveira, meus amigos nem tão antigos assim, mas igualmente queridos, da época de UNESP – Franca e a todos que somaram durante essa caminhada.

Por fim, com todo o destaque que merece, agradeço à minha família, meus pais e irmãos, pelo apoio incondicional em todos os momentos que necessitei. Agradeço à Lola, por me mostrar que o mundo é bem mais vasto do que eu posso enxergar.

Com todos os agradecimentos, ressalto que divido com eles os méritos que este trabalho possa ter. Os deméritos são meus.

Epígrafe

Se cada dia cai

“Se cada dia cai, dentro de cada noite,
há um poço
onde a claridade está presa.

há que sentar-se na beira
do poço da sombra
e pescar luz caída
com paciência.”

Pablo Neruda

Resumo

O trabalho apresentado trata do comércio entre os Estados de Goiás e São Paulo durante a Primeira República, comércio este feito por meio de um importante circuito comercial que se intensificou a partir das últimas décadas do século XIX e as primeiras do século XX, com a expansão da economia cafeeira paulista e o desdobramento de seu setor de transportes rumo a Goiás. Por meio da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, continuada pela Estrada de Ferro Goiás, o setor de transportes paulistas se desdobrou, fazendo do Estado de Goiás uma das regiões às quais o complexo cafeeiro ligava-se e recorria em momentos em que a produção paulista passava por algum percalço. Nesse contexto, quando a economia paulista aumentava a demanda por produtos que os goianos podiam fornecer – principalmente o gado e o arroz – o circuito goiano reagia, aumentando a sua produção. Assim, ao mesmo tempo em que os paulistas podiam recorrer a Goiás, os goianos viram-se ligados à economia regional mais dinâmica do período, onde encontraram grande mercado para os seus produtos, tornando-se um dos maiores produtores de gado e arroz do Brasil na década de 1920. Para a realização do trabalho, foram consultados um amplo grupo de fontes, cujas principais são as Mensagens dos Presidentes de Estado de Goiás, São Paulo e Minas Gerais – já que o circuito goiano cruzava o Triângulo Mineiro – relatórios das ferrovias envolvidas, jornais locais, atas de câmaras municipais, inventários *post-mortem* etc.

Palavras chave: Primeira República brasileira – comércio regional – Goiás e São Paulo

Abstract

The present work deals with trade between the states of Goiás and São Paulo during the First Republic, this trade done through an important commercial circuit that has intensified since the last decades of the nineteenth century and early twentieth century, with the expansion of the coffee in São Paulo state and the unfolding of its transport sector towards Goiás, through Mogiana Railroads, continued by Goiás Railroad, the transportation of Paulista sector unfolded, making the State of Goiás a region in which the coffee complex turned to in times when São Paulo production passed through setbacks . In this context, when the state economy increased the demand for products that Goiás could provide - mainly cattle and rice - Goiás circuit reacted by increasing their production. Thus , while the Paulistas could turn to Goiás, Goiás people found themselves linked to the most dynamic regional economic period , where they found large market for their products , making it one of the largest producers of cattle and rice in Brazil in the 1920s . To conduct the study, we found a large group of sources , which are the main messages from the Presidents of the State of Goiás, São Paulo and Minas Gerais - since the goiano circuit crossed Triangulo Mineiro - reports on the involved railroads, local newspapers, minutes of municipalities, postmortem inventories etc. .

Keywords : First Brazilian Republic - regional trade - Goiás and São Paulo

Lista de abreviaturas

ACMU – Atas da Câmara Municipal de Uberaba

AHEG – Arquivo Histórico Estadual de Goiás

AHMF – Arquivo Histórico Municipal de Franca

APU – Arquivo Público de Uberaba

CMEF – Companhia Mogiana de Estradas de Ferro

CPEF – Companhia Paulista de Estradas de Ferro

EFG – Estrada de Ferro Goiás

MPEG – Mensagem do Presidente de Estado de Goiás

MPEMG – Mensagem do Presidente do Estado de Minas Gerais

MPEMT – Mensagem do Presidente do Estado do Mato Grosso

MPEP – Mensagem do Presidente do Estado do Pará

MPERJ – Mensagem do Presidente do Estado do Rio de Janeiro

MPESP – Mensagem do Presidente de Estado de São Paulo

Lista de figuras

Figura 1.1: Mapa da divisão política do Brasil em 1980 33

Figura 1.2: A Estrada do Sul em Goiás 36

Figura 1.3: Estado de Goiás em 1920 37

Figura 1.4: Caminho das tropas no sul de Goiás na segunda metade do século XIX 39

Figura 1.5: Traçado a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil no Estado de São Paulo 52

Figura 1.6: Companhia Mogiana de Estradas de Ferro em 1970 – linha tronco e ramais 55

Figura 1.7: Mapa hidrográfico do Estado de Goiás 59

Figura 1.8: Estrada no interior de Goiás em construção no ano de 1929 67

Figura 1.9: Estrada no interior de Goiás em 1929, já apedregulhada 69

Figura 1.10: Traçado da EFG em 1927 70

Figura 1.11: Mapa hidrográfico do Estado do Tocantins 79

Figura 1.12: Plano de construção da Estrada de Ferro do Norte do Brasil 84

Figura 1.13: Mapa hidrográfico do Estado do Pará 85

Figura 2.1: Caminho de Goiás no nordeste paulista no século XIX 117

Figura 2.2: Representação da Escola Superior de Agricultura Luís de Queirós 124
Figura 3.1: Regiões produtoras e consumidoras de gado, com locais de passagem (final do século XIX e início do século XX).....146

Figura 3.2: Rede de comércio de gado a partir do Brasil Central 148

Figura 3.3: Uberaba em 1930 149

Figura 3.4: Ata da Câmara Municipal de Uberaba, 15 de novembro de 1887.....150

Figura 3.5: Trajeto dos trilhos da CMEF no Triângulo Mineiro 155

Figura 3.6: Traçado da CMEF na década de 1960, com o ramal de Igarapava a Uberaba.....158

Figura 3.7: Uberabinha em 1920 164

Figura 3.8: Araguari em 1925 169

Figura 3.9: Estrada São Paulo Mato Groso – Trecho Tietê – Laranjal 188

Figura 3.10: Estrada São Paulo – Paraná: Ponte sobre o Rio Itapetinga 190

Figura 3.11: Estrada de Ribeirão Preto a Brodowski – Ponte sobre o Rio Pardo 191

Figura 3.12: Estrada São Paulo – Rio: Trecho de Cachoeira a Silveira 192

Figura 3.13: Caminho da passagem de gado do sul do Estado de Goiás para o frigorífico de Barretos, no Estado de São Paulo, na primeira metade do século XX.....196

Figura 4.1: Localização das cidades de Uberaba e Rio Verde 206

Figura 4.2: Anúncio da casa de importação de Affonso Ratto, 1895 214

Figura 4.3: Anúncio da *Rieckmann e Cia.* 218

Figura 4.4: Anúncio do estabelecimento comercial de Manoel Ferreira Louzada, 1895.....223

Lista de Gráficos

Gráfico 1.1: Exportações de gado pelo Estado de Goiás – 1889 – 1931 92

Gráfico 1.2: Comparação entre as exportações gerais de gado pelo Estado de Goiás e pela EFG 105

Gráfico 3.1: Comparação entre número de animais em tráfego no Triângulo Mineiro, passagem de gado pela Feira de Gado de Três corações e exportações de gado pelo Estado de Goiás 156

Gráfico 3.2: Movimentação de cereais no Ramal Catalão até 1920, em toneladas 161

Gráfico 3.3: Movimentação de animais no Ramal Catalão até 1923, em cabeças 162

Gráfico 3.4: Movimentação de produtos mais importantes na estação da CMEF em Uberabinha 1896 – 1917, em toneladas 165

Gráfico 3.5: Movimentação de produtos de menor tráfego na estação da CMEF em Uberabinha 1896 – 1917, em toneladas 166

Gráfico 3.6: Movimentação de fumo na estação da CMEF em Uberabinha, 1896 - 1917, em toneladas 167

Gráfico 3.7: Movimentação de animais na estação da CMEF em Uberabinha, 1897 – 1917, em cabeças 168

Gráfico 3.8: Produtos mais relevantes em movimentação pela estação de Araguari, 1896 – 1917, em toneladas 171

Gráfico 3.9: Movimentação de produtos de menor tráfego em movimentação pela estação da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro em Araguari, 1896 – 1917, em toneladas 172

Gráfico 3.10: Movimentação de animais em Araguari, 1896 – 1918, em cabeças 172

Gráfico 3.11: Produção de alguns itens agrícolas produzidos pelo Estado de São Paulo, em 1.000 toneladas (médias anuais) 174

Gráfico 3.12: Exportações Goianas de arroz, 1917 – 1928, em toneladas 176

Gráfico 3.13: Movimentação de cereais no Ramal Catalão, 1889 – 1920, em toneladas 178

Gráfico 3.14: Tráfego de fumo no Ramal Catalão da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, 1892 – 1920, em toneladas 180

Gráfico 3.15: Comparação entre a movimentação de gado no Ramal Catalão e nas estações de Araguari, Uberabinha e Uberaba e as exportações goianas, 1889 – 1923, em cabeças 181

Gráfico 3.16: Valor oficial dos produtos paulistas exportados para o estrangeiro e para outros Estados durante o exercício de 1917 pelo porto de Santos e pela EF Central do Brasil 185

Gráfico 3.17: Comparação entre exportações totais de gado dos Estados de Goiás e Mato Grosso 194

Gráfico 4.1: Composição da riqueza de Hermenegildo Lopes de Moraes 199

Gráfico 4.2: Composição do monte mor de Carolina Teixeira Machado Junqueira 209

Gráfico 4.3: Movimentação de produtos diversos no Ramal Catalão da CMEF, em toneladas 220

Gráfico 4.4: Movimentação de produtos diversos na estação de Uberaba da CMEF, em toneladas 220

Lista de Quadros

Quadro 1.1: Primeira Etapa de construção da EFG. Estações inauguradas de 1911 a 1914 64

Quadro 1.2: Estradas de Primeira Classe: Abaulada, com 8 metros de largura 68

Quadro 1.3: Estradas de Segunda Classe: Abaulada, com 6 metros de largura 67

Quadro 1.4: Segunda etapa de construção da EFG, de 1922 a 1950 71

Quadro 1.5: Município de Catalão - exportações em 1928 103

Quadro 2.1: Valor da produção dos principais produtos do Estado de São Paulo 1919 – 1920 129

Quadro 2.2: Valor da produção agrícola do Estado de São Paulo, ano agrícola de 1924 – 1925.....130

Quadro 4.1: Boiadeiros existentes na cidade de Uberaba em 1905 201

Quadro 4.2: Alguns bens constantes no inventário de Carolina Teixeira Machado Junqueira, 1898.....208

Quadro 4.3: Alguns bens do espólio de Waldemar Cruvinel Ratto 216

Quadro 4.4: Exportações do Estado de São Paulo para o Brasil e para o exterior em 1922 pelas ferrovias e pelo Porto de Santos 222

Lista de Tabelas

Tabela 1.1: Exportações do Estado de Goiás de 1884 a 1905 43

Tabela 1.2: CMEF Resultados financeiros do Ramal Catalão, em contos de réis 61

Tabela 1.3: Exportações de gado pelo Estado de Goiás e sua participação na receita total 90

Tabela 1.4: Municípios de Goiás com maior rebanho pecuário – 1920 95

Tabela 1.5: Posição de Goiás frente ao rebanho nacional 96

Tabela 1.6: Brasil: Arroz produzido em 1920 98

Tabela 1.7: Municípios de Goiás com maior produção agrícola em 1920 99

Tabela 1.8: Exportações goianas de arroz, em toneladas 100

Tabela 1.9: População, produção agrícola e rebanho por regiões, em 1920 106

Tabela 2.1: Expansão da produção de alguns produtos agrícolas e agroindustriais no Estado de São Paulo, em 1 000 toneladas 128

Tabela 2.2: Alguns produtos alimentares importados (do exterior) pelo Estado de São Paulo, relacionados com os totais importados pelo Brasil e com os totais produzidos no Estado de São Paulo (em % calculada sobre os volumes físicos) 130

Tabela 2.3: Crescimento populacional do Estado de São Paulo 131

Tabela 3.1: Volume de negócios – Feira Três Corações (gado vacum) 156

Tabela 3.2: Tráfego no Ramal de Igarapava a Uberaba da CMEF, 1916 – 1917.....159

Tabela 3.3: Produção paulista de fumo 1911 – 1915 179

Tabela 3.4: Exportações de fumo pelo Estado de Goiás 1917 – 1928.....180

Tabela 3.5: Exportações de carne bovina pelo Estado de São Paulo para o exterior, 1914 – 1931 184

Tabela 3.6: Exportação de couros pelo Estado de São Paulo, 1913 – 1922, em unidades 186

Tabela 3.7: Trânsito de gado pelos portos Antônio Prado, Taboado e Tibiriçá, comparado com exportações de Goiás e Mato Grosso (em cabeças) 193

Tabela 4.1: Comparação entre exportações e importações pelo Ramal Catalão da CMEF, 1890 – 1912, em toneladas 219

Tabela A.E.1: Tráfego de mercadorias na estação da Companhia Mogiana em Uberaba 241

Tabela A. E. 2: Movimentação dos principais produtos no Ramal Catalão da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, 1889 – 1923.....242

Tabela A. E. 3: Tráfego da CMEF pela estação de Uberabinha 1896 – 1917.....243

Tabela A. E. 4: Movimentação da CMEF na estação de Araguari, 1896 – 1917.....244

SUMÁRIO

Introdução 16

Capítulo 1

Goiás e a busca pela integração econômica na Primeira República 31

1.1 - As vias de comunicação com o sul e o problema da arrecadação 32

1.2 – O empreendimento ferroviário no Brasil e o tempo da ferrovia em Goiás 48

1.2.1 - A estrada de ferro estratégica 50

1.2.2 - Uma representante do setor de transportes paulista - a Companhia Mogiana de Estradas de Ferro e seus interesses não cafeeiros 53

1.2.3 - A Estrada de Ferro Goiás 63

1.2.4 – O porto de Goiás no Atlântico 73

1.3 - E o Norte continuava distante 77

1.4 – Pará e a disputa por Goiás 82

1.5 - As exportações goianas durante a Primeira República 88

1.5.1 – O gado e derivados 88

1.5.2 – Os cereais e outros produtos 97

1.6 – O destino dos produtos goianos – uma primeira abordagem 104

Capítulo 2

O abastecimento paulista: limites da diversificação do complexo cafeeiro e o papel do circuito goiano 109

2.1- As coordenadas da economia paulista na Primeira República 110

2.1.1 – O circuito goiano em épocas de diversificação 115

2.2 – A especialização regional paulista e a necessidade de produção alimentícia.....120

2.3 - A Primeira República - panorama institucional e as possibilidades de funcionamento dos circuitos interestaduais 135

Capítulo 3

Os produtos goianos e a busca do mercado paulista 144

3.1 - A intermediação mineira dos produtos goianos.....145

3.1.1. A centralidade uberabense 148
3.1.2 - A tentativa de reação da Companhia Mogiana à mudança da rota de comércio 157
3.1.3 - Outros produtos em tráfego pelo Triângulo Mineiro: uma visão geral do Ramal Catalão 160
3.1.4 - A posição estratégica de Uberabinha e comércio goiano 164
3.1.5 - A posição estratégica de Araguari e comércio goiano 169
3.2 - São Paulo e a busca pelos produtos Goianos 173
3.2.1 - Algumas pontuações sobre os cereais 174
3.2.2 - A importância dos produtos com menor tráfego 178
3.2.3 - O gado do circuito goiano e a procura paulista 181
3.3 – As estradas de terra nos tempos das ferrovias 187

Capítulo 4
As articulações do meio do caminho – Homens e mulheres à beira da estrada: boiadeiros, fazendeiros e comerciantes 197
4.1 – Os mineiros à beira do caminho e suas articulações para o norte e o sul 198
4.2 – Observações sobre a outra face – de São Paulo a Goiás 211

Conclusão 225

Apêndice Metodológico 229

Apêndice Estatístico 241

Fontes e Referências Bibliográficas.....245

Introdução

O que, onde e quando

A tese que aqui apresentamos – *Um caminho voltado para dentro: o circuito goiano e o comércio entre Goiás e São Paulo na Primeira República* – analisará o comércio entre estes dois Estados feito por meio de um circuito que, durante o período aqui abordado, possuiu grande relevância para os que se envolveram com ele. O circuito goiano – concretizado ao redor do leito do Caminho de Goiás, rota centenária de comércio – não era somente goiano; partindo do litoral, chegava e servia a Goiás após cruzar terras paulista e mineiras. Foi por meio dele que naquele momento o Estado de Goiás encontrou mercado para seus produtos, muito mais promissor que o antigo destino, o Rio de Janeiro. Também por meio dele o Estado de São Paulo pôde ter acesso à produção que, se pouco significativa pelo prisma do consumo e das *importações*[1] totais tanto do exterior quanto de outros Estados, serviu como garantia, configurando em parte o celeiro no qual podia abastecer-se nos momentos em que a sua própria produção agrícola, mesmo que diversificada, não bastava para o seu consumo. Ao mesmo tempo, ainda para São Paulo, o circuito goiano fornecia matérias primas para a indústria em expansão, as quais após processadas eram exportadas para o mercado mundial.

Segundo alguns autores o período em tela, de 1889 a 1930, foi marcado pela diversificação da economia paulista e sua complexificação que levou ao predomínio da indústria no período seguinte. Esta interpretação, juntamente com a atenção dada ao café, fez com que a historiografia paulista pouco atentasse para os caminhos que levavam de São Paulo para o interior ainda na Primeira República. A hipótese ao redor da qual se articula a argumentação que se segue é de que, mesmo com a importância do café e com a atenção dada ao mercado internacional por São Paulo, este circuito comercial funcionou e se expandiu, possuindo importância não negligenciável para o Estado de São Paulo, é claro, e principalmente para Goiás.

---

[1] Aqui, devemos esclarecer como serão utilizados os termos importação e exportações. Quando recorrermos a eles, podemos nos referir tanto ao comércio entre diferentes unidades federativas, quanto ao comércio com o mercado mundial. Em cada caso esclareceremos a sua utilização, como fizemos neste primeiro momento.

Os caminhos que nos conduziram até a atual investigação ligam-se em grande parte a questões que de alguma forma se relacionam ao Caminho de Goiás. Após estudarmos os impactos da economia paulista sobre o Triângulo Mineiro – isso lá pelo ano de 2004, no trabalho de conclusão de curso de História da UNESP/Franca – notamos que existiam outras questões, ligadas às rotas de comércio que passavam por ali vindo ou levando às regiões centrais do Brasil. Durante essa primeira pesquisa de nossa vida acadêmica, ao observar o Triângulo Mineiro, surgiram muitas dúvidas ligadas ao comércio goiano que por ali passava e a disputa entre ambas as regiões. A escolha natural foi continuar, observando em trabalho posterior o Estado de Goiás e seu comércio com São Paulo, passando por Minas Gerais.

A investigação prévia sobre Goiás na Primeira República, feita para a elaboração do projeto de pesquisa para o mestrado, apresentado na UNESP/Franca no início de 2005, trouxe à tona questões muito mais interessantes do que as colocadas de início; a produção acadêmica sobre Goiás ressaltava as relações entre a Província/Estado não só com São Paulo, mas também com Belém do Pará. O circuito de comércio formado pelo Caminho de Goiás, desta forma, possuía um concorrente à altura pelo menos até as últimas décadas do século XIX. Após isso, os dirigentes goianos pareceram render-se às possibilidades de integração econômica via São Paulo, com a esperada chegada das ferrovias. Mesmo assim, o projeto de integração fluvial existiu e foi defendido por vários grupos sociais, paraenses e goianos. O resultado da pesquisa está na dissertação de mestrado, apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História e Cultura da UNESP – Franca em 2007.

Mas as questões abertas durante o mestrado eram ainda mais inquietantes; com a elaboração da dissertação ficou claro um aparente descompasso entre a historiografia paulista e a goiana; se pelo lado goiano se defendia uma importante relação comercial com São Paulo durante o período, observando a produção historiográfica paulista, pouco ou nada era dito sobre Goiás. Não obstante, na leitura dos trabalhos sobre a economia de São Paulo de 1889 a 1930, encontramos além de uma diversificação econômica que levaria à industrialização, uma quase autossuficiência na produção de alimentos. Já possuíamos àquela altura importantes evidências das relações econômicas entre São Paulo e Goiás na Primeira República. Com o avanço da pesquisa, notamos que a contradição entre

historiografias era uma falsa questão; tratava-se muito mais de uma diferença de perspectiva. Se para os goianos o mercado paulista representava o principal e mais atraente destino para seus produtos, pelo lado paulista, as preocupações voltavam-se para o mercado mundial e para o aumento da produção interna do Estado. Era muito mais fácil para os goianos, portanto, notarem e enfatizarem a existência deste comércio do que para os habitantes de São Paulo.

Este trabalho é fruto deste percurso, que se aproxima e se afasta do Caminho de Goiás. Nas próximas páginas, analisaremos o surgimento deste circuito comercial, sua expansão durante o período tratado e, sobretudo, a sua importância desigual para os dois principais atores envolvidos, os Estados de Goiás e São Paulo. Por ora, apresentamos o caminho.

Por este circuito ser mais perceptível pela face goiana, é por aí que iniciaremos a investigação.

O Caminho de Goiás, ou Estrada do Anhanguera

Lá ainda estava ele, séculos após o início de seu trânsito pelos homens que buscavam o metal precioso nas regiões inóspitas que mais tarde se tornariam o Centro Oeste brasileiro. Desde a passagem de Bartolomeu Bueno, que abriu caminho para a utilização da Estrada como ponto de chegada e saída das minas goianas descobertas por ele, esta via de comunicação passou por diferentes momentos. Foi amplamente percorrida enquanto a Capitania de São Paulo englobava as minas goianas. Mais tarde, com o desvio do comércio para o porto do Rio de Janeiro, perdeu grande parte do seu trânsito.[2]

Às suas margens surgiram povoados, outros se expandiram. Importantes centros de comércio se firmaram, outros decaíram total ou parcialmente. Estabeleceram-se pessoas que cultivavam para o consumo e que vendiam os excedentes nos mercados que lhes eram acessíveis, dada a precariedade dos meios de transporte que estavam à disposição. Moviam-se nos limites do possível, dadas as condições materiais que lhes eram oferecidas.

[2] Ainda na segunda metade do século XVII foi aberta a estrada entre o Rio de Janeiro e a zona mineradora, passando por Paracatu. Sobre este assunto ver BRIOSCHI, 1999.

Na década de 1890, em um dos extremos do Caminho, temos a urbanização na cidade de São Paulo e em todo o Estado. No outro, o Estado de Goiás, buscando um maior espaço no arranjo político e econômico republicano. Entre as pontas, temos uma infinidade de situações e interesses que em alguns momentos se confrontavam e em outros se aliavam.

São histórias que se articulam: produção da vida material em torno do caminho, as configurações sociais, a cultura que permeia as mesmas. O próprio Caminho faz parte desta história, criado e modificado pela ação humana. Tendo relação com o humano, como diria Marc Bloch (2002), pode ser tomado como um de nossos objetos históricos.

No período em quadro, 1889 a 1930, o Caminho de Goiás constitui um importante circuito de comércio, calçado pelos trilhos da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro[3] e pela Estrada de Ferro Goiás[4]; não foi exclusivo, apesar disso. Juntamente com outros, possuiu um importante papel na ligação da economia paulista com as regiões centrais do Brasil, garantindo o seu abastecimento em momentos cruciais. Esta nossa história liga-se a outras já escritas, como a da economia cafeeira e da diversificação da economia paulista. Liga-se à história da integração econômica do território brasileiro e à industrialização.

O Quando

O recorte temporal aqui adotado abrange o período correspondente à Primeira República brasileira, arranjo político e econômico que vigorou entre 1889 e 1930. Este período foi regido pela Constituição dos Estados Unidos do Brasil, colocada em prática em 1891. A partir do panorama que se concretizou por meio desta e de sua interpretação – principalmente a partir da presidência de Campos Sales – emergiu um expediente de relação entre diferentes grupos sociais muito específico, marcada por um pacto estreito entre o Governo Central, governos estaduais e municipais (ver tópico 2.3, do capítulo 2).

---

[3] De agora em diante também referida como CMEF ou simplesmente Mogiana.
[4] Doravante referida como EFG.

Além disso, neste arranjo, havia o favorecimento aos Estados que possuíam um produto de aceitação no mercado externo, uma vez que a totalidade da arrecadação do imposto de exportações pertencia às unidades federadas. Assim, Estados como São Paulo e Pará passaram a controlar recursos até então desconhecidos enquanto outros, como Goiás, tiveram que lutar contra a falta de rendas.

Outro ponto importante a ser considerado é que o valor que alicerçava este arranjo residia na autonomia das partes, em contraposição à centralização imperial, do período anterior. Isso dava grandes poderes aos governantes locais, que em muitos casos interpretavam a Constituição a seu favor, criando impostos não permitidos, como os de trânsito sobre produtos de outros Estados.

Estes pontos serão mais bem desenvolvidos durante o trabalho, principalmente em tópico do Capítulo 2. Por ora, devemos esclarecer como o entendimento deste contexto influencia e individualiza o nosso objeto: o comércio entre Goiás e São Paulo. Em primeiro lugar, o estabelecimento e dinamização de circuitos comerciais neste período dependiam da pactuação entre diferentes elites regionais, norteadas pelas condições surgidas da interpretação da Constituição de 1891; por exemplo, o Governo do Estado de Minas Gerais durante muitos anos colocou entraves ao comércio goiano que por ali passava. No mesmo sentido, a criação de ferrovias dependia da capacidade de negociação entre elites regionais e o Governo Central – como veremos, estas negociações interferiram no estabelecimento do traçado da Estrada de Ferro Goiás. No período Imperial e na Era Vargas – antes e depois do nosso recorte – o Governo Central possuía maiores possibilidades e independência para a colocação em prática de planos de integração econômica.

Goiás na Primeira República

As interpretações acerca de Goiás na Primeira República, quase sem exceção, deparam-se com o problema do isolamento da região que durou até as primeiras décadas do século XX e com a necessidade de busca de integração aos mercados nacional e mundial. Mesmo os trabalhos que não se concentram

diretamente nas condições da produção material da vida, têm estes temas nos seus horizontes.

Francisco Itami Campos, em 1983, publicou a sua dissertação de mestrado, *O Coronelismo em Goiás,* que influenciou daí por diante grande parte das pesquisas sobre o Estado. Com foco na política goiana e no fenômeno coronelista, partiu da tese de que o isolamento de Goiás ainda persistia no início do século XX. A sua análise girou em torno de dois conceitos principais: o de autonomia positiva e o de autonomia negativa. A autonomia positiva é aquela que se desdobra da força local; os dirigentes, neste caso, possuem importância suficiente para se contraporem aos ímpetos centralizadores do poder federal. A autonomia negativa, ao contrário, seria fruto da pequena relevância de algumas unidades federadas, onde o Governo Federal não teria interesses de intervenção. Goiás se enquadraria no segundo caso (CAMPOS, 1987, p. 10).

A argumentação de Campos alicerçou-se sobre a falta de intervenções federais no Estado durante a Primeira República, ausentes mesmo quando solicitadas pelo poder local. Isso o fez entender o Estado como periférico e atrasado, distante dos grandes debates políticos. O governo local contribuiria para esta situação, apostando na manutenção do atraso para que seu poder também se mantivesse. A falta de ação dos dirigentes locais conjugava-se com a insignificância econômica e política de Goiás e concretizaria a situação periférica.

> Muito embora o estado tenha passado a ser a unidade básica, nem todos partilharam igualmente do núcleo de poder, uma vez que o arranjo político estabelecido reconhecia centros hegemônicos e periferias estaduais. Este fato é decorrência de uma complexificação da sociedade. Tomando-se esta diferenciação de um modo genérico, ela se apresenta como sendo o centro – o explorador e a periferia – o explorado. Na realidade, e na maioria das vezes, a análise mais detalhada vai apresentar uma partilha de interesses mútuos de parte a parte entre centro e periferia (CAMPOS, 1987, p. 10).

O trabalho seguinte de Francisco Itami Campos, sua tese de doutoramento, teve como título *A questão agrária em Goiás.* Nesse trabalho, o autor avançou no tempo e debruçou-se sobre a economia e a sociedade goiana após 1930, até 1964. Notou que mesmo neste período o Estado ainda não tinha conseguido desenvolver relações de mercado e que a sua pauta de produção ainda era pequena. A superação deste isolamento era prejudicada pela inexistência de união entre os

diferentes grupos goianos; cada região nutria expectativas com relação a seus próprios projetos de integração. O norte, por exemplo, só se veria contemplado após 1940, com a implementação de projetos de colonização e abertura de rodovias (CAMPOS, 1986).

Publicado em 1988, *Uma História Econômica do Centro Oeste do Brasil,* de Paulo Bertran, traçava as linhas gerais da história econômica de Goiás e do Mato Grosso. O historiador goiano notou que o Estado de Goiás passou por um movimento de expansão econômica já nas últimas décadas do século XIX, impulsionado pelo crescimento da economia cafeeira paulista e pela marcha de seus negócios, principalmente o setor de transportes, rumo ao Centro Oeste. A "construção das ferrovias em São Paulo contribuiu decisivamente para a expansão da fronteira agrícola para o café e, na sua retaguarda, para a expansão da lavoura de alimentos". Bertran também enfatizou as importantes ligações de Goiás com os centros de comércio do Triângulo Mineiro (BERTRAN, 1988, p. 69).

Ainda permaneceu em Bertran a ideia de Goiás como periferia; segundo ele, "O mercado brasileiro descobrira Goiás, ou mais propriamente o Sudeste brasileiro, substituindo as setecentistas e oitocentistas rotas comerciais nordestinas" transformando "Goiás em um anexo de seu sistema produtivo, aquele cinturão marginal em que o fator de produção era a própria terra, de que Goiás era farto" (BERTRAN, 1988, p. 69).

Luís Palacín Gomes é um importante autor que buscou se desvincular da ideia de atraso e periferia, defendida por Itami Campos. Para isso, concentrou-se na contestação de um dos principais argumentos de Campos: a falta de intervenções federais. Em *Coronelismo no extremo norte de Goiás: as três revoluções de Boa Vista,* sustentou que já em 1892, em meio aos conturbados acontecimentos políticos de Boa Vista – com a disputa entre a oposição e a situação política local – ocorreu a intervenção federal que depôs e prendeu autoridades locais (GOMES, 1990).[5]

Nasr Fayad Chaul, revisor de grande parte da produção acadêmica goiana, assim como Luís Palacín Gomes, buscou um novo caminho para a sua interpretação, desvinculado das noções de atraso e decadência. Como os demais, também reiterou as ligações existentes entre a economia goiana e a paulista

[5] Em seu estudo citado, Luís Palacín Gomes encontrou documentação referente ao norte goiano que comprovou que no final do século XIX o Governo Federal enviou tropas à região para depor e prender autoridades locais que se insurgiram contra a situação política regional da cidade de Boa vista.

anteriores à década de 1930. Entendeu que foram a marcha do café e a industrialização no centro-sul as responsáveis pela ocupação da região a partir de 1912. Foi desta maneira que se deu a integração de Goiás ao mercado nacional, ainda na Primeira República. A importância do Estado de São Paulo para a expansão da economia do centro-sul ficou clara no momento em que o autor estabeleceu uma relação estreita entre a urbanização e a industrialização naquela região e a expansão das bases econômicas de Goiás. Não poderia haver assim atraso e muito menos decadência; o discurso do "atraso" teria sido contruído na Primeira República como um sinônimo para a "decadência", utilizada para analisar os períodos da Colônia e do Império (CHAUL, 1997, p. 122).

No livro A *Construção de Goiânia e a transferência da Capital,* Chaul retomou parte do percurso de seu livro anterior, reafirmando as ligações entre a economia goiana e duas fases da economia de São Paulo: a primeira fase de expansão da economia cafeeira e, a segunda, a da industrialização pós-1930. Apesar de ainda combater as ideias de decadência e atraso, caracterizando o Estado como marcado por uma história e economia especificas, Goiás apareceu como periferia do centro-sul, com o papel de produzir para o mercado interno (CHAUL, 1998).

> A penetração da frente de expansão em direção ao interior do país foi, por assim dizer, exigência das mudanças econômicas brasileiras representadas pela industrialização do centro sul e pela expansão da economia cafeeira, sustentando a ocupação das áreas interioranas e sua incorporação à economia capitalista. A região começa a reunir os requisitos básicos para que mais tarde se efetuasse a penetração das frentes pioneiras (CHAUL, 1988, p. 25).

Voltando a Francisco Itami Campos, outra análise que ganhou bastante repercussão foi a da ação dos dirigentes locais para a manutenção do atraso. Maria Augusta Sant'Anna Moraes, explorando argumento contrário a esta tese, acompanhou a ascensão e a queda da família Bulhões – mandatária da política goiana do final do Império até 1911 – e encontrou elementos que revelam a ação de Leopoldo de Bulhões, líder político da família, em favor de projetos modernizadores, como a ferrovia. Além disso, segundo a autora, os Bulhões defenderam os princípios federalistas, lutaram contra a escravidão, trabalharam pela navegação dos rios goianos etc (MORAES, 1974, p. 38, 39).

Mirian Bianca Amaral Ribeiro estudou a permanência política de outra família importante de Goiás, já em relevo a partir da segunda década do século XX. Os Caiados, liderados por Antônio Caiado, o Totó Caiado, sucederam os Bulhões no comando da política local, subindo ao topo da adminstração em consequência da Política das Salvações de Hermes da Fonseca. Quase tanto quanto Leopoldo de Bulhões, seu antecessor no comando político do Estado, Antônio Caiado possuia grande força nos altos círculos da administração federal, capaz de barrar uma intervenção pedida pelo judiciário goiano na década de 1920 (RIBEIRO, 1998).[6] Mais uma vez, a irrelevância dos políticos goianos não é vista.

Barsanufo Gomides Borges, no livro *O despertar dos dormentes*, fruto de sua dissertação de mestrado, tratou da Estrada de Ferro Goiás, desde sua criação em 1909 até 1920.[7] Fica claro pelo trabalho de Borges o aumento da produção de alimentos à medida que a ferrovia avançava em terrenos goianos (BORGES, 1989).[8] Borges continuou em seu trabalho seguinte, a tese de doutorado, a sua investigação sobre a economia de Goiás no século XX; *Modernização e Crise* buscou contextualizar os avanços e retrocessos da economia de Goiás em relação à industrialização ocorrida em São Paulo a partir de 1930. Para ele, o papel histórico de Goiás nos quadros da economia brasileira, nas últimas décadas, foi traçado na primeira metade deste século XX (BORGES, 1994). Ao que a leitura sugere, a primeira metade do século XX à qual o autor se refere não contempla as três primeiras décadas.

A questão fundiária, ligada à expansão da economia paulista e da industrialização, foi objeto de outras pesquisas. Maria Amélia Garcia de Alencar destacou que a partir de 1910, com a expansão dos trilhos da Estrada de Ferro Goiás, iniciou-se uma transformação na economia goiana que só se concretizaria algumas décadas depois, pós-1930. É o mesmo processo já tratado pelos autores acima. Além disso, para ela, as formas de trabalho em Goiás, pré-capitalistas,

---

[6] Na década de 1920, o judiciário entrou em conflito com os Caiados devido à mudança na legislação que permitiu à família apropriar-se de grandes extensões de terra no Estado. Entendendo esta mudança como ilegal e oportunista, o judiciário local pediu intervenção do Governo Federal, que não foi atendida devido ao prestígio da família Caiado.

[7] Esta ferrovia foi a primeira a tocar o Estado de Goiás, após anos de espera e expectativa e será analisada no capítulo 1.

[8] Em certos aspectos, neste primeiro livro, Borges aparece vinculado à tese do atraso de Francisco Itami Campos. Concorda com a ação negativa dos governantes de Goiás com relação ao prosseguimento da Estrada de Ferro Goiás.

articularam-se ao modo de produção dominante, constituído pela economia cafeeira. Goiás, na visão da autora, tornava-se periferia (ALENCAR, 1993, p. 14).

Como é possível notarmos pelo trabalho de Luís Palacín Gomes, existiam interesses goianos que se voltavam para o norte, para a busca de intensificação do comércio via rios com Belém do Pará. Muitos trabalhos que tentam entender Goiás simplesmente tratam das questões do sul, sem passar pela caracterização das regiões mais afastadas, ao norte do Estado. Otávio Barros da Silva (1996) publicou livro que por meio de um panorama histórico da região norte de Goiás oferecia, segundo ele, respaldo para a história do que mais tarde se tornaria o Estado de Tocantins. Suas preocupações se concentram no período anterior à construção da rodovia Belém – Brasília. Destacou que, no início do século XX, com o aumento da extração do caucho no norte goiano, a navegação fluvial com o Pará tomou novas proporções. A borracha goiana era reexportada por Belém para o mercado europeu.[9]

Estes trabalhos, importantes para que possamos entender a historiografia goiana, são só exemplos de como a produção acadêmica sobre o Estado de Goiás o vê no momento em que a economia cafeeira avançou rumo a ele, trazendo novas possibilidades e perspectivas para a superação do problema do isolamento que o afligia. Apresentam, além disso, a discussão sobre Goiás que retomaremos em momento adequado.

Também é evidente a filiação da produção acadêmica goiana, ou pelo menos de grande parte dela, à interpretação baseada na concepção de periferia nacional. Segundo o que se lê na maior parte dos trabalhos analisados, teria existido uma periferia brasileira mesmo antes da virada do padrão de acumulação da economia em 1930. Goiás, neste contexto, era ator periférico, a reserva de terras, o cinturão com fatores produtivos disponíveis, o produtor de alimentos para o café.

Para compreender esta visão, há a necessidade de destacarmos o pensamento de dois autores. Celso Furtado, para entender as diferentes configurações do espaço econômico brasileiro, baseou-se na teoria do dualismo segundo a qual coexistem dois setores distintos, um moderno e capitalista e outro pré-capitalista. Para o autor a interdependência entre eles faz com que o setor pré-moderno não se desenvolva, já que as condições de vida no setor capitalista dependeriam da drenagem de recursos do setor pré-capitalista, colocado de forma

[9] Sobre as características do norte goiano e a navegação na região ver também BORGES, (1987).

subordinada. Celso Furtado defendeu que só a descoberta das conexões entre os dois setores poderia fazer com que o capitalista prepondere e possa transformar a economia que se colocou de maneira subordinada, levando ao desenvolvimento. Devido a esta transferência de excedente, a agricultura tradicional serviria como suporte à industrialização ao aumentar a renda do Estado, que a utilizaria protegendo o setor industrial em expansão e reiterando o desequilíbrio nos termos de troca (FURTADO, 2000, p. 209 e 230).

Francisco de Oliveira, em *Elegia para uma Re(li)gião,* trabalho que visou a entender as possibilidades de surgimento de um padrão planejado de orientação das atividades econômicas atentando para o caso da SUDENE, afirmou que da mesma forma que a emergência da economia paulista destruiu outras economias regionais, criou a do Centro Oeste pela expansão da criação de gado em direção a Minas Gerais e Goiás, assim como a do café e da pecuária em direção ao Mato Grosso (OLIVEIRA, 1981, p. 77). Desta forma, para Francisco de Oliveira, no pós-1930, o desenvolvimento industrial da região de São Paulo começou a definir a divisão regional do trabalho na economia brasileira, substituindo o "arquipélago de economias regionais até então existentes, determinadas sobretudo por suas relações com o exterior" (OLIVEIRA, 1981, p. 74). O autor difere de Celso Furtado quanto à natureza da economia brasileira e critica a utilização do conceito de dualismo, apontando sua inconsistência teórica por não conseguir distinguir claramente as diferentes formas que a produção do valor toma, subordinadas a uma lógica mais geral. Defendeu análise a partir do enfoque da divisão regional do trabalho, ou seja, considerando uma acumulação de capital que empreenda a homogeneização do espaço econômico brasileiro. Francisco de Oliveira frequenta as páginas bibliográficas de muitos trabalhos goianos e paulistas.

Ao enfatizar essa relação muitas vezes apresentada em termos de centro-periferia, a produção intelectual goiana, sem aprofundar a questão, aponta para a existência de um circuito comercial importante que do Estado encaminhava-se para o sul, para os grandes centros consumidores ou de intermediação comercial, como é o caso de Uberaba. Por isso, o papel do Triângulo Mineiro ganha relevância em nossa análise, como se vê na divisão dos capítulos.

A análise deste comércio considerando-se a oferta, a procura e a intermediação, nos mostra Goiás como um fornecedor eventual de uma pequena pauta de produtos para o Estado de São Paulo, seu principal mercado. Este

comércio, no entanto, não era artifício para a drenagem das potenciais e alardeadas riquezas goianas. O comércio com São Paulo, assim como trouxe benefícios para este, deu a Goiás a possibilidade de expansão de sua produção, colocando o Estado como um dos principais produtores de gado e arroz já na década de 1930.

Estrutura da tese - divisão dos capítulos

Para tratar da importância deste comércio entre Goiás e São Paulo, dividimos a tese em 4 capítulos:

No Capítulo 1: *Goiás e a busca pela integração econômica na Primeira República,* acompanharemos a trajetória da região que ao final do século XIX constituía o Estado de Goiás para a partir deste ponto aprofundarmos a análise sobre como este se encontrava durante o período em foco. Investigaremos os seus principais projetos de integração econômica e a expansão da produção local à medida que os anos avançavam, desde o final do século XIX – o que se articula, como veremos, com a dinamização da economia cafeeira paulista e com o avanço de seu setor de transportes rumo ao Estado central. Analisaremos os principais itens produzidos pelo Estado de Goiás e faremos uma primeira abordagem sobre seu principal destino: a economia paulista.

No capítulo 2: *O abastecimento paulista: limites da diversificação do complexo cafeeiro e o papel do circuito goiano,* observaremos como outras questões que não o café, faziam parte do planejamento dos governantes de São Paulo. Havia uma constante preocupação com a diversificação da produção agrícola e uma persistente busca pela expansão do setor de transportes para as regiões que poderiam fornecer produtos importantes, como arroz e gado.

No capítulo 3: *Os produtos goianos e a busca do mercado paulista***,** daremos ênfase à importância dos produtos recebidos via circuito goiano e a intermediação mineira deste comércio, desvelando como a procura paulista e a produção goiana flutuavam no mesmo sentido. Em outras palavras, cruzaremos os anos em que o Estado de São Paulo necessitava importar produtos do mercado interno brasileiro com o comportamento da produção e exportações goianas para o mercado nacional.

Por fim, no capítulo 4, *As articulações do meio do caminho. Homens e mulheres a beira da estrada: boiadeiros, fazendeiros e comerciantes* acompanharemos algumas pessoas que viviam deste circuito comercial, na sua passagem pelo Triângulo Mineiro – o meio do caminho. As *Considerações finais*, vindas em seguida, retomarão alguns pontos principais do texto.

O corpo documental – o como

Neste tópico apresentaremos as fontes documentais em seus aspectos mais amplos. A discussão mais aprofundada sobre as características de cada grupo será feita no Apêndice Metodológico.

A pesquisa conta com um amplo corpo documental. Na falta de fontes que tratassem diretamente deste comércio – muitas perdidas ao longo dos anos – foi necessário reunir o que diferentes documentos traziam sobre o problema.

De início, para montarmos um quadro geral sobre a questão, recorremos às *Mensagens de Presidentes de Estado*, encontradas no site da *Universidade de Chicago*, como está referenciado ao final do texto. Analisamos esta documentação para Goiás, São Paulo e Minas Gerais – pela sua importância na intermediação comercial, foi necessário incorporar este último. As *Mensagens* são fontes produzidas pelo executivo estadual e tratam de diferentes aspectos, como a administração da justiça, infraestrutura, economia, comércio etc. Não são padronizadas. Sua extensão e a qualidade das informações variam de acordo com o ocupante do cargo de Presidente de Estado; apesar disso, traçam um bom panorama e trazem informações importantes. Foram analisadas todas as *Mensagens* do período para as três unidades federadas. Junto com elas, incorporamos relatórios setoriais de diferentes secretarias dos governos de São Paulo e Goiás para anos específicos, com o intuito de esclarecer o panorama de expansão da agricultura nos dois Estados, as exportações goianas para o Brasil e para o mercado mundial e as importações paulistas de produtos do atual Centro Oeste brasileiro – esta documentação foi encontrada no Arquivo Histórico Estadual de Goiás e no Arquivo da Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo.

Para aprofundar a análise, foram incorporadas as informações referentes ao tráfego das ferrovias que ligavam Goiás a São Paulo: a Companhia Mogiana de Estradas de Ferro e a Estrada de Ferro Goiás. Para a primeira, temos os Relatórios Anuais para a Aprovação em Assembleia Geral, que cobrem todo o período. Possuem informações ricas, como os planos dos diretores da ferrovia e a movimentação de produtos – podem ser facilmente consultadas no Museu da Companhia Paulista, localizado na cidade de Jundiaí, Estado de São Paulo. Já para a Estrada de Ferro Goiás, os dados foram encontrados em Relatórios do Executivo Federal – também disponíveis em servidor da Universidade de Chicago – e são escassos. Mesmo assim, nos ajudam a entender este comércio em parte do período.

Para entender melhor a expansão da economia goiana, recorremos a uma gama de fontes, como registros comerciais, ofícios, lista de cobrança de impostos etc., encontrados nos arquivos de Goiânia. Também foi importante a incorporação do relatório encaminhado ao Governo Central pelo Interventor Federal Pedro Ludovico Teixeira, no ano de 1933. Neste, encontramos um importante resumo das exportações de gado goiano.

Além disso, recorremos a atas de câmaras municipais durante períodos específicos, a periódicos locais de Goiás, Minas Gerais e São Paulo, a *inventários post-mortem* e livros de registros cartoriais. Nas *Atas da Câmara Municipal de Uberaba* – encontradas no Arquivo Público de Uberaba – conseguimos entender a passagem do comércio de Goiás por ali antes da chegada da ferrovia. Nos *inventários post-mortem* – disponíveis no mesmo arquivo – podemos entender melhor o funcionamento deste caminho, deste circuito comercial, encontrando as pessoas que dele se serviam e sua posição no momento de sua morte. Os livros de registros cartoriais completam a análise dos *inventários post-mortem* ao tornarem possível a observação de comerciantes, boiadeiros, capitalistas e fazendeiros antes de sua morte – os *inventários post mortem* se apresentam como uma fotografia da hora da morte e possuem esta limitação.

Feita a proposta, é importante pontuarmos que este trabalho busca avançar em questões que até então encontram-se sugeridas, tanto na produção acadêmica goiana, quanto na paulista. Em momentos pontuais este circuito comercial é citado, mas sem que se aprofunde a sua análise. Buscamos avançar neste sentido e abrir novas perspectivas.

A pesquisa se baseia no entendimento de uma rota de comércio específica, sem perder de vista as questões mais abrangentes relacionadas; considera a árvore sem desconsiderar a floresta – em outras palavras, tratamos o específico e o novo em diálogo com o conhecimento já alcançado e com as linhas mais gerais de nossa formação socioeconômica.

Sobre o momento atual da produção em História Econômica brasileira, consideramos a pertinente reflexão colocada no artigo de José Flávio Motta:

> (...) independemente das prováveis objeções, acreditamos que restará incólume a certeza no que respeita à relevância que teve nas últimas décadas a pesquisa assentada em vários elencos de fontes primárias para o avanço de nosso conhecimento acerca do passado brasileiro. E, não menos certo, a convicção de que uma pesquisa nestes moldes não implica, de maneira nenhuma, a negação da também relevante inserção dos resultados obtidos numa perspectiva teórica mais ampla. Uma coisa não faz sentido sem a outra! (MOTTA, 2009, p. 133).

CAPÍTULO 1

Goiás e a busca pela integração econômica na Primeira República

Introdução

O objetivo deste capítulo é apresentar o Estado de Goiás ao final do século XIX e durante as primeiras décadas do século XX. Acompanharemos a expansão da produção no sul do Estado[1], ocorrida ao mesmo tempo em que acontecia a urbanização no Estado de São Paulo e a progressão de seu setor de transportes rumo à região central. Analisaremos os principais projetos de integração econômica de Goiás durante o período, notando como a possibilidade de integração via São Paulo ganha força e se sobrepõe às demais. Por último, analisaremos a pauta de produção goiana durante as três primeiras décadas do século XX e seu destino principal, o Estado de São Paulo. Dessa forma no tópico *1.1 - As vias de comunicação com o sul e o problema da arrecadação*, trataremos das ligações entre Goiás e o sul antes da época ferroviária e durante esta, considerando outros meios de transportes que não as ferrovias. Veremos como o aparato estatal não só era incapaz de dinamizar estas vias, mas também de manter uma estrutura de cobrança de impostos eficaz.

Em seguida, em *1.2 – O empreendimento ferroviário no Brasil e o tempo da ferrovia em Goiás,* analisaremos os principais projetos de integração econômica de Goiás, alguns frustrados e outros que chegaram a se concretizar, como a Estrada de Ferro Goiás e a Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, que serviu ao Estado mesmo que de forma indireta.

Nos dois tópicos seguintes, *1.3 - E o Norte continuava distante* e *1.4 – Pará e a disputa por Goiás*, trataremos da dificuldade do norte goiano em ser alcançado pelos principais projetos de integração econômica e sua possibilidade de ligação

[1] Aqui, para fins de análise, dividiremos o Estado de Goiás em norte e sul. A porção norte, corresponderá ao que atualmente compõe o Estado do Tocantins; já a porção sul é aquela que atualmente compõe o Estado de Goiás.

com o mercado de Belém do Pará. Em seguida, analisaremos a existência de um importante projeto de integração econômica, alternativo ao paulista. Trata-se da disputa paraense pelas regiões centrais do Brasil, entre elas Goiás. Isso servirá para desnaturalizarmos o processo concretizado de ligação entre Goiás e São Paulo.

No tópico *1.5 - As exportações goianas durante a Primeira República*, investigaremos a pauta de exportações goianas, seu aumento durante as primeiras décadas do século XX e o seu destino. Por último, faremos uma primeira abordagem sobre o destino dos produtos goianos.

1.1 - As vias de comunicação com o sul e o problema da arrecadação

As condições geográficas de Goiás, desde o início de sua ocupação, foram obstáculo para sua integração econômica a mercados mais dinâmicos. A região que correspondia ao Estado no período aqui abordado passou a chamar a atenção dos colonizadores, já no período colonial, por conta da descoberta de ouro em seus terrenos feita pelo paulista Bartolomeu Bueno, o Anhanguera, que já sexagenário armou expedição para reencontrar o metal que havia visto ainda menino, quando participou da expedição de seu pai. Foi no início de julho de 1722 que Bartolomeu Bueno deixou a cidade de São Paulo e, após enfrentar tribos indígenas e motins, chegou até Goiás, deixando marcas duradouras com a abertura da exploração aurífera. Esta nova atividade se instalou a lado de outra, a criação de gado, que já havia alcançado Goiás vindo do atual Nordeste brasileiro (BERTRAN, 1994).

Com a descoberta do ouro, surgiu a principal via de comunicação goiana: o Caminho de Goiás, que serviu à região até que a política metropolitana, preocupada com a fiscalização do ouro por lá produzido, desviou a rota de acesso de São Paulo para a Corte.

Como afirmam vários autores goianos, após o ocaso das minas, a população regrediu a um ritmo quase rural; não havia o que se buscar em Goiás e por isso as distâncias, antes toleradas enquanto havia o ouro, passaram a constituir um empecilho ainda maior. Foi o gado que conseguiu manter um fraco circuito de trocas com mercados mais afastados. A agricultura, na falta de meios de transporte mais

eficazes, mostrou-se incapaz de se desenvolver. Isso mudou a partir da segunda metade do século XIX, com a expansão do setor de transportes paulista.

Chegado o final do Império, Goiás ainda não havia solucionado o problema das precárias rendas e da falta de produtos que remediassem a situação. A mudança de regime trouxe novas esperanças para os dirigentes locais, confiantes nas promessas vindas com ela. Em seu entendimento a República significava o progresso, a superação do isolamento das regiões mais distantes; significava grandes planos de integração geográfica e econômica. Com a República houve uma mudança na representação que se tinha sobre o Brasil. O país deixou de ser o espaço dos sertões para ser o das cidades e sertões; deixou de ser caracterizado somente pela natureza (ARRUDA, 2000).

Figura 1.1: Mapa da divisão política do Brasil em 1980

Fonte: <http://observatoriogeogoias.iesa.ufg.br/pages/29802> acessado em 08/02/2013

A Figura 1.1, apesar de posterior ao nosso recorte temporal, nos permite localizar Goiás com relação aos demais Estados brasileiros e ao litoral no momento anterior à criação do Estado do Tocantins. Podemos notar aqui a sua posição central com relação ao território brasileiro e os seus limites.

No plano político, a República trouxe para Goiás uma nova articulação de forças, formada pela união familiar entre o grupo de José Leopoldo de Bulhões Jardim – antes adepto do Partido Liberal – e Guimarães Natal – republicano histórico. Surgiu assim o predomínio da família Bulhões, que conseguiu manter-se no poder local, salvo momentos de conflito e de perda de consenso, até a Política das Salvações de Hermes da Fonseca.[2]

Os Bulhões ascenderam na política goiana ao final do século XIX, levantando bandeiras como o abolicionismo, a imigração e a federação das províncias. Antonio Félix de Bulhões Jardim, predecessor de José Leopoldo de Bulhões Jardim no comando de seu grupo político, batalhou nas tribunas pela extensão da ferrovia até Goiás e na prática empreendeu viagens particulares "inspecionando os possíveis lugares a serem cortados pelos trilhos que haveriam de trazer o progresso para Goiás" (MORAES, 1974, p. 83).

No final do Império:

> O pensamento do grupo liberal bulhônico enquadrava-se perfeitamente com o espírito dos republicanos que surgiam na arena política, ostentando como princípio, a moderação de Quintino Bocaiúva, no objetivo de tornar verdade a República.
> Esta harmonia de princípios recebeu forte dose de reforço quando Guimarães Natal passou a liderar o movimento republicano de Goiás. Justifica o fato as ligações familiares do novo líder com o grupo bulhônico, explícito em seu casamento com Ângela Bulhões e por ser sobrinho de Antônio Ramos Caiado, presidente do clube liberal (MORAES, 1974, p. 92, 93).

Na Constituinte Federal os goianos representados pela família Bulhões também deram a sua contribuição; apoiaram a maior autonomia das partes e direitos individuais. A representação goiana continuou coesa até o momento de eleição do Presidente da República quando se dividiu, ficando os Bulhões alijados do poder por terem apoiado o candidato opositor a Deodoro o qual, uma vez eleito, não aceitou a indicação da família para a Presidência de Goiás e alçou os opositores dos Bulhões ao executivo estadual. Foi criada uma situação onde os Bulhões possuíam o poder político de fato no Estado, dominando o legislativo, mas ao mesmo tempo sofriam a

[2] A política das Salvações, colocada em prática pelo Presidente da República Hermes da Fonseca a partir de 1910, visava alijar do poder as elites locais que sustentavam o pacto de poder construído por Campos Sales a partir da Política dos Governadores. Apesar de esta política tentar atingir principalmente os dirigentes paulistas, estes permaneceram no poder, baseados em seu prestígio político econômico.

oposição do Governo Federal, que apoiava seus antagonistas na presidência goiana. Seguiram-se vários conflitos, inclusive em torno da aprovação de uma constituição estadual. Mais tarde, com Floriano Peixoto, os Bulhões voltaram ao poder e permaneceram até a Política das Salvações, exceto no momento de disputa no seio do próprio grupo político, ainda na primeira década do século XX (MORAES, 1974).

Todos esses movimentos dos políticos goianos ocorriam em paralelo às primeiras tentativas de integração econômica do período. Já durante o Governo Provisório, os administradores do novo regime divulgaram um ousado plano de viação; se concretizado, resolveria o problema da falta de meios de comunicação eficazes em várias regiões, inclusive no Estado de Goiás. A *Mensagem* do Presidente de Estado de dezembro de 1891 comemorava a aprovação do plano, plasmado no Decreto n. 862 de 16 de outubro de 1890. Gustavo da Paixão, Presidente de Goiás, afirmava que o Decreto atendia ao seu desejo, contemplando os goianos com as ferrovias há muito esperadas (MPEG, 1891, p. 102).

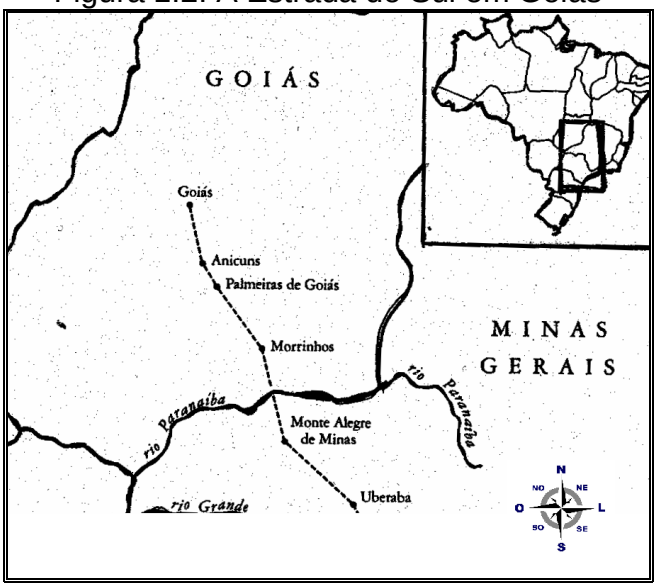
Foi o Decreto n. 862, de 16 de outubro de 1890, que deu as condições para a criação de linhas ferroviárias que atingissem Goiás. Por ele foram concedidas garantias para o prolongamento da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro de Araguari a Catalão; ao Banco União de São Paulo para a construção de uma estrada de ferro que partindo de um ponto entre Uberaba e São Pedro de Uberabinha (atual Uberlândia) chegasse até Coxim, passando por Meia Ponte; à Companhia Oeste de Minas, partindo de Perdões até Catalão por um lado e da Estrada de Ferro Central do Brasil por outro (MPEG, 1902).

Enquanto a ferrovia não chegava, e não chegaria tão cedo, os administradores de Goiás trataram de cuidar das vias de comunicação que possuíam: incentivaram a navegação do norte do Estado e o comércio via caminho de terras com o sul. A manutenção da Estrada do Sul visava manter o comércio com os centros do Triângulo Mineiro e com o Estado de São Paulo (Figura 1.2). Já naquele momento, o sul de Goiás sentia os efeitos do avanço dos negócios do café rumo ao norte (MPEG, 1891, p. 98).[3]

---

[3] A definição aqui utilizada engloba no sul de Goiás as regiões que compunham o sudeste e o sudoeste do Estado no momento tratado. Quando a análise exigir, utilizaremos a subdivisão, tratando a região de forma mais especifica. Uma boa definição pode ser encontrada em TEIXEIRA (1990, p. 65). Para o esclarecimento de nosso leitor, podemos distinguir as regiões por meio da Figura 1.3; a região das cidades de Rio Verde e Jataí é o sudoeste goiano e a de Catalão e Morrinhos o sudeste.

Figura 1.2: A Estrada do Sul em Goiás



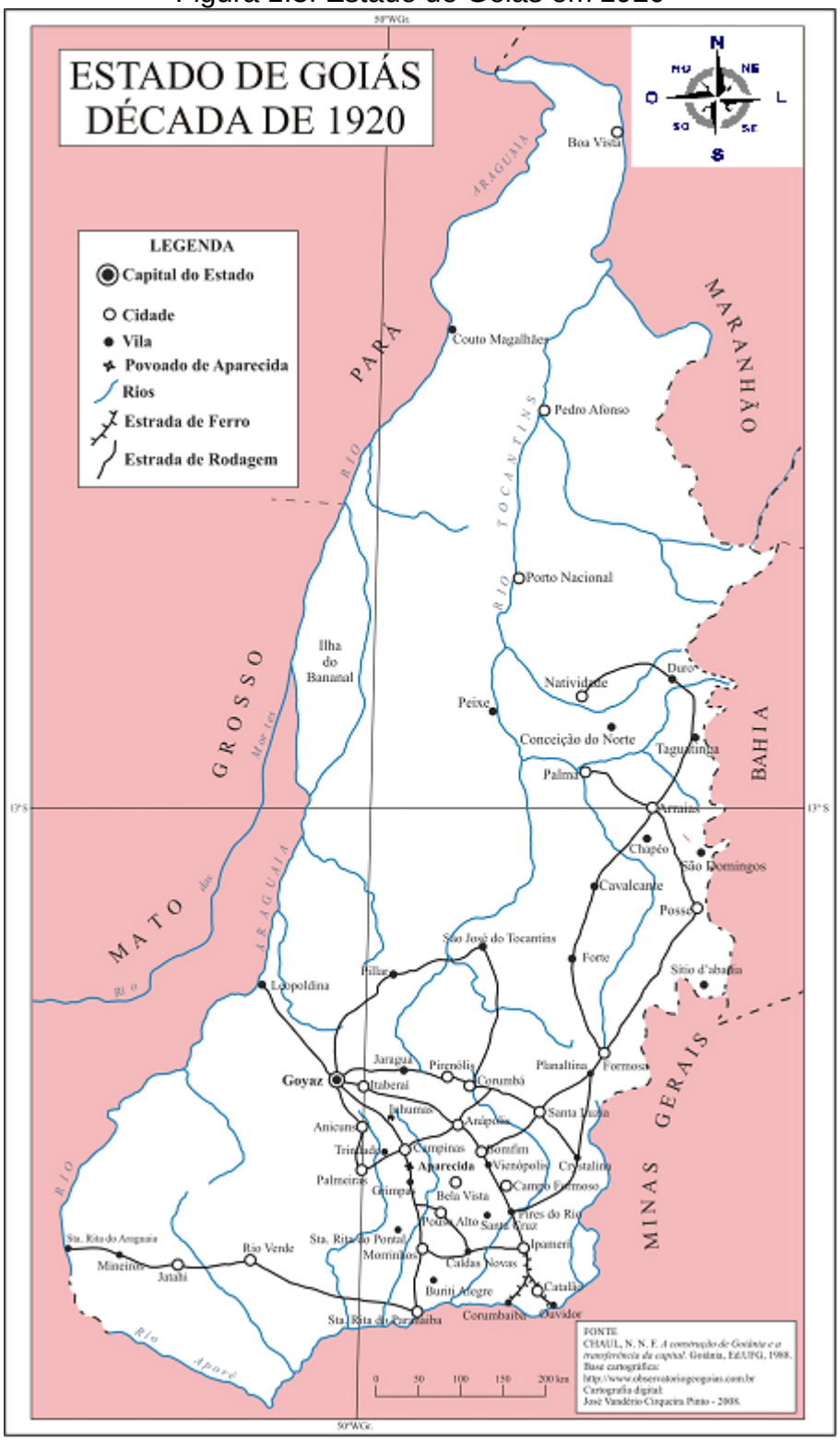
Fonte: MORAES, 1995, p. 31.

A falta de verbas tornava a manutenção de estradas e pontes um problema para os administradores de Goiás. Muitas vezes os pedidos de reparo eram respondidos com a negativa justificada pelas condições das finanças estaduais, por vezes até com o aconselhamento de utilização de vias alternativas:

> Tendo em vista o vosso ofício de 12 de outubro corrente (...) sobre a necessidade de construção de ponte sobre o Rio Capivari na estrada de Corumbá a Bonfim, a bem da regularidade do transporte de malas dos correios, cumpre-me ponderar-vos: o estado atual das finanças de Goiás não permite empreendimento de obra alguma que não seja urgentíssima e nesse caso não se acha o da ponte sobre o Capivari, pois existe uma outra estrada de Bonfim a Pirenópolis, passando por Antas, que evita a passagem do Capivari.[4]

[4] GOIÁS. Diretoria de Instrução, Indústria, Terras e Obras Públicas, ofício número 12, de 18 de dezembro de 1893.

Figura 1.3: Estado de Goiás em 1920



Fonte: <http://observatoriogeogoias.iesa.ufg.br/pages/29802> acessado em 08/02/2013.

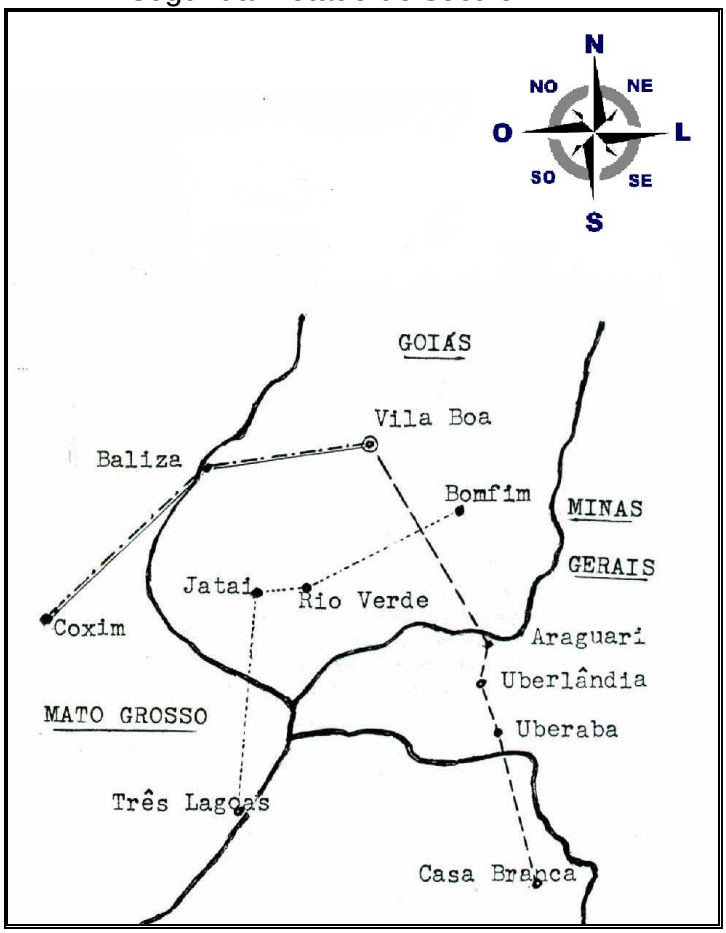
Goiás não poderia, no final do século XIX e mesmo nos primeiros momentos do novo século (Figura 1.3), contar com amplos recursos próprios para levar adiante projetos que abrissem ou potencializassem rotas de comércio. O novo arranjo

político-econômico era favorável àquelas unidades federadas que possuíam produtos de grande aceitação no mercado internacional. Eram estes que poderiam contar com avultadas rendas do imposto sobre exportações. Não era o caso de Goiás. Para que pudesse remediar o problema da falta de uma fonte de arrecadação os dirigentes locais, já no final do século XIX, tentavam criar uma estrutura tributária que lhes rendesse algo. Nos primeiros anos da República houve a proposta de aumento do imposto territorial e a venda de terras públicas, abundantes ali.

Os problemas da parca arrecadação e da fiscalização frouxa estavam ligados, pelo menos nos primeiros anos da República, à dificuldade de organização da nova estrutura institucional, surgida com a Constituição de 1891. Esta dificuldade não era privilégio goiano; São Paulo, Minas Gerais, Pará – para citar as fontes que conhecemos e analisamos – também nadavam contra a mesma corrente. O controle das fronteiras era algo frouxo. Os governos não conseguiam contabilizar com precisão o que entrava e o que saía pelas suas bordas.[5]

[5] Apesar da recorrência destas reclamações, que entendemos ser importante recuperar, não parece verossímil que o simples controle das fronteiras fosse capaz de sanar os problemas de arrecadação e de falta de recursos.

Figura 1.4: Caminho das tropas no sul de Goiás na segunda metade do século XIX



Fonte: NOGUEIRA (1980, p. 45).

Em 1895 Goiás já estava "com seus serviços quase todos organizados faltando, porém, ainda algumas leis (...) também se torna conveniente a revisão de algumas já decretadas, que tem suscitado dúvidas na sua aplicação" (MPEG,1895, p. 151). Havia a tentativa de criação de pontos de arrecadação de impostos – recebedorias e coletorias – em diferentes pontos do território. A fronteira sul era a que mais causava preocupações (Figura 1.4). Na fronteira leste foi proposto o aumento da guarnição nos postos fiscais.

A força policial era insuficiente tanto para guarnecer as estações fiscais quanto para manter a ordem pública perturbada por adversários do Governo. Não havia possibilidade de manter mais homens, dada a situação financeira. O máximo que o Presidente pedia era a autorização para a contratação de uma companhia provisória (MPEG, 1898, p. 228).

Sintoma da luta do executivo estadual contra o contrabando, o desvio de mercadorias para a exportação por meio de portos particulares foi uma questão

recorrente contra a qual os goianos que cuidavam da arrecadação tiveram que debater-se. Em 1894, o responsável pela recebedoria de Santo Antônio do Rio Verde reclamava do embarque de café e porcos em local entre esta recebedoria e a de Mão de Pau, em porto particular de Antônio Joaquim ou Manoel Martins.[6] Em resposta ao apelo para que o Governo auxiliasse no combate a esse expediente, o chefe da Diretoria de Finanças encaminhou, sob ordens do Presidente do Estado, um cabo e três praças para as duas recebedorias "a fim de garanti-las na arrecadação das rendas e de poderem evitar o contrabando que [estava] se dando em portos particulares".[7]

Os governantes goianos desde o início da República – e até antes – estavam atentos aos passos do Governo Federal sobre a criação de ferrovias que poderiam servir-lhes, vistas como redentoras das condições precárias que enfrentavam. A *Mensagem* de 1896 comemorava que estava assentado no pensamento do Governo Federal tornar realidade a estrada estratégica que iria de Catalão a Cuiabá, ligada à Companhia Mogiana de Estradas de Ferro ou à Oeste de Minas. Seria uma forma de se colocar em contato Mato Grosso e a Capital Federal (MPEG, 1896, p. 185).

Enquanto esperavam pelos trilhos, os goianos enfrentavam as dificuldades cotidianas e necessitavam encontrar soluções rápidas para os seus problemas. Continuavam cuidando das estradas estaduais, que em 1897 somavam mais de 5 mil quilômetros. A estrada do sul sempre recebia atenção especial. Para os goianos todos os demais problemas articulavam-se à falta de meios de transportes modernos: a baixa produção da agricultura, a dificuldade para conseguir imigrantes, a dificuldade para levar a cabo a arrecadação etc. Em 1897 o Governo tentou contratar 28 imigrantes portugueses. O intuito foi frustrado quando ao saberem para onde deveriam ir os imigrantes desistiram do contrato. Naquela ocasião o Presidente do Estado de Goiás registrou as seguintes palavras: "o insucesso desta tentativa só veio fortalecer a minha convicção de que só teremos imigrantes quando dispusermos de estradas de ferro ou navegação fluvial regular, que nos ponha em contato com o litoral" (MPEG, 1897, p. 205).

Apesar das reclamações, existiam em Goiás pessoas que poderiam se dedicar ao trabalho. Em 1900 o Governo reclamava da falta de braços para a agricultura, apesar da existência destas pessoas que preferiam se dedicar ao ócio.

---

[6] GOIÁS. Informe encaminhado pela Recebedoria de Santo Antônio do Rio Verde em 5 de dezembro de 1894.
[7] GOIÁS. Diretoria de Justiça e Segurança Pública, ofício n. 44, de 22 de dezembro de 1894.

Pedia a votação de leis que regulamentassem as relações de trabalho, punindo os que não trocassem a vadiagem por alguma atividade produtiva. Os que se dedicavam a alguma atividade utilizavam-se de técnicas antiquadas e o Governo apostava no ensino agrícola e em campanhas de esclarecimento para que os agricultores goianos se rendessem aos métodos modernos (MPEG, 1900, p. 280).

A situação na qual se encontravam os potenciais trabalhadores goianos, apartados do mundo do trabalho e em condições pouco admiráveis de saúde, não poderia ser atribuída a sua própria ação. Segundo o periódico *A Informação Goiana,* o sertanejo encontrava-se abandonado pelas altas esferas da administração pública, omissas em relação ao suprimento de condições básicas às quais os moradores do interior tinham direito. Na edição do periódico publicada em 17 de setembro de 1917, encontramos linhas que ligam a situação insalubre do goiano à falta de transportes.

Neste mesmo ano (17/12/1917), continuando a discussão que se estendeu durante a década de 1920, a revista fez um apanhado geral sobre as condições dos habitantes goianos: faltava auxílio por parte do Governo Federal, faltavam instrumentos agrícolas, as técnicas eram rudimentares, faltavam transportes rápidos etc. Victor de Carvalho Ramos, que assinou o texto, defendia que em Goiás fossem adotadas técnicas como aquelas já utilizadas em Minas Gerais e São Paulo (*A Informação Goiana*, 17 de dezembro de 1917, p. 55). A transferência da Capital da República também era vista como a solução de grande parte dos problemas dos sertões.[8]

Com o isolamento de Goiás, como notou Nasr Fayad Chaul, os goianos desenvolveram um ritmo próprio, desvinculados do mundo do capital e do trabalho. Não havia, portanto, estímulos suficientes para que o homem goiano buscasse o nível de produtividade que os dirigentes regionais cobravam em várias ocasiões. Ao analisar a sociedade rural no interior de São Paulo, Antônio Candido chegou a conclusões que nos auxiliam no entendimento da sociedade rural goiana. Falando da região de Bofete, Candido detectou entre as possíveis reações ao avanço da urbanização o ajuste mínimo inevitável à civilização e a procura, por outro lado, da preservação do máximo possível das formas tradicionais de equilíbrio (CANDIDO, 1964, p. 175). Em Goiás, não houve um intenso processo de urbanização como o

[8] A questão da mudança da Capital Federal constituiu um ponto de atrito entre os Estados de Goiás e Minas Gerais. Durante anos, grupos mineiros pressionaram para a que a nova capital fosse instalada em Belo Horizonte, e não no ponto demarcado de Goiás. Ver FREITAS (2009, VOL 1, P. 356).

notado para o Estado de São Paulo em meados do século XX. Por isso, a resistência dos trabalhadores goianos a alguns aspectos do mundo moderno poderia ser maior, uma vez que pouco se nota das condições que levaram à mudança do ritmo de vida do caipira paulista: expansão da lavoura de exportação, industrialização, diferenciação agrícola, extensão do crédito, abertura de mercados etc.

Não obstante, a imigração não esteve ausente em Goiás da Primeira República. Os árabes desempenharam um importante papel: estes imigrantes escolhiam Goiás por questões de parentesco ou pelas oportunidades que enxergavam em uma região que passava por um processo de expansão econômica. Ocuparam funções importantes ligadas ao comércio, muitas vezes recebendo produtos de São Paulo e Rio de Janeiro e revendendo-os nas localidades afastadas do leito da Estrada de Ferro Goiás (NUNES, 2000, p. 68).

As relações comerciais entre o Estado e o Triângulo Mineiro também faziam parte das preocupações das autoridades de Goiás. Em 1898, a *Mensagem* trazia algumas linhas que enfatizavam a necessidade de terminar a construção de uma estrada de rodagem que ligaria a capital goiana à cidade de Araguari, em Minas Gerais, ponto final da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro (MPEG, 1898, 230).

Em 1900, mereceu destaque a possibilidade de construção de uma ponte sobre o Rio Paranaíba, na divisa com Minas Gerais (ver Figura 1.7), “pondo [Goiás] em comunicação direta com o Estado de Minas Gerais e evitando os trabalhos e riscos da atual da travessia”. Naquele mesmo ano as indústrias e a agricultura eram descritas como rudimentares. Na pecuária, o Estado havia começado a empreender o melhoramento das raças (MPEG, 1901, p. 26).

Os habitantes que residiam ao sul do Rio Paranaíba também se envolviam com a necessidade da superação deste obstáculo natural. Em Araguari, no Triângulo Mineiro, o jornal que levava o nome da cidade publicou uma série de artigos sobre a necessidade de construção de uma ponte que ligasse o sul de Goiás àquela região. Segundo se lê na edição de 17 de dezembro de 1908, não fosse o Rio, Goiás e o Triângulo Mineiro formariam um só povo. O mesmo jornal registrava com frequência a passagem de produtos goianos e personalidades pela cidade, como comerciantes, boiadeiros e políticos, entre eles José Leopoldo de Bulhões

Jardim. Também contava com correspondentes em diversas cidades goianas (*O Araguari*, 19 de dezembro de 1908).

Tabela 1.1: Exportações do Estado de Goiás de 1884 a 1905

Produtos	1884 - 1885	1901	1902	1903	1904	1905
PECUÁRIA E DERIVADOS						
Gado bovino	28.236	60.216	66.171	30.301	48.661	51.286
Gado cavalar	549	292	39	228	26	39
Gado suíno	2.155	1.403	4.191	5.452	3.547	4.119
Carne seca – Kg	0	142	254	0	24	0
Toucinho – Kg	0	107.385	113.425,50	98.403,50	102.392	63.437
Crina de Gado – Kg	0	0	0	0	14	0
Meios solas e couros	70.810	16.798	8.003	9.176	2.311	9.037
LAVOURA						
Fumo – Kg	69.510	136.367	210.455	142.776	261.051	250.756
Café – Kg	0	5.055	2.212,50	1.790	100	2.846,50
Algodão em rama – Kg	0	450	750		0	150
Cebolas – Kg	0	0	0		52	0
Arroz – litros	0	50.650	0	88.630	321.910	737.660
Feijão – litros	0	3.400	0	26.280	3.410	12.100
Amendoim – litros	0	0	0	760	1.020	0
Agro manufaturados						
Açúcar – Kg	0	21.816	29.792	49.905	38.274	17.387
Marmelada – Kg	0	8.526	5.110	9.054	9.060	5.387
Farinha de mandioca – litros	0	0	0		16.080	0
Fubá – litros	0	0	0	20	128	0
DOCES – Kg	0	0	0		16	0
Aguardente – litros	0	824	1.445	1.892	980	0
Polvilho – litros	0	0	0	200	0	50
Farinha de milho – litros	0	5.600	0	10.360	480	6.120
Sabão – Kg	0	0	222	83	30	105
EXTRATIVISMO						
Borracha – Kg	0	14.407	7.806	48.218	93.826.000	74.842.712
Cristais – Kg	1.300	25.088	27.632	21.954	25.138	60
PESCA						
Peixe – Kg	0	0	75	161	0	

Fontes: Relatórios dos Presidentes de Província de Goiás 1884 – 1885; Mensagens dos Presidentes de Goiás 1890 – 1910.

Mesmo em quantidades modestas se comparadas à produção de algumas regiões no mesmo período, Goiás possuía uma pauta de exportações relevantes se considerarmos as suas especificidades, exploradas ao início deste capítulo. Os

produtos mais representativos já eram os derivados da pecuária e os cereais tomavam cada vez mais espaço com o passar dos anos (Tabela 1.1).

Mais de uma década após a mudança de regime, as pretensões goianas ainda não haviam se tornado realidade. Sobre os meios de transportes, o Presidente do Estado dizia ainda não haver perdido a esperança de ver chegar a CMEF ao território goiano, e estava ainda mais animado depois de tomar conhecimento dos resultados que a companhia obteve no último ano. Segundo a *Mensagem*, o Governo Federal havia descartado a estrada estratégica que passaria por Goiás. Havia optado por um traçado que partiria de algum ponto mais ao sul. Como não poderia deixar de ser, o Presidente do Estado defendia o plano inicial.

> A estrada projetada ao sul é impraticável, não tem condições estratégicas, será uma estrada mista, dependendo da navegação por mar e por cursos d'água, sendo esses só navegáveis nas grandes cheias; percorre paralela às linhas limítrofes das outras nações é, portanto, estrada que pode ser facilmente cortada e inutilizada em qualquer emergência de guerra; é estrada que só aproveita ao Mato Grosso, que continuará, não obstante, a preferir a navegação fluvial, porque nas Repúblicas do Prata está o maior consumidor de seus produtos de exportação, sendo o Paraná um concorrente respeitável e que deve ser evitado (MPEG, 1901, p. 18).

A essa altura a lavoura do sul sofria os impactos da chegada da CMEF até a cidade de Araguari (ver Figura 1.6). Ainda se esperava pelo avanço dos trilhos; o prazo para a construção de Araguari até Catalão havia sido estendido. Para justificar as suas expectativas, o Presidente do Estado mais uma vez remetia ao plano de viação divulgado no início da República (MPEG, 1901, p. 64, 65). Sobre as negociações com a Companhia Mogiana de Estradas de Ferro dizia:

> Vós que tendes sempre propugnado a prosperidade de nosso estado, decretastes a lei n. 196, de 21 de julho de 1889, autorizando o governo a entrar em acordo com a Companhia Mogiana ou qualquer outra que se proponha a prolongar a estrada de ferro de Araguari à cidade de Catalão, neste estado, podendo conceder-lhe os favores que costumam fazer a empresas dessa natureza e garantir-lhe até o juro de 6% sobre o capital máximo de 20:000$000 por quilômetro de estrada construída (MPEG, 1902, p. 64).

Quanto aos impostos, em 1902 ainda existia a dificuldade com a sua arrecadação. O gado era uma das maiores apostas dos goianos, que tinham em

seus horizontes o ganho dos mercados do Rio de Janeiro, São Paulo, Bahia, Pará e Minas Gerais (MPEG, 1902, p. 70). No ano seguinte, os problemas reapareciam. Houve registro de uma insurgência no sul contra a cobrança de impostos, supostamente incentivada por líder local com relações com o Governo de Minas Gerais. O personagem em questão dizia ter privilégios e se negava a pagar o que era devido (MPEG, 1903, p. 91).

A conclusão da ponte sobre o Rio Paranaíba, em 1909, deu novo ânimo aos governantes goianos. Junto a esta construção, o aperfeiçoamento do gado goiano aparecia como boa perspectiva para o Estado; aperfeiçoada, a indústria pastoril goiana poderia entrar em concorrência até mesmo com a produção do Rio da Prata, tornando-se uma "opulenta fonte de riquezas" (MPEG, 1903, p. 122). O "progresso", perseguido também cobrava o seu preço. Com o avanço da ferrovia, as migrações aumentaram e consequentemente os problemas de saúde pública, como é o caso da varíola, que no início do século era uma ameaça, vinda de Minas Gerais e São Paulo.

A produção goiana, quando se organizava, não visava os mercados interiores, mas sim os grandes centros do sul: Triângulo Mineiro, São Paulo e Rio de Janeiro. A localização dos núcleos que iam desenvolvendo o seu potencial econômico à medida que a ferrovia avançava deixa isso claro: os goianos não produziam para Goiás. Junte-se a isso o problema da falta de mão de obra e teremos o resultado evidente da conta: em muitas regiões goianas, em muitas ocasiões, houve carestia. A *Mensagem* de 1903, ao tratar dos oficiais e praças, trazia a necessidade de pagamento extra aos que estivessem estacionados nas localidades de Jataí, Rio Verde, Boa Vista e na recebedoria de Rio Grande (MPEG, 1903, p. 142).

A carestia também poderia significar o alto volume comercial de algumas regiões. O Governo do Estado de Minas Gerais reclamava nas primeiras décadas do século da carestia no Triângulo Mineiro, principalmente na cidade de Uberaba. Talvez esse também seja o caso das regiões ao sul de Goiás e das localidades citadas, sem excluir, no entanto, a fuga de alimentos para os mercados que remuneravam melhor a produção.

O Secretario de Instrução, Indústrias e Obras Públicas, João Alves de Castro, resumiu as condições do Estado àquela altura. A educação primária pouco se desenvolvia, a Academia de Direito não era reconhecida pelo Governo Federal, a

iniciativa individual não avançava “devido à falta absoluta de capitais e a dificuldade dos meios de transportes”. [9]

O Governo do qual João Alves de Castro participou, liderado por Xavier de Almeida, foi responsável por profundas mudanças na estrutura administrativa goiana, rompendo com o grupo político dominante e com as práticas que prejudicavam a formação de uma burocracia que desvinculasse alguns interesses públicos de interesses privados. Rompendo temporariamente com o pacto sustentado por Leopoldo de Bulhões, o Governo de Xavier de Almeida conseguiu reforçar a arrecadação, não compactuando com as práticas que se colocavam ao lado da burla à estrutura tributária:

> Com Xavier de Almeida surge, talvez, a primeira tentativa de organizar burocraticamente o estado. A ação administrativa de sua gestão como governador (sic) é bem prova disso. Ao que parece, aí vai residir a questão básica da oposição tão violenta ao seu domínio que culminou em 1909, com a tomada do poder pela força. Pois ele, ao lado da melhoria do ensino e dos serviços, estabeleceu novos critérios na arrecadação dos impostos, não permitindo, e mesmo punindo, as sonegações (CAMPOS, 1987, p. 74, 75).

Para remediar a situação da economia, Alves de Castro propôs uma série de ações:

1 – organização de exposições estaduais em que seriam instituídos prêmios para criadores que apresentassem melhores espécies;

2 – estabelecimento de dois postos de reprodução;

3 – criação de um instituto de zootecnia, para a instrução de todos que quisessem obter conhecimentos necessários sobre a indústria pastoril.[10]

João Alves de Castro também se preocupou em recuperar o tempo perdido no que se refere à criação de um serviço de imigração. Não poderia esperar pela ação do Governo Federal, pois esse já estava convencido, nas suas próprias palavras, que este não era assunto de sua competência.

A produção goiana em 1905, apesar de não atingir altas cifras, não era insignificante, principalmente se não perdermos de vista as especificidades regionais e a falta de dados admitida a todo o momento pelos goianos. Havia a produção de

---

[9] Mensagem apresentada ao Dr. Xavier de Almeida, Presidente do Estado de Goiás, pelo Bacharel J. Alves de Castro Secretario de Instrução, Indústrias e Obras Públicas em 21 de Abril de 1905. p. 170 – 175.

[10] Mensagem apresentada ao Dr. Xavier de Almeida, Presidente do Estado de Goiás, pelo Bacharel J. Alves de Castro Secretario de Instrução, Indústrias e Obras Públicas em 21 de Abril de 1905. p. 176.

açúcar na capital, restrita devido à falta de maiores mercados consumidores, a produção de aguardente, de fumo, marmelada etc. Alves de Castro afirmava que "nas praças de Uberaba, São Paulo e Rio de Janeiro [era] muito procurado o fumo goiano, custando cada arrouba na média de Rs. 22$000 a Rs. 30$000, o regular, e Rs. 35$000 a Rs. 40$000 o especial."[11] O gado era o único produto que tinha a sua produção aumentada mesmo com a falta de transportes, pois era capaz de "se transportar por si mesmo a grandes distâncias", nas palavras de Castro.

O levantamento feito pelo secretário e sua equipe, apesar de ser o mais completo apresentado até aquele momento, trazia informações referentes apenas ao sul do Estado, nada constando sobre o norte. Havia apenas alguns números para São José do Duro, fornecidos por Abilio Wolney.

Castro dedicou algumas linhas à falta de um sistema de transportes. A constatação do problema não apontava para a sua solução; o Estado não possuía condições para saná-lo por si só. Não possuía rendas para tanto. Também reclamou da mudança de traçado da estrada de ferro estratégica.[12]

À medida que os anos passavam os municípios mais ao sul se destacavam como grandes produtores de gado, como Jataí, Rio Bonito e Rio Verde. Em 1906, a tônica foi a crise, com a suspensão do pagamento dos funcionários, retomada graças às verbas provenientes das exportações. Não havia como aumentar impostos para regularizar a situação, pois os custos de produção em Goiás eram caros. Faltavam braços, mercados consumidores, além das sempre lembradas vias de comunicação (MPEG, 1906, p. 94). O norte do Estado era visto como grande fonte de riquezas, mas a distância da capital dificultava a arrecadação. Era necessário instalar uma recebedoria no entroncamento dos rios Araguaia e Tocantins, o que não era feito por tratar-se de terreno contestado.

* * * * *

Segundo os administradores do Estado de Goiás, antes da criação da EFG e de sua chegada até o Estado, as estradas de terras impunham importantes limitações à produção goiana. Não havendo meios modernos de escoamento da

[11] Mensagem apresentada ao Dr. Xavier de Almeida, Presidente do Estado de Goiás, pelo Bacharel J. Alves de Castro, Secretário de Instrução, Indústrias e Obras Públicas em 21 de Abril de 1905. p. 228.

[12] Mensagem apresentada ao Dr. Xavier de Almeida, Presidente do Estado de Goiás, pelo Bacharel J. Alves de Castro, Secretário de Instrução, Indústrias e Obras Públicas em 21 de Abril de 1905. p. 276

produção, não haveria tampouco braços para a lavoura e a exploração da riqueza natural que Goiás tinha para oferecer. Não havendo o aumento da produção, criava-se um espiral no qual o aparato administrativo não se mostrava capaz de construir uma estrutura de arrecadação de impostos; não havendo aumento da arrecadação de impostos, não haveria como investir em meios modernos de transportes como a ferrovia e nem mesmo aperfeiçoar o que se tinha.

Nesta peleja, os arranjos políticos eram importantes. A quebra temporária do consenso político local durante o Governo de Xavier de Almeida demostrou a possibilidade de melhor fiscalização das rendas e a melhoria do sistema de transportes.

A confluência de fatores se dava em paralelo ao prosseguimento da CMEF e, mais do que isso, à expansão da economia cafeeira paulista. Em pouco tempo, os goianos veriam cumprida a sua maior reinvindicação: a chegada da ferrovia. Haveria aí grandes mudanças, injustamente atribuídas somente a ela.

1.2 – O empreendimento ferroviário no Brasil e o tempo da ferrovia em Goiás

> (...) posso vos declarar, jubiloso, que o Decreto n. 862 de 16 de outubro de 1890 respondeu ao meu desejo, concedendo a Companhia Mogiana, à Oeste de Minas, ao engenheiro Francisco Murtinho e ao Banco Construtor do Brasil, privilégios que resolvam o problema.[13]

> O Estado já se propõe a assumir as responsabilidades com a linha de Araguari à barranca do Paranaíba, que é território mineiro, e não pode fazer o sacrifício de subvencionar uma linha em território estranho, linha já construída e trafegada e que já goza de favores (MPEG, 1901, p. 26, 27).

Ainda nas primeiras décadas do século XX a ferrovia, antes da popularização do transporte de propulsão mecânica sobre rodas, era irradiadora de um fascínio que atingia e envolvia os homens de governo no Brasil. Ter a ferrovia significava estar de acordo com os tempos modernos, com a máquina e o progresso. Muitas

[13] Major Dr. Rodolpho Gustavo da Paixão, Governador do Estado de Goiás, sobre o problema da viação férrea.

vezes esperava-se da ferrovia o que ela não poderia oferecer: uma expansão econômica fácil, duradoura. Esperava-se a riqueza brotando da terra quando os trilhos a atingissem, feito um atributo mágico de histórias infantis. Foot Hardman descreveu esse fascínio despertado pelos caminhos de ferro; com as ferrovias a técnica se desprende das formas que a produziram e assume feição sobrenatural (HARDMAN, 1988, p. 39).

> Chuva, vapor, velocidade. Que mais? O trem passa veloz. Carrega um letreiro com seu nome com o desafio: *Catch me who can*. Mais do que a locomotiva e seus vagões, são precisamente os sentidos histórico-culturais de seu trajeto – de sua aparição/desaparição – que se oferecem nessa viagem para serem apanhados por quem puder.

Esta admiração despendida às estradas de ferro não era novidade, nem possuíam monopólio geográfico. Na Argentina, um dos maiores idealizadores da federação de 1853, Juan Baustista Alberdi, escreveu que "sin el ferrocarril no tendréis unidad política em países donde la distancia hace impossible la ación del poder central" (ALBERDI, 2009, p. 89).

As motivações para a criação de uma ferrovia eram diversas: havia em primeiro lugar a necessidade de integração de áreas distantes, política e economicamente. Neste aspecto, a República deu continuidade aos planos do Império, que via a constante necessidade da integração não só territorial, mas também das diferentes elites políticas regionais dentro de um mesmo plano político.

A ferrovia ainda poderia ter a conotação econômica. As estradas de natureza privada eram criadas para atender interesses econômicos específicos, ligadas ao transporte de produtos que dariam lucro, como no caso das ferrovias paulistas ligadas ao café. Para que os interesses privados se reunissem em torno deste objetivo, o Governo Central e os regionais ofereciam algumas facilidades, como a garantia de juros – que costumavam chegar a 7% – e a garantia de zona. Não era essa uma característica exclusivamente brasileira; a Argentina, quando se deparou com as mesmas questões encontrou saídas parecidas, de início apoiando as empresas com investimentos públicos e garantia de juros e, mais tarde, assumindo as linhas menos lucrativas (GÓMEZ, 2011).

Por último, a empresa ferroviária também era utilizada para fins especulativos. Durante a vigência da Política do Encilhamento, uma série de companhias surgiu

sem a mínima intenção de tornar realidade o seu traçado, cobiçando somente facilidades econômicas oferecidas pelo Governo.[14]

No caso de Goiás, as ferrovias não fogem a este contexto, servindo ainda como vetor de integração não só ao mercado nacional, mas também ao capitalismo internacional.

1.2.1 - A estrada de ferro estratégica

A ferrovia que primeiro atingiu Goiás foi a Estrada de Ferro Goiás, apesar de outros projetos também terem sido considerados, sustentáculos das esperanças de uma integração econômica anterior. Esse é o caso da ferrovia estratégica, prevista pelo Decreto número 862 de 16 de outubro de 1890.

Por este Decreto o Banco União de São Paulo recebeu a concessão para resolver o problema de falta de uma estrada que chegasse até o atual Centro Oeste brasileiro e drenasse para algum porto o comércio de Mato Grosso, feito em grande escala por meio da Bacia do Rio da Prata. A estrada de caráter estratégico não foi prontamente construída, mas o Banco União conseguiu manter a concessão em seu poder até 1904 (QUEIRÓS, 2004, p. 25).

Em 1893 foi assinado novo contrato entre o Bando União e o Estado de Goiás, decorrente da Lei Estadual n. 36, de 31 de julho do mesmo ano. O contrato se referia à construção de uma ferrovia que partiria da estrada de Coxim – a estratégica – ou de Rio Verde e iria até o norte do Estado. Foram concedidos privilégios de 60 anos a partir da assinatura do contrato. As condições eram:

- privilégio de zona de cinquenta quilômetros para cada lado do eixo da linha;
- direito de desapropriação de terrenos por onde passaria a ferrovia, além de desapropriação de terrenos para a construção de armazéns.

A companhia era obrigada a manter endereço em Goiás e reportar a descoberta de riquezas naturais e informações sobre a população à medida que as construções fossem feitas. Mesmo com o risco aparente o contrato, pelo menos o

[14] Encilhamento foi o nome dado pelo Visconde de Taunay ao movimento especulativo na Bolsa do Rio de Janeiro, em decorrência da reforma monetária posta em prática pelo Governo Provisório e que resultou em grande aumento na oferta de crédito.

que temos em mãos, não apresenta garantia de juros. O Governo Estadual seria o responsável pelo estabelecimento do trajeto, apontando os lugares onde as estações deveriam ser construídas. Também seria o responsável pelo estabelecimento de tarifas. A companhia ainda teria a obrigação de transportar cargas pertencentes aos governos municipais, plantas para distribuição, armamentos e colonos com o desconto entre 15% e 50 % da tarifa estipulada.[15]

O Banco União de São Paulo tinha como sede a cidade de mesmo nome e era responsável por uma grande parcela no mercado de crédito na primeira década republicana. A parte mais consistente dos negócios do Banco estava no setor industrial; em 1906, como consequência da crise bancária iniciada em 1901, houve uma significativa diminuição do número de bancos na capital paulista. Passaram de nove para dois. Neste período, o Banco União encerrou suas operações de crédito para dedicar-se exclusivamente às operações industriais (SAES, 1986, p. 102).

A instituição fazia parte de uma categoria conhecida como bancos universais, surgidos no início da República e responsáveis por uma gama de atividades ligadas ao incentivo do crédito. Foi marcado por uma atuação complexa; atuou como banco de emissão de São Paulo, como banco hipotecário e comercial (MARCONDES; HANLEY, 2009).

Os administradores de Goiás foram crédulos, como quem esperava a redenção pela mudança de regime. As *Mensagens* traziam informações sobre os passos do Governo Federal, que sempre estava prestes a colocar em prática a ferrovia estratégica. Em 1896 Francisco Leopoldo Rodrigues Jardim escrevia que o traçado já estava definido pelo Governo da República e que logo Goiás estaria em comunicação com Capital Federal (MPEG, 1896).

Foi em 1901 que o governo goiano admitiu a perda; deixou de esperar pela estrada estratégica. Em meio a críticas sobre o valor do novo traçado, o Presidente do Estado de Goiás, Urbano Coelho de Gouvêa, trouxe ao conhecimento do mundo oficial de Goiás que a estrada não partiria mais do Triângulo Mineiro e não mais cortaria o seu Estado (MPEG, 1901, p. 26).

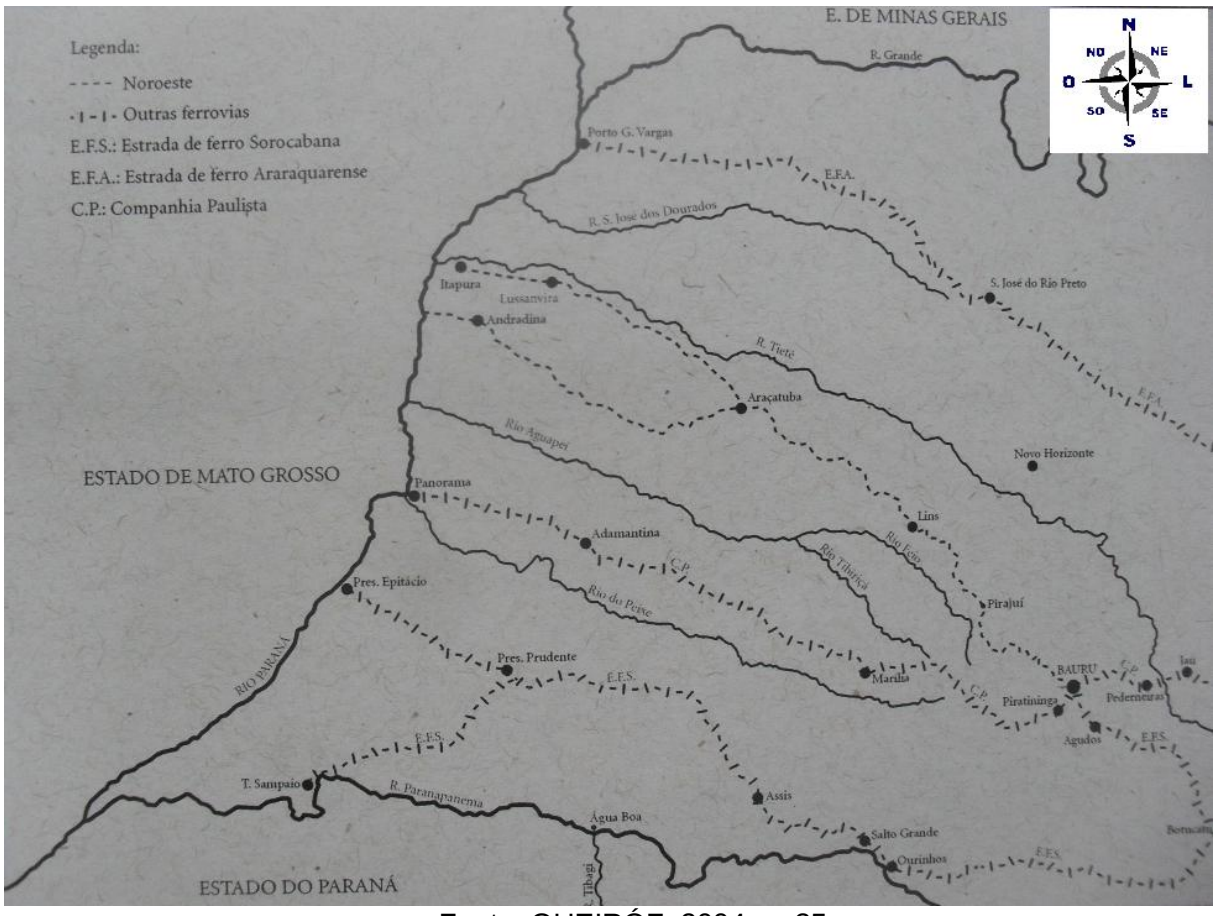
As críticas do Presidente de Goiás ao novo trajeto não se limitavam a sua debilidade estratégica. Também havia a pobreza dos terrenos que seriam cortados.

---

[15] GOIÁS. Contrato assinado entre o Governo do Estado de Goiás e o Banco União de São Paulo para a construção de ferrovia que parta da estrada de Coxim ou de Rio Verde até o norte do Estado. Goiás. Arquivo Histórico Estadual. Goiânia. Caixa 434, ano 1893.

Se essa era uma preocupação dos goianos, não parecia ser do Governo Federal. Paulo Roberto Cimó Queiróz enfatizou a importância estratégica da ferrovia que nasceu desse traçado: a Companhia de Estradas de Ferro do Noroeste do Brasil[16]. É nesse contexto que a ferrovia deve ser entendida e analisada (Figura 1.5).

Figura 1.5: Traçado a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil no Estado de São Paulo



Fonte: QUEIRÓZ, 2004, p. 35.

A construção da ferrovia estratégica partido de um ponto mais ao sul atendia a uma gama de interesses, quase todos eles paulistas. Fazia parte da estratégia de São Paulo para ganhar o mercado interno. Quando chocados com outros interesses regionais, via de regra, os interesses paulistas saíram vitoriosos, por questões políticas e econômicas, como ainda discutiremos. A construção da Estrada de Ferro do Noroeste do Brasil - a mudança do traçado original de Uberaba Coxim para Bauru-Cuiabá - é mais um capítulo desta história.

[16] De agora em diante referida também como Noroeste do Brasil ou simplesmente Noroeste.

Entre os interesses detectados por Cimó Queiróz para a mudança do traçado original estavam os da Companhia Paulista de Estradas de Ferro – que visava se beneficiar do tráfego da Noroeste. Foi por consulta desta companhia que o Clube de Engenharia do Rio de Janeiro se envolveu na questão e avalizou a posição paulista. Havia também os interesses da Sorocabana, que via a Noroeste do Brasil como uma continuação natural de sua linha (QUEIRÓZ, 2004, p. 25, 26; QUEIRÓZ, 1999, p. 1-4).

As reações a esta mudança de traçado não se restringiram às falas dos governantes goianos e nem ficaram perdidas no tempo após a decisão final e o início da construção da Noroeste. Em 1918 os colunistas de *A informação Goiana* ainda se queixaram da atuação paulista na mudança do trajeto. Na situação, utilizaram uma expressão da época que dizia que "São Paulo foi a ave e Goiás foi a paca". Além disso, sustentaram que o Governo Federal havia sido o verdadeiro responsável pelo não prolongamento da CMEF até Goiás. Mesmo a EFG que já servia ao Estado era criticada como mais presa aos interesses mineiros que goianos, levando de Goiás nada mais que o nome (*A Informação Goiana*, 15 de abril de 1918).

1.2.2 - Uma representante do setor de transportes paulista - a Companhia Mogiana de Estradas de Ferro e seus interesses não cafeeiros

A Companhia Mogiana de Estradas de Ferro foi uma das mais importantes ferrovias ligadas ao capital cafeeiro de São Paulo. Mais do que uma importância pontual, de ferrovia do café, serviu como ferramenta de atração para a órbita da economia paulista de regiões exteriores às suas fronteiras, como o Triângulo Mineiro, sul de Goiás e sul de Minas Gerais (MATOS, 1974).

A empresa foi formada em 1872, com a aparente intenção de construir uma ferrovia entre Campinas e Mogi Mirim com um ramal para Amparo, como ficou estabelecido pela Lei Provincial n. 18, de 16 de março de 1872. Este foi somente o primeiro passo colocado em prática pela diretoria da Mogiana, que já em seus primeiros anos nutria planos bem mais audaciosos, como a chegada até Cuiabá, passando por Goiás (PESSOA JUNIOR, 1886, p. 380). Os interesses da Companhia

podem ser detectados em relatórios da diretoria e em registros fornecidos por diferente agentes históricos, como Joaquim Almeida de Leite Moraes. Ao exercer o cargo executivo na Província de Goiás, Leite Moraes defendeu os interesses da Companhia Mogiana, dizendo que esta era a única ferrovia paulista em condições de realizar o feito.

O liberal Leite Moraes, membro da elite imperial paulista, foi designado para a presidência da Província de Goiás na década de 1880, incumbido de supervisionar o processo eleitoral. Foi nos trilhos da Companhia Mogiana que o político seguiu até o nordeste paulista. De lá em diante, foi a cavalo até a capital goiana. Enquanto exercia a presidência da província, elaborou relatório ao Governo Imperial, argumentando a favor da extensão dos trilhos da CMEF até o norte de Goiás. Em dezembro de 1880 expediu uma consulta ao Governo de São Paulo, indagando sobre o interesse das ferrovias paulistas em estenderem as suas linhas até o interior do Brasil. Para Leite Moraes, a Companhia Mogiana de Estradas de Ferro era a que podia corresponder em melhores condições às expectativas de chegada dos trilhos em solo goiano, em grande parte devido ao seu traçado natural. A linha deveria passar por Batatais, Franca, Uberaba, indo até Goiás e daí para Mato Grosso.[17]

O avanço da CMEF, como o avanço de todo o setor de transportes paulista, envolvia questões complexas, como o potencial dos terrenos a serem a tingidos, interesses de grandes produtores de café, ação de políticos locais etc. O caso da passagem da ferrovia por Ribeirão Preto ilustra essa situação. Neste trecho, grandes cafeicultores se colocaram contra o prosseguimento da linha que seguiria as antigas vias de comunicação. Se fosse assim, Ribeirão Preto seria alijado da passagem dos trilhos, que serviriam à cidade de Franca. A solução encontrada foi a divisão da linha tronco, para servir às duas localidades (FALEIROS; TOSI, 2000, p. 125).

No final do século XIX, a Companhia Mogiana de Estradas de Ferro ultrapassou as fronteiras paulistas e chegou até o Triângulo Mineiro, local há muito cobiçado pela empresa paulista.

[17] Relatório apresentado por Joaquim de Almeida Leite Moraes ao Governo Imperial. Disponível em <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/331/index.html>, acessado em outubro de 2012, p. 101 – 104.

Figura 1.6: Companhia Mogiana de Estradas de Ferro em 1970 – linha tronco e ramais

Fonte: <http://vfco.brazilia.jor.br/ferrovias/mapas/1970ciaMogiana.shtml >acessado em 20/08/2013.

Podemos destacar dois fatores que empurraram a ferrovia para além das fronteiras de São Paulo: a limitação de sua zona de exploração – como foi destacado por Flávio Saes – e a busca pelos produtos do Brasil central. Pela obra de próprio Saes também é possível identificar o surgimento da preocupação dos diretores da CMEF com relação às flutuações do preço do café; era necessário

diversificar o trafego para que a saúde financeira da empresa não se abalasse a cada ano de baixa de produção ou do preço de seu produto principal.[18]

Sobre o primeiro fator, Flávio Saes afirmou que foi em parte o esgotamento das possibilidades de expansão em solo paulista que forçou a Companhia Mogiana a seguir rumo ao norte, tocando o Triângulo Mineiro. Assim foi porque, segundo o autor, a CMEF era uma ferrovia do café; era este o produto que garantia as suas rendas e era ele que a ferrovia buscava prioritariamente. Era o que também ocorria com a sua maior rival, a Companhia Paulista de Estradas de Ferro.

Odilon Nogueira de Matos destacou dois como os fatores principais que levaram ao avanço do setor ferroviário privado: a garantia de juros e o privilégio de zona. A garantia de juros era oferecida tanto pelo Governo Central, quanto pelos governos provinciais/estaduais e visava atrair os capitais particulares para o empreendimento; muitas vezes chegavam a 7%, com 2% garantido pelas províncias/estados e 5% pelo Governo Central (MATOS, 1974, p. 55). Tão importante quando a garantia de juros nas primeiras décadas da expansão ferroviária, era a garantia de zona. Por ela, as ferrovias recebiam dos governos uma área exclusiva de exploração, onde nenhuma concorrente poderia intrometer-se.

As fontes que revelam o funcionamento da economia paulista trazem informações frequentes sobre os conflitos relativos ao privilégio de zona, principalmente entre a Companhia Mogiana de Estradas de Ferro e a Companhia Paulista de Estradas de Ferro. O último relatório apresentado à Assembleia Legislativa paulista no período imperial registrou os conflitos entre as duas empresas em tom de pesar:

> É de lamentar-se que as companhias Paulista e a Mogiana ainda não tenham chegado a acordo sobre suas constantes questões de zona.
> Em data de 9 de agosto a Companhia Paulista pediu-me providências no sentido de garantir a validade do privilégio de zona de seu ramal Cordeiros ao Rio Mogi Guaçu, e ao mesmo tempo lembrou como o alvitre mais racional de resolver as dúvidas o confiar esses estudos de discriminação de zona à Comissão Geológica Geográfica, encarregada de levantar a carta topográfica e geográfica da província.[19]

---

[18] Segundo Saes, nos primeiros anos do século XX, principalmente a partir de 1906, começa a surgir "um consenso com relação à necessidade de diversificação dos fluxos de transporte como única forma de superar o caráter cíclico do mercado cafeeiro". (SAES, 1981, p. 95).

[19] Relatório apresentado à Assembleia Legislativa Provincial de São Paulo pelo Presidente da Província, Dr. Pedro Vicente de Azevedo, no dia 11 de janeiro de 1889. p. 129.

Por essa estrutura a CMEF estava presa, condenada à marcha rumo ao atual Centro Oeste. O café, após Ribeirão Preto, seguiu para o oeste, para as terras contempladas pela sua maior rival, a Companhia Paulista de Estradas de Ferro. Ficar com os trilhos parados não era uma opção; apesar da pujança da cafeicultura ribeirão-pretana, já naquela época era conhecido o destino inevitável dos grandes centros produtores: após anos de bonança, sempre ocorria a decadência pela exaustão dos solos.

Mesmo sendo a Companhia Mogiana impelida a avançar rumo ao Centro Oeste, é facilmente detectada desde a sua fundação a intenção de ultrapassar os limites de São Paulo, indo muito além da cidade de Araguari, ponto máximo em que conseguiu tocar rumo ao norte. Gittel Vugman analisou o projeto da ferrovia de extensão de seus trilhos e da construção de uma linha que tinha como objetivo "varar os sertões paulistas e alcançar, através do Triângulo Mineiro, o coração de Goiás" (VUGMAN, 1976, p. 97).

Além dos aspectos materiais, o prolongamento da Companhia Mogiana – ou de outras quaisquer – até as regiões mais afastadas, ainda durante o Império, se articulava a projetos políticos sustentados por diferentes grupos. Zambony pontua que o Império visava, com o prolongamento da linha, conquistar setores descontentes com a monarquia (ZAMBONY, 1993, p. 89). Na República, a expansão da linha da CMEF estaria estreitamente ligada às demandas da elite paulista. Muitos diretores da Mogiana ocuparam altos cargos da administração pública de São Paulo.

Constatamos claramente a existência dos projetos. Não foi somente a perda de zonas cafeeiras para a Companhia Paulista que fez com que a Mogiana seguisse rumo a Goiás. Ainda no final do Império a CMEF atingiu a cidade mais importante do Triângulo Mineiro: Uberaba. Nos anos seguintes, já no início da República, chegou até Araguari, na divisa com o Estado de Goiás (Figura 1.6). Os planos eram que a ferrovia avançasse daí por diante e chegasse até a capital goiana. Mas não ultrapassou Minas Gerais. Ali, os trilhos da ferrovia permaneceram estacionados, deixando inconcluso o ramal que levava o nome de uma das cidades mais importantes do sul de Goiás: o Ramal Catalão.

Como evidenciam os Relatórios dos Presidentes de Goiás e diferentes periódicos, o governo goiano pressionou durante todo o tempo em favor da extensão da linha, oferecendo garantias para que a Mogiana chegasse até Goiás. Enquanto esperavam pela expansão, cidades importantes do sul do Estado buscaram a

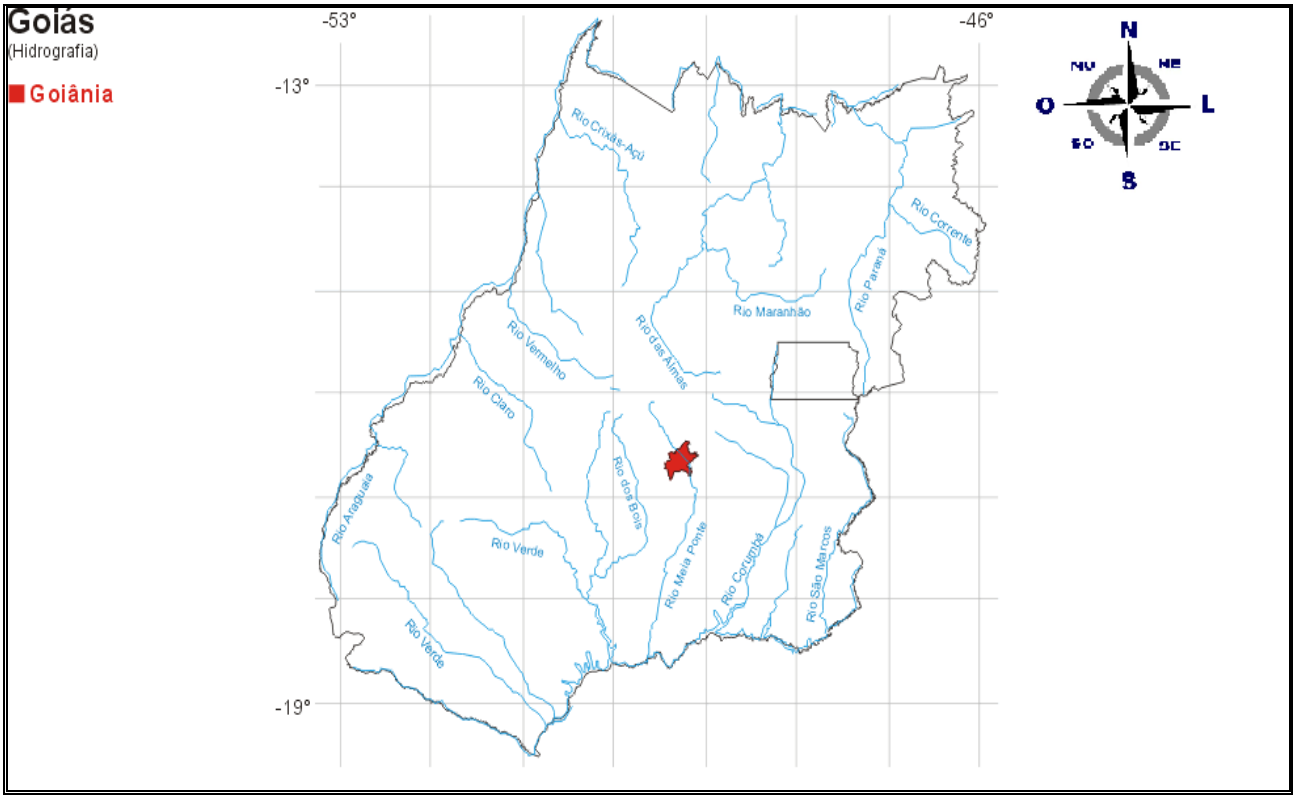
dinamização de seu comércio recorrendo à abertura de estradas que as ligasse às cidades mineiras servidas pelos trilhos da Mogiana. Morrinhos e Catalão se enquadravam nesse caso (Figura 1.3 e 1.6). Em 29 de outubro de 1895 o Conselho Municipal de Morrinhos reuniu-se em seção extraordinária, juntamente com um representante da Câmara Municipal de São Pedro de Uberabinha. O representante mineiro tentava convencer os goianos dos ganhos que seriam obtidos por meio da ligação daquela cidade à ponta dos trilhos da Companhia Mogiana em São Pedro de Uberabinha e reafirmava o compromisso da Câmara Municipal de Uberabinha em construir a estrada até as barras do Rio Paranaíba, além de disponibilizar barcas para a travessia do Rio Corumbá, em terreno goiano (Figura 1.7). O Conselho Municipal de Morrinhos, após a apresentação dos visitantes, decidiu-se por abrir imediatamente a estrada, mandando comunicar a decisão ao Governo do Estado.[20]

Pouco mais tarde foi encaminhado ofício pela Câmara Municipal de Morrinhos à Secretaria de Instrução, Indústria e Obras Públicas do Estado de Goiás. Este defendia que com a chegada da Mogiana a São Pedro do Uberabinha, era necessário tratar da melhoria das vias de comunicação que ligariam a cidade goiana à mineira. A nova estrada atravessaria os rios Paranaíba e Corumbá provisoriamente em barcas (ver Figura 1.7). Ramificar-se-ia em Morrinhos e iria até diferentes pontos das regiões ao sul do Estado, facilitando as exportações – principalmente as de gado – via aquela estação (ver Figura 1.10).[21]

[20] MORRINHOS. Ata do Conselho Municipal, 29 de outubro de 1895. Arquivo Histórico Estadual. Goiânia. Documentação sobre Morrinhos. Caixa 5, 1895 – 1899.

[21] MORRINHOS. Ofício dirigido pela Câmara Municipal a Secretaria de Instrução, Indústria e Obras Públicas do Estado de Goiás, solicitando a abertura de estrada até São Pedro do Uberabinha, em Minas Gerais. 25 de novembro de 1895. Arquivo Histórico Estadual. Goiânia. Documentação sobre Morrinhos. Caixa 5, 1895 – 1899. O ofício também dizia que a abertura da estrada e dos portos citados facilitaria a fiscalização e aumentaria a arrecadação estadual. Já previa também a construção de ponte sobre o Rio Paranaíba.

Figura 1.7: Mapa hidrográfico do Estado de Goiás



Fonte: <http://www.ambientebrasil.com.br/estadual/hidrografia/hgo.html> acessado em 10/02/2012.

Por sua vez em 1899, quando a Mogiana já havia chegado à cidade de Araguari, o conselho municipal de Catalão se preparava para a construção de uma estrada mais eficaz para a ligação da cidade com a ponta dos trilhos da ferrovia de São Paulo. A estrada já em trânsito possuía 65 quilômetros, distância maior do que a necessária, dada a ocorrência de curvas em excesso. O novo caminho, proposto por comissão nomeada pelo conselho municipal para tratar do caso, ligaria a cidade de forma mais eficaz à ponta da ferrovia e utilizaria um novo porto sobre o Rio Paranaíba, em local mais propício a sua travessia.[22] A estrada melhoraria o comércio com a cidade mineira e diminuiria os fretes.

Pouco após a apresentação do parecer da comissão recomendando a abertura da estrada, os comerciantes e outras personalidades importantes de Catalão encaminharam um abaixo assinado ao Conselho Municipal, solicitando maior empenho para a abertura do novo traçado. Entre os benefícios citados estava a cooperação dos moradores de Araguari, que estavam dispostos a assumir a

[22] Catalão. Conselho Municipal. Parecer sobre construção de novo traçado de Catalão a Araguari. 10 de junho de 1899. Arquivo Histórico Estadual. Goiânia. Documentação sobre Catalão. Caixa 4, 1885 - 1899.

construção para além do Rio Paranaíba (Figura 1.2). Pediam a mudança da estação fiscalizadora da antiga passagem do Rio – Porto Velho – para a nova, denominada floresta.[23]

Os habitantes das duas localidades foram felizes na sua busca pela ponta dos trilhos, ao invés de esperá-los; os trilhos da CMEF não se desdobraram para além de Araguari. A explicação para a não expansão tem sido encontrada nas crises: a crise financeira, apontada por Gittel Vugman, ou pelo esgotamento da zona paulista da Mogiana, responsável pelos seus lucros com o transporte de café, como destacou Flávio Saes. Estas crises poderiam frear os investimentos.

A partir da década de 1890 iniciou-se uma nova fase para a Companhia Mogiana; até aquela data, os resultados alcançados – principalmente na região de Ribeirão Preto, em São Paulo – fizeram com que um clima de otimismo tomasse conta da diretoria da empresa, impelindo-a a se lançar na busca da concretização de planos mais ousados, como a chegada até o Rio Araguaia e a construção de uma linha para o Porto de Santos, que faria com que a Mogiana deixasse de ser dependente da Santos - Jundiaí, ferrovia do capital inglês (VUGMAN,1976).[24]

A década de 1890 veio a frustrar as expectativas dos administradores da ferrovia em diferentes sentidos; em primeiro lugar, o esgotamento de suas zonas de influência já começava a ser algo perceptível, trazendo um horizonte nublado para o futuro imediato da empresa. Em segundo lugar, com a crise econômica que o país atravessava os capitais nacionais escassearam, forçando a CMEF a contrair empréstimos no exterior. Estes empréstimos pouco mais tarde, com o agravamento da crise da zona servida pela ferrovia, passaram a pesar no planejamento econômico e forçaram a mudança da política de prolongamentos da Mogiana (VUGMAN, 1976, p. 87).

Aprofundada a análise, o que se afigura como principal hipótese para o não prosseguimento dos trilhos da Mogiana para além de Araguari é a sua experiência frustrada no Triângulo Mineiro. A chegada até lá não foi um acidente. Já podemos

---

[23] CATALÃO. Abaixo assinado dirigido pelos moradores de Catalão ao Conselho Municipal, solicitando a abertura de nova estrada para Araguari. 10 de junho de 1899. Arquivo Histórico Estadual. Goiânia. Documentação sobre Catalão. Caixa 4, 1885 – 1899.

[24] Richard Grahan destacou que os ingleses possuíram um papel fundamental na constituição do sistema de transportes brasileiro, seja por meio do investimento direto – como no caso da Santos-Jundiaí – ou pelo fornecimento de empréstimos (GRAHAN, 1973).

entendê-la como parte da política da ferrovia. Os diretores da Mogiana sabiam, portanto, quais os produtos que transportariam e a tarifa que cada um poderia pagar.

Em termos de tráfego, a linha triangulina não apresentava resultados desprezíveis. Mesmo assim não foram capazes de sustentar a saúde financeira da linha, que se mostrou deficitária, como notamos pela Tabela 1.2:

Tabela 1.2: CMEF Resultados financeiros do Ramal Catalão, em contos de réis

Anos	Receita (1:000$000)	Despesa (1:000$000)	Déficit (1:000$000)
1889	83.397,94	120.568,05	37.170,11
1890	119.325,71	191.557,80	72.232,09
1891	138.231,25	225.214,00	86.982,75
1892	184.077,11	431.108,86	247.031,76
1893	318.268,37	619.319,87	301.051,50
1894	199.319,59	413.374,45	214.054,86
1895	353.469,00	501.945,71	148.476,71
1896	513.504,11	1.055.433,69	541.929,58
1897	700.404,19	1.279.329,57	578.925,38
1898	778.744,71	1.124.770,92	346.026,21
1899	751.124,21	1.057.908,92	306.784,71
1900	681.515,75	978.777,63	297.261,88
1901	686.629,14	937.230,10	250.600,96
1902	688.347,89	939.311,28	250.963,38
1903	623.644,73	892.312,09	268.667,37
1904	653.290,62	866.150,82	212.860,19
1905	689.790,44	856.780,45	166.990,01

Fonte. Relatórios do Ministério da Fazenda, 1893, 1895 e 1905.

Os produtos que não o café mostraram-se ineficazes na sustentação da ferrovia, como nos fica evidente. A aposta na busca do comércio das regiões centrais do Brasil não trouxe a recompensa esperada. Algo parecido aconteceria em São Paulo, durante a Primeira Guerra Mundial. Mesmo com o aumento do tráfego de cereais e gado, a ferrovia não conseguiu manter a sua distribuição de dividendos aos sócios nos patamares anteriores. A diretoria da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro trabalhava pelo aumento dos fretes dos alimentos, enquanto o governo paulista buscava justamente o contrário.

Não obstante, grande parte da aposta no prolongamento para além do Rio Grande foi feita durante a década de 1890, quando a desvalorização do mil réis tornou o empreendimento ferroviário muito mais caro do que costumava ser. A garantia de juros era dada sobre o capital autorizado. Por isso, mesmo com esse dispositivo, a linha de Catalão não era capaz de promover resultados superavitários, pois o capital garantido era muito menor do que o investido de fato.

A Mogiana apostava na mudança do eixo de comércio das regiões centrais do Brasil, do Pará para São Paulo. Era parte da política paulista na disputa por novas áreas de influência. Quando o projeto se frustrou, a diretoria não hesitou em redirecionar seus esforços, passando a buscar áreas mais próximas e potenciais produtoras de café, como o Sul de Minas Gerais (ver figura 1.6). No relatório da diretoria da CMEF aos acionistas apresentado em 1909, foi tratado o arrendamento da Rede sul Mineira pela ferrovia de São Paulo; a reunião extraordinária de 30 de julho de 1907 havia autorizado a companhia a adquirir a Estrada de Ferro Muzambinho, seus ramais. Na data o assunto ainda não havia sido resolvido pelo Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas.[25]

Mas havia ainda a necessidade de corresponder à expectativa criada com os planos de construção de uma linha que fosse até Goiás. A posição dos diretores da Companhia Mogiana frente ao prolongamento foi apresentada ao Ministério dos Negócios da Indústria, Viação e Obras Públicas nos termos seguintes:

> A construção da linha de Araguari a Catalão continua paralisada, alegando a Companhia que não pode avançar de Araguari, visto o excessivo capital necessário à construção do referido trecho, insuficiência da garantia de juros para cobrir os déficits da linha em tráfego e o fraco desenvolvimento da zona interessada, que não permite esperar compensação dos sacrifícios já feitos se não em futuro remoto.[26]

Aqui está exposta a limitação da garantia de juros para o setor ferroviário. A garantia oferecida para a Mogiana no Ramal Catalão sobre o capital autorizado está registrada no Decreto do Governo Provisório n. 862, de 16 de outubro de 1890: garantia de juros de 6% durante 30 anos, sobre o capital máximo de Rs. 30:000$000 por quilômetro.[27] Durante a década de 1890 a desvalorização do mil réis tornou a empresa muito mais onerosa; o custo quilométrico do Ramal Catalão chegou a Rs. 53:000$000 (PINTO, 1977, p. 123). A essa elevação dos custos de construção somou-se a frustração com os resultados do tráfego no Ramal e à necessidade de contratação de empréstimos externos, tornando inviável o prosseguimento da linha até o sul de Goiás, no que seria a quarta sessão do Ramal Catalão.

---

[25] Relatório da diretoria da CMEF para aprovação em Assembléia Geral, apresentado em 1909. p. 12.

[26] Relatório apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo Ministro de Estado dos Negócios da Indústria, Viação e Obras Públicas, Alfredo Eugênio de Almeida Maia, 1900. p. 571.

[27] Relatório apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo Ministro de Estado dos Negócios da Indústria, Viação e Obras Públicas, Barão de Lucena, 1891. p. 45.

A diretoria da Companhia Mogiana soube bem como tirar o máximo de proveito da situação. Depois de tomada a decisão da desistência do prosseguimento, entrou em acordo com a Companhia Alto Tocantins para que esta adquirisse as obrigações de construir uma linha que atingisse Goiás.

> (...) 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.[28]

De uma só vez, a Companhia Mogiana viu-se livre das obrigações adquiridas com um projeto que não mais parecia promissor e abriu novas possibilidades para o seu próprio tráfego no Triângulo Mineiro, ao garantir a extensão da nova ferrovia a partir do final da sua linha.

1.2.3 - A Estrada de Ferro Goiás

A antecessora da EFG, a Estrada de Ferro do Alto Tocantins, foi autorizada pelo Decreto n° 862, de 16 de outubro de 1890, o qual concedeu a mesma o direito sobre o traçado entre a vila de Catalão, no sul de Goiás, até Palmas, no norte, quase às margens do Rio Tocantins. Possuía garantia de juros de 6% sobre o capital de Rs. 30:000$000 por quilômetro durante trinta anos e privilégio de zona por sessenta anos (BORGES, 1989, p. 59). Foi esta companhia que, após a desistência da Mogiana, assumiu as incumbências de criação de uma linha que colocasse Goiás em contato com o litoral por via dupla: por meio de São Paulo, pelo encontro com a CMEF, e com o Rio de Janeiro, via Estrada de Ferro Oeste de Minas.

Para atender diferentes interesses e se viabilizar politicamente, a EFG foi dividida em duas grandes partes; a linha tronco, que partiria da cidade de Formiga, em Minas gerais, e seguiria até Leopoldina em Goiás, e o ramal de Araguari, que partindo desta cidade adentraria o Estado de Goiás. Mais tarde, por pressão de

[28] Relatório apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo Ministro de Estado dos Negócios da Indústria, Viação e Obras Públicas Lauro Severiano Miller, no ano de 1905. p. 546.

grupos econômicos do Triângulo Mineiro, o traçado foi alterado, indo à linha tronco se encontrar com o Ramal Araguari nesta cidade mineira.

A *Mensagem* de 1911, redigida pelo Coronel Urbano Coelho de Gouvêa, trouxe como grande novidade a chegada da EFG ao Estado. Também tratou da manutenção de uma estrada de rodagem que seguia para o Rio de Janeiro, do fracasso de todos os projetos de navegação e do plantio em grande escala de arroz, que poderia aumentar à medida que a ferrovia que levava o nome de Goiás avançasse (MPEG, 1911, p. 65). Estas informações são importantes: com o avanço da ferrovia, como se nota pelo acompanhamento das *Mensagens*, a lavoura goiana se expandiu. O arroz mereceu destaque neste processo, já que era um produto de grande procura nos grandes centros.

Quadro 1.1: Primeira Etapa de construção da EFG. Estações inauguradas de 1911 a 1914

Estações	Posição	Altitude	Inauguração
Araguari	0	930	28.09.1911
Amanhece	14,959	942,4	28.09.1911
Eng. Bethout	52,338	506,6	28.09.1911
Anhanguera	53,953	510	24.02.1913
Cumari	71,4	662,5	24.02.1913
Goiandira	92,485	815	24.03.1913
Catalão	115,726	844	24.02.1913
Veríssimo	118,875	606	01.12.1913
Iça	139,715	662	01.12.1913
Ipameri	155,379	726,9	01.12.1913
Inajá	176,987	885,3	15.11.1914
Urutaí	200,535	800,3	15.11.1914
Roncador	233,122	635	15.11.1914

Fonte: BRASIL. Ministério da Viação e Obras Públicas. Relatório das Estradas de Ferro. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1922. p. 40. IN: BORGES, 1994, p. 76

A primeira fase de construção da EFG se deu rapidamente, mesmo com as mudanças políticas ocorridas no Estado de Goiás no começo da década de 1910, quando a família Bulhões foi substituída pela família Caiado. Após a chegada em Roncador em 1914, a linha permaneceu estacionada até que a ponte sobre o Rio Corumbá fosse inaugurada, em 1922 (ver Figura 1.7). Nesse meio tempo, a Primeira Guerra mundial aumentou a procura pelos produtos goianos e o consequente tráfego pela ferrovia. Não eram, portanto, os resultados econômicos os únicos a interferir na sua extensão.

Na segunda década do século XX a EFG, apesar de seguir lentamente, já servia a parte importante do sul do Estado. A agricultura consequentemente se expandia atingido inclusive o mercado paulista; a pecuária ganhou novas proporções, pela procura mundial em épocas de guerra – o gado goiano entrava no mercado mundial por meio da intermediação de empresas do Estado de São Paulo, responsáveis pelo seu processamento e exportação. Mesmo com esta projeção, os governantes de Goiás ainda se enxergavam como periféricos no arranjo republicano:

> Apesar de o Estado de Goiás ser essencialmente pastoril e concorrer com grande parcela para a riqueza da União, nem por isso o Governo Federal se interessa pela nossa terra, extinguindo as duas únicas repartições que poderiam concorrer para o desenvolvimento da nossa criação e lavoura, a Inspetoria de Veterinária e a Inspetoria Agrícola, cujos serviços iam sendo apreciados tanto por criadores como por lavradores (MPEG, 1917, p. 160).

Neste ano a EFG era a responsável pela cobrança de impostos. Em 1916 o Estado sofreu calote por parte da ferrovia, que havia prometido acertar os pagamentos em 1919. Por conta destes problemas o contrato de arrecadação com a ferrovia foi rescindido. Neste mesmo momento, enquanto ocorria o desentendimento entre o governo goiano e a diretoria da EFG sobre a arrecadação e repasse de impostos, houve a prorrogação de prazo para a construção da ferrovia até o seu ponto final. Mesmo assim, a linha continuou paralisada. Com os problemas financeiros enfrentados pela empresa, causados principalmente pelos *déficits* da linha de Formiga, o Governo Federal encampou a ferrovia em 1920, por meio do Decreto n. 13.963 de janeiro deste ano. A administração e a continuação das obras ficaram a cargo do Governo Federal (BORGES, 1994, p. 68). Pelo mesmo Decreto a ferrovia foi dividida em duas partes: a linha tronco, que partia de Formiga, foi incorporada a Estrada de Ferro Oeste de Minas. O Ramal de Araguari passou a constituir a nova linha tronco da EFG. O governo goiano recebeu a notícia com otimismo, esperando que finalmente os trilhos alcançassem a cidade de Goiás.

A Informação goiana de 15 de janeiro deste mesmo ano dedicou um curto texto à decisão do Governo Federal. Afirmava que a medida era acertada e justificável pelo descaso e desorganização que havia se tornado marca da empresa. O texto também comemorava o desmembramento da ferrovia, comparando os

resultados superavitários do trecho de Araguari – Roncador com os *déficits* da antiga linha tronco (*A Informação Goiana*, 15 de janeiro de 1920).

Após a Primeira Guerra Mundial, mesmo com Goiás tendo se firmado entre os grandes produtores de grãos e de gado, a prosperidade acarretada pelo conflito tornou-se passado e o Estado passou a se envolver com as mesmas questões que antes enchiam as páginas das *Mensagens*. A crise na região da EFG era notada; em 1922 houve a diminuição das exportações pelos trilhos da ferrovia goiana, em contraste com o que havia ocorrido durante a guerra.

Na impossibilidade de tomar para si o trabalho de prosseguimento da ferrovia, o governo goiano optou pela colocação em prática de um vasto plano de viação baseado nas estradas de rodagem, as quais deveriam ligar os diferentes pontos do estado aos trilhos da Estrada de Ferro Goiás.[29]

O relatório da Secretaria de Obras Públicas de Goiás relativo ao exercício de 1929 é uma rica fonte de informações sobre a situação dos transportes goianos no ano que fecha o nosso período. Segundo o que afirmava o Secretario, a maior atividade da Secretaria naquele ano se concentrou no Departamento de Estradas e Rodagem. Era a seção melhor aparelhada, apesar da falta de pessoal. Naquelas linhas era denunciada a maneira como a rede rodoviária de Goiás havia se construído; os traçados eram mal feitos e irracionais, com predomínio da "preocupação arcaica com a linha reta, sem a devida atenção para os verdadeiros requisitos técnicos que devem presidir ao traçado de uma estrada: declividades limitadas, natureza e configuração dos terrenos, direção preferencial pelos divisores de água etc*"*. [30]

Entre as principais estradas estava em construção a que ligaria a capital à cidade de São João do Tocantins e à ponta da Estrada de Ferro Goiás via Jaraguá. As estradas estavam divididas em dois grupos: as de penetração e as de classe. As de penetração seriam as primeiras a serem abertas em certa região; quando esta região respondia economicamente, as mesmas se tornavam estradas de classe. Eram utilizadas poucas máquinas em sua manutenção e as ações estavam

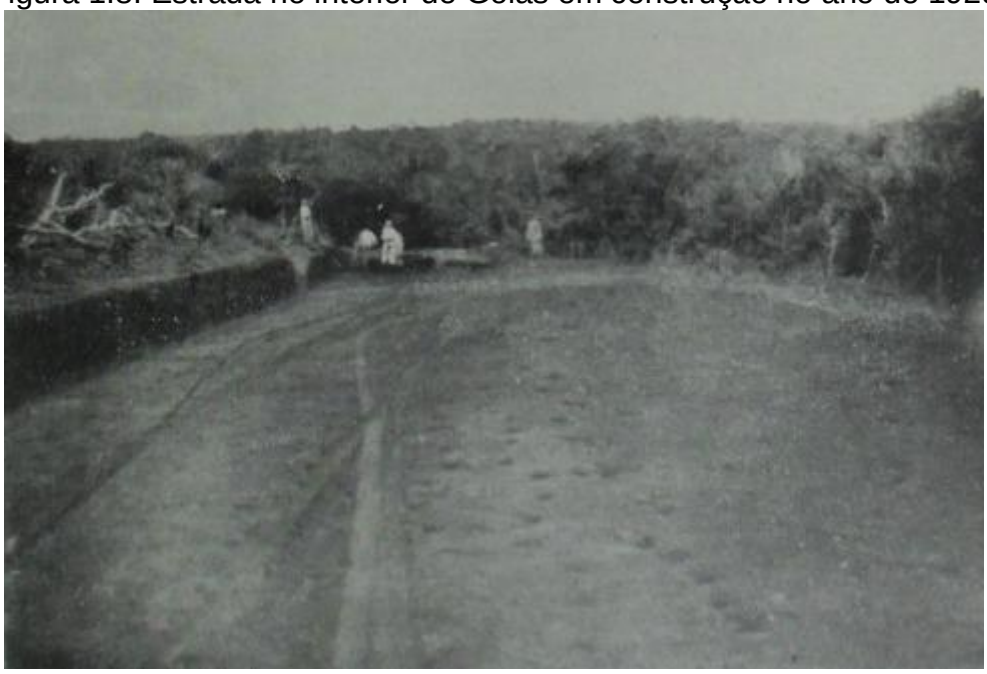
---

[29] Houve, em 1927, uma negociação entre o Estado de Goiás e o Governo da União na tentativa de arrendamento da EFG, para que os goianos pudessem se encarregar de seu prosseguimento. A proposta seria votada em breve no Congresso Estadual. O plano não se concretizou e a EFG continuou nas mãos da União (MPEG, 1927, p. 02).

[30] Relatório apresentado ao Senhor Doutor Alfredo Lopes de Moraes, Presidente do Estado de Goiás, pelo Secretario de Obras Públicas Jalles Machado de Siqueira. Exercício de 1929. Empresa Gráfica e Revista dos Tribunais, 1930. p. 15.

concentradas no melhoramento das de penetração já existentes e na manutenção das estradas de classe.

Figura 1.8: Estrada no interior de Goiás em construção no ano de 1929



Fonte: Relatório da Secretaria de Obras Públicas do Estado de Goiás, 1929.

Outra estrada importante em construção era a que ligaria o sul ao norte do Estado; era a Estrada do Norte, que deveria ir até o limite com a Bahia. Apesar de parte dos esforços se voltarem para o norte, o sul ainda continuava sendo a prioridade:

> Visando a ligação da capital e o Sul do Estado a Uberlândia (...) e ao Porto do Cemitério da E.F. Paulista, o Estado desenvolveu regular atividade, transformando em estradas de classe os trechos quase intransitáveis das antigas estradas de penetração que demandam aquelas estações, porque assim o exigia a intensidade do respectivo tráfego.[31]

O Porto do Cemitério fazia parte do sistema de comunicações que ligava as regiões criadoras de gado à cidade de Barretos, onde se encontrava na década de 1920 o frigorífico Anglo. As estradas de rodagem de Goiás no momento estavam divididas da seguinte forma (Quadro 1.2 e 1.3):

[31] Relatório apresentado ao Senhor Doutor Alfredo Lopes de Moraes, Presidente do Estado de Goiás, pelo Secretario de Obras Públicas Jalles Machado de Siqueira. Exercício de 1929. Empresa Gráfica e Revista dos Tribunais, 1930. p. 25.

Quadro 1.2: Estradas de Primeira Classe: Abaulada, com 8 metros de largura

Inhumas a Viamonte pública	108 quilômetros
Capital a Itaberaí	42 quilômetros
Itabaraí a Catingueiro Grande	36 quilômetros
Catingueiro Grande a Inhumas	30 quilômetros

Fonte: Relatório da Secretaria de Obras Públicas de Goiás, 1929.

Quadro 1.3: Estradas de Segunda Classe: Abaulada, com 6 metros de largura

Inhumas a Vianópolis de concessão federal	157 quilômetros
Inhumas a Nova Veneza	26 quilômetros
Nova Veneza ao Serrado	15 quilômetros
Cerrado a Anápolis	36 quilômetros
Anápolis a Bonfim	62 quilômetros
Bonfim a Vianópolis	18 quilômetros
Inhumas a S. Geraldo	20 quilômetros
Buriti Alegre a Santa Rita do Paranaíba (concessão estadual)	40 quilômetros
Alegre a Morrinhos (parte de Segunda Classe)	19 quilômetros

Fonte: Relatório da Secretaria de Obras Públicas de Goiás, 1929.

Além dessas, havia mais de cinco mil quilômetros de estradas de penetração, consideradas de terceira classe. Essas estradas eram mais simples e fáceis de construir.

Apesar de durante o período de 1894 a 1930, na média, os gastos com obras públicas ficarem em quinto lugar, com 6,5% - atrás de força pública (26,8%), fisco (14,7%), justiça (13,4%) e educação (10,6%) – na década de 1920 esses gastos cresceram, chegando a 10% em 1922 e ultrapassando 13% em 1930 (CAMPOS, 1987, p. 65, 108).

Figura 1.9: Estrada no interior de Goiás em 1929, já apedregulhada

Fonte: Relatório da Secretaria de Obras Públicas de Goiás, 1929.

Anápolis é um exemplo de município que se movimentou para ligar-se a ponta dos trilhos da EFG em Roncador. Desde a inauguração dessa estação até a chegada dos trilhos na cidade foram vinte anos durante os quais se desenvolveu uma importante malha de estradas municipais (POLONIAL, 1995, p. 101).

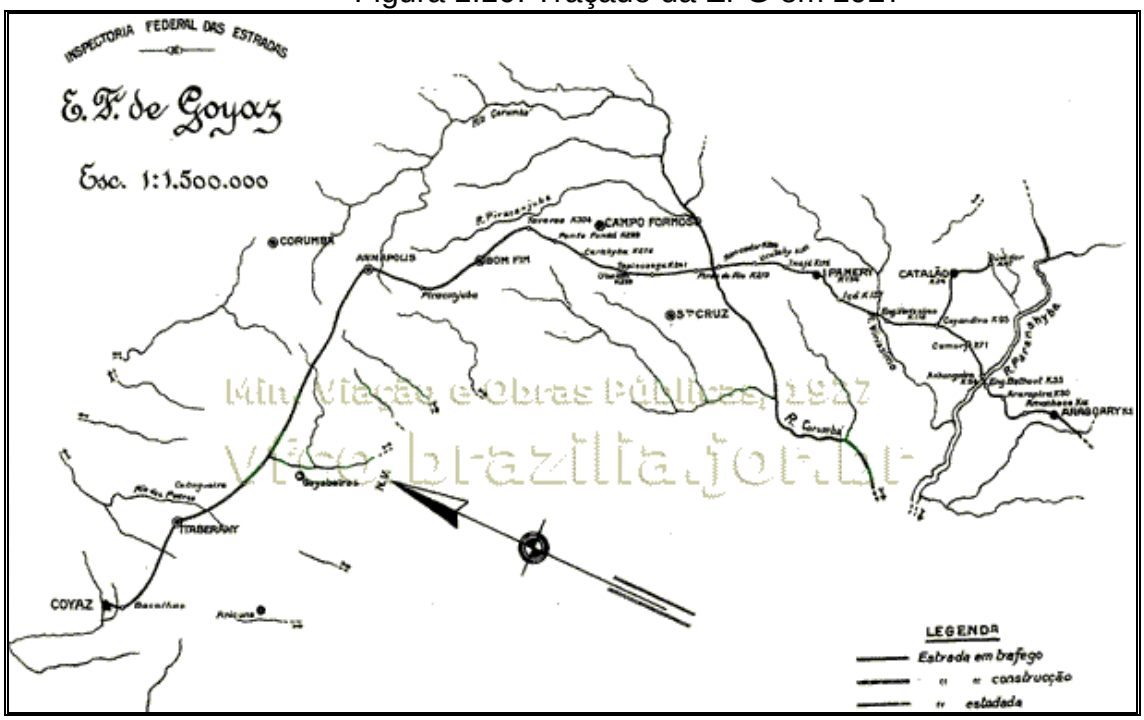
Mesmo com os problemas após a Primeira Guerra Mundial, a situação financeira de Goiás não regrediu à época dos *déficits*:

> A valorização do gado e o notável desenvolvimento de nossa lavoura de cereais continuam a concorrer para a prosperidade de nossa situação econômica.
> E a consequência é o estado cada vez mais auspicioso de nossas finanças, certo, como é, que estas são o reflexo daquela, desde que, como tenho feito, seja adotado um regime de severa fiscalização das rendas e rigoroso emprego dos dinheiros públicos.
> (...)
> Com muito prazer e orgulho vos afirmo: Goiás não deve coisa alguma, nem interna, nem externamente (...) (MPEG, 1919, p. 106).

Em 1923 a ponte sobre o Rio Corumbá já havia sido inaugurada e não restavam grandes obstáculos para o prosseguimento da EFG (Figura 1.6). O novo problema que surgiu foi o da falta de trilhos, que não chegavam em quantidade suficiente para a continuação dos trabalhos. Epitácio Pessoa era apontado como um dos grandes entusiastas da chegada da ferrovia até a capital goiana. Em outubro de 1919 o periódico *A informação Goiana* elogiava a atuação do Presidente na defesa

do interesse dos Estados mais fracos (*A Informação Goiana*, 15 de outubro de 1919). Não foi essa a única vez que Epitácio Pessoa foi elogiado pelo periódico. Frequentemente, quando se tratava do avanço da ferrovia o seu nome era citado.

Figura 1.10: Traçado da EFG em 1927



Fonte: <http://vfco.brazilia.jor.br/ferrovias/mapas/1927-Estrada-Ferro-Goias.shtml >, acessado em 07/02/2013.

Pelo Quadro 1.4, podemos acompanhar a segunda fase de construção da EFG.

Quadro 1.4: Segunda etapa de construção da EFG, de 1922 a 1950

Estações	Posição	Altitude	Inauguração
Soldado Esteves	232,12	837	12.04.1923
Eng. Baldoíno	240,844	891	09.11.1922
Egerineu Teixeira	254,374	961	01.11.1923
Quilômetro 265	265	970	10.09.1932
Caraíbas	275,211	970	01.11.1923
Ponte Funda	289,06	993	15.09.1924
Vianópolis	303,602	990	15.09.1924
Silvânia	320,88	997	03.05.1930
Padre Silvino	330,69	1.034	01.10.1954
Leopoldo Bulhões	338,99	1.021	13.05.1931
Jarina	344,5	1.051	07.09.1950
Mestre Nogueira	358,006	908	07.09.1950
Senador Paranhos	370,131	837	07.09.1950
Bonfinópolis	377,566	913	07.09.1950
H. Guimarães	393,554	720	07.09.1950
Senador Canedo	403,625	765	07.09.1950
Eng. N. Galvão	410,36	709	07.09.1950
Santa Marta	419,087	679	07.09.1950
Goiânia	429,867	720	07.09.1950
Ramal de Anápolis			
Eng. Valente	352,93	1.026	07.09.1935
General Curado	369,74	1.086	07.09.1935
Eng. Castilho	383,192	1.020	02.07.1951
Anápolis	387	1.000	07.09.1935

Fonte: BORGES, 1994, p. 94.

Barsanufo Gomides Borges, quando empreende a explicação dos motivos que levaram ao não prolongamento da EFG até a capital de Goiás durante o período mostra-se adepto da tese de Francisco Itami Campos; defende que atitude conservadora dos governos locais buscou frear a ferrovia. Nas suas palavras:

> A construção da ferrovia não resultou do empenho político da classe dominante do Estado. As oligarquias ligadas à antiga estrutura de pactuação, tanto a nível nacional quanto regional, de uma certa forma se opuseram ao apoio do Estado aos planos e projetos de construção ferroviária (BORGES, 1989, p. 55).

Pouco mais adiante:

> Portanto, a implementação da Estrada de Ferro Goiás resultou primeiro do empenho político de uma fração de classe dominante ligada a novos grupos oligárquicos que despontavam como força política no Estado, o qual contou com apoio do capital financeiro internacional (BORGES, 1989, p. 55).

Em primeiro lugar, discordamos da ação negativa dos governantes goianos. Como a análise até aqui já demonstra, não existem elementos mínimos que sustentem esta conclusão. Talvez a concepção da ação negativa esteja mais ligada à imagem construída sobre os Bulhões pelas oligarquias dissidentes, como é ressaltado por Maria Amélia Sant'Anna Moraes (1974). Pelo contrário, todas as fontes consultadas trazem as ações de diferentes grupos sociais goianos – inclusive os que ocupavam o executivo – para o estabelecimento de vias de comunicação que servissem de forma eficaz ao Estado. Em Anápolis, por exemplo, a ferrovia era quase uma unanimidade; quem a criticava era duramente atacado (POLONIAL, 1995, p. 104). Havia ainda o fascínio já descrito por Foot Hardman; ter a ferrovia significava estar integrado ao mundo moderno, possuir relevância. No panorama da Primeira República brasileira possuir uma ferrovia também ampliava o prestígio político.

Além disso, dentro do padrão de possibilidade de estabelecimento de pactos entre elites na Primeira República, a Política dos Governadores aliava governos estaduais e Governo Federal, num jogo de apoio mútuo. Sendo assim, o primeiro empréstimo para o avanço da EFG, recebido em 1906 e com o aval do Governo Federal, dificilmente seria feito sem uma negociação prévia com o Estado que deveria ser servido pela ferrovia. Houve outro empréstimo em 1910, somando os dois o montante não desprezível de 125 milhões de francos, como se lê no próprio trabalho de Borges.

Por último, só um estudo aprofundado em com uma abordagem cuidadosa poderia constatar o verdadeiro nível de insatisfação dos "coronéis" goianos com a ferrovia e sua claridade quanto às mudanças que os trilhos poderiam trazer, tal como as ameaças ao seu domínio.

Até o final do período, os goianos não se viram contemplados pela chegada da ferrovia até a cidade de Goiás, nem alcançaram a projeção que perseguiam desde o início do período republicano. Goiás seria integrado com maior eficiência à economia nacional após 1930, com a mudança política e a consequente

reordenação econômica voltada para o mercado interno. Mesmo assim, dadas as condições concretas, o Estado já havia alcançado o seu quinhão.[32]

1.2.4 – O porto de Goiás no Atlântico

A concretização de projetos de integração econômica dependia da ação de diferentes grupos sociais que se articulavam em torno destes por possuírem interesses convergentes, pelo menos em algum ponto. Pela maneira como o projeto da EFG foi colocado em prática, dividindo a ferrovia em duas grandes partes, havia claramente a conjugação de interesses mineiros – que seriam servidos pela linha tronco da ferrovia e teriam condições de atrair para si as produções das regiões centrais – dos paulistas – que vislumbravam o mesmo que os mineiros, pelo estabelecimento de tráfego entre EFG e CMEF – e principalmente os goianos, que finalmente seriam servidos pela ferrovia que há muito cobiçavam. Mesmo os grupos que se articulavam para dar concretude aos projetos disputavam entre si, para que no final pudessem ser contemplados ao máximo.

A disputa dos interesses goianos com os mineiros, via de regra beneficiava os segundos. Por isso houve quem sustentasse desde o início que quem realmente ganhava com a construção da EFG eram os habitantes do Estado montanhês, que teriam seu território servido por mais uma ferrovia. As ressalvas dos goianos também se direcionavam aos paulistas, responsáveis pela mudança no traçado da estrada de ferro estratégica e pelo consequente adiamento das pretensões goianas.

Nesse contexto, parte dos colunistas da revista *A informação Goiana* defendia outro projeto para a ligação de Goiás ao litoral no final da segunda década do século XX: a ligação com o Porto de Angra dos Reis, no Rio de Janeiro. Em 17 de setembro de 1917 a revista trazia as seguintes linhas, caracterizando a cidade:

---

[32] Na segunda metade do século XIX, o pacto entre poder central e as províncias argentinas, baseava-se na concepção de que todas as partes e regiões deveriam dividir os frutos do progresso (PALERMO, 2006). No Brasil, a disputa pelos projetos ferroviários também segue estes preceitos, entre outros trabalhados aqui e que alcançaram grande relevância.

> A grande cidade, hoje em ruínas com os seus conventos seculares, olhando os mares do alto das colinas de espaldas sempre verdes, com seu casario baixo dos tempos da colônia, recordando uma era de fartura que passou, parece adormecida a espera que os silvos das locomotivas despertem do marasmo que já dura um século (*A Informação Goiana*, 15/09/1917, p. 19).

Adiante era afirmado que a cidade possuía todos os predicados para ser o grande entreposto de Mato Grosso e Goiás, forçados a superar uma série de obstáculos para recorrer a Santos, ao Rio de Janeiro ou ao Pará.

A ligação seria feita da seguinte forma:

> Com pouco mais de oito mil contos tudo estaria feito. Da Oeste de Minas apenas dezoito quilômetros faltam para que a estrada alcance o mar naquela zona. Está pronto o leito, prontas estão as obras de arte, túneis e pontes (...) e o abandono deste trabalho arriscaria dentro em pouco que ele se perdesse irremediavelmente (*A Informação Goiana*, 15 de setembro de 1917).

Carlos Maul, autor do artigo, pedia providência dos governos do Rio de Janeiro e de Goiás para que a rede de viação fosse criada. A edição de 15 de abril de 1918, a mesma que reclamava da atuação paulista na mudança do traçado da ferrovia estratégica, defendia o prolongamento da Estrada de Ferro Oeste de Minas até Goiás e a utilização do Porto de Angra dos Reis como porto goiano. Goiás era descrito como vítima do Triângulo Mineiro, de São Paulo e das tarifas da Central do Brasil; o artigo era assinado por José Carlos de Carvalho (*A Informação Goiana*, 15 04/1918, p. 113). Pouco mais tarde foi assinado o contrato para a construção do que faltava para que a EFOM chegasse até Angra dos Reis. Aquela altura a Estrada de Ferro Goiás era tratada pelo periódico goiano como “polvo que sugava as riquezas do Estado”.

O Governo do Estado do Rio de janeiro também acompanhava a discussão sobre a chegada da ferrovia até o porto de Angra dos Reis:

> O Governo Federal resolveu mandar prosseguir as obras do prolongamento da Estrada de Ferro Oeste de Minas até Angra dos Reis. A construção do trecho já estudado vai levar novas esperanças de ressurgimento à zona sul fluminense e compensará a soma de 1.300 contos com que o Estado ocorreu para as obras daquela via férrea (MPERJ, 1918, p. 38).

No Relatório do Governo do Rio de Janeiro de 1918 essas foram as únicas linhas dedicadas à questão; já as sobre a estrada de rodagem *Indústria e Comércio*, que ligava o Rio de Janeiro a Minas Gerais, ocuparam mais de uma página.

Em de outubro de 1919 o próprio Henrique Silva, líder do periódico, publicou artigo com o título *O porto de Goiás no Atlântico sul.* Nele alardeava o brilhante futuro reservado à cidade de Angra dos Reis pela exportação dos produtos do Brasil central. Por ali seria feita a integração do Sudeste do Brasil com o Norte, por meio do sistema de transportes formado pela EFOM, EFG, navegação dos rios goianos e, finalmente, Estrada de Ferro do Norte do Brasil[33]. Seria concretizada a tão esperada ligação entre o Rio de Janeiro e a região amazônica (*A Informação Goiana*, 15/10/1919, p. 36).

Este projeto se tornou só mais um no arquivo dos que pretendiam dar importante passo na até hoje almejada integração nacional. Em 1920, é possível encontrar artigo que estampa a firmação que, já que Goiás dependia de alguém, era melhor que fosse dos paulistas. O futuro de Goiás estaria na sua aproximação com São Paulo (*A Informação Goiana*, 15/05/1920, p. 117).

* * * *

Os diferentes projetos ferroviários que poderiam servir a Goiás não foram estranhos ao panorama mais amplo da questão ferroviária no Brasil. Existiram fatores estratégicos, com a necessidade de desviar o comércio de Mato Grosso que era feito por meio da Bacia do Prata. Houve também a motivação econômica, de buscar produtos que Goiás poderia oferecer aos grandes centros consumidores nacionais e ao mercado internacional. A Companhia Mogiana de Estradas de Ferro e a Companhia Paulista de Estradas de Ferro sustentavam a fé nas potencialidades do Brasil central, pelo comércio de itens como o sal e o gado. Não obstante, a ferrovia que tocou Goiás foi a criada especificamente para este fim: a Estrada de Ferro Goiás. A EFG não era deficitária. Em muitos casos, os goianos defendiam a sua expansão comparando os seus resultados com o de outras empresas públicas, como a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil – a ferrovia estratégica.

[33] A Estrada de Ferro do Norte do Brasil foi criada com o nome de Estrada de Ferro de Alcobaça a Praia da Rainha. Fazia parte, como veremos em tópico posterior, de um projeto paraense que visava drenar para o seu porto a produção das regiões centrais do Brasil.

O que a princípio apresenta-se como positivo, se analisado mais a fundo, desvela algo pouco favorável aos goianos. Em grande parte, eram as condições precárias da EFG que contribuíam para seu *superávit*. Não havendo o investimento necessário para a manutenção e melhoria das linhas, fazia-se caixa sem atender totalmente às necessidades das regiões que cortava. Em 1927, o Presidente do Estado de Goiás, Brasil Ramos Caiado, apontava problemas em alguns trechos da ferrovia e nas condições de tráfego:

> No quadro de material rodante, em que figuram 21 carros, 10 estão precisando de grandes consertos e, entre 112 vagões, 61 precisam de sérias reparações, isto é, metade desse material serve mal ao fim a que se destina, ficando dessa arte perfeitamente caracterizada a necessidade imprescritível de novas instalações (MPEG, 1926, p. 21)

Aqui, outra questão ligada a Goiás nos ajuda a pensar a expansão ferroviária: a ferrovia no Brasil não era sustentada somente pelo café e os interesses ferroviários não se ligavam somente a este produto (NUNES, 2005, p. 34). Mesmo com as condições precárias, os produtos em tráfego eram o suficiente para a sustentação da empresa.

Mesmo assim, a ferrovia não era um benefício em si: só poderia ter impactos positivos na medida em que existissem mercados em condições de adquirir os produtos goianos. No caso de Goiás, estes mercados eram principalmente os paulistas. No momento em que estes demandaram, a economia goiana reagiu e até mesmo as estradas de terra, ligadas ao tronco ferroviário, se dinamizaram. Além da ligação com mercados exteriores ao Estado, as ferrovias liberaram fatores que puderam ser canalizados para outras atividades.[34]

[34] William Summerhill, ao comparar a implementação das ferrovias no Brasil e no México, destacou que as ferrovias nos dois países tornaram capaz a liberação de fatores produtivos que puderam se dirigir a outras áreas e também diminuiram os custos de transportes, auxiliando na integração de áreas distantes aos mercados consumidores (SUMMERHILL, 1997). Já Robert William Fogel – este ao analisar a história das ferrovias nos Estados Unidos – discorda da importância atribuída às ferrovias e afirma que outros meios de transportes, como os canais, poderiam fazer o mesmo, integrando mercados e liberando fatores produtivos (FOGEL, 1964). No nosso caso, acreditamos que outros meio ajudaram na dinamização da economia regional, como é o caso das estradas de rodagem. Contudo, estas só funcionavam e cumpriam a sua função se ligadas aos trilhos, tanto em Goiás, quanto no Triângulo Mineiro.

1.3 - E o Norte continuava distante

A referência aos projetos fluviais que apareciam com certa frequência nas falas dos agentes históricos responsáveis pela administração goiana não mascaram o fato de que, a partir do momento em que a ferrovia e a ligação com São Paulo apresentou-se como possibilidade palpável, as ligações com Belém do Pará e com o mercado mundial por meio de seu porto acabaram sendo relegadas a segundo plano. Assim como a integração econômica das regiões ao sul de Goiás envolvia uma diversidade de interesses ligados a grupos políticos e econômicos de dentro e de fora do Estado, a integração do norte também seguia estes parâmetros. Sobre o norte goiano se estendiam, sobretudo, os interesses dos paraenses, os quais se encontravam tomados por um momento de expansão econômica que vinha do final do século XIX, com a procura mundial por um produto que era abundante na região: a borracha.

De partida, há a dificuldade para definirmos com precisão geográfica o que é chamado de norte de Goiás no final do século XIX e início do século XX. Luís Palacín Gomes, quando pesquisou as revoluções de Boa Vista, recorreu à divisão do IBGE, anterior à criação do Estado do Tocantins. O Instituto dividia o antigo Estado de Goiás em regiões homogêneas. A primeira delas era o extremo norte goiano, localizado entre os Rio Araguaia e Tocantins, formado por municípios que se desmembraram de Boa Vista a partir de 1930 (GOMES, 1990, p. 16).

Para os dirigentes locais, tanto como um lugar marcado na geografia, o norte de Goiás era um lugar simbólico. Era o distante, o que não poderia ser apreendido, controlado; era onde os braços arrecadadores do Estado não conseguiam se fazer sentir e a terra se encontrava vazia, abandonada. Era o desconhecido, onde os esforços civilizadores falhavam. O norte “em Goiás deixou muito cedo de ser um denotativo meramente geográfico para carregar um peso de oposição política, (...) todo um quadro de involução social e atraso econômico” (GOMES, 1990, p. 11). A sua composição populacional era caracterizada pela presença de imigrantes de outros Estados, principalmente do Nordeste, com o qual mantinha relações econômicas e políticas.

Aqui, manteremos a definição para o norte de Goiás já utilizada em trabalho anterior: local de formação diferenciada pelas suas ligações com o Nordeste e Norte

do Brasil, pouco contemplada pelos projetos ferroviários da primeira metade do século XX; não era alcançado pelos circuitos econômicos que serviam ao sul de Goiás. É o espaço que atualmente corresponde ao Estado do Tocantins.[35]

No início do século XX o norte de Goiás continuava um "vazio demográfico"[36] o que pouco mudaria até 1930. A principal saída para a sua viabilização econômica e integração ao Estado como um todo se baseava no incentivo à navegação fluvial, que daria à região uma saída para o mar via Belém do Pará.

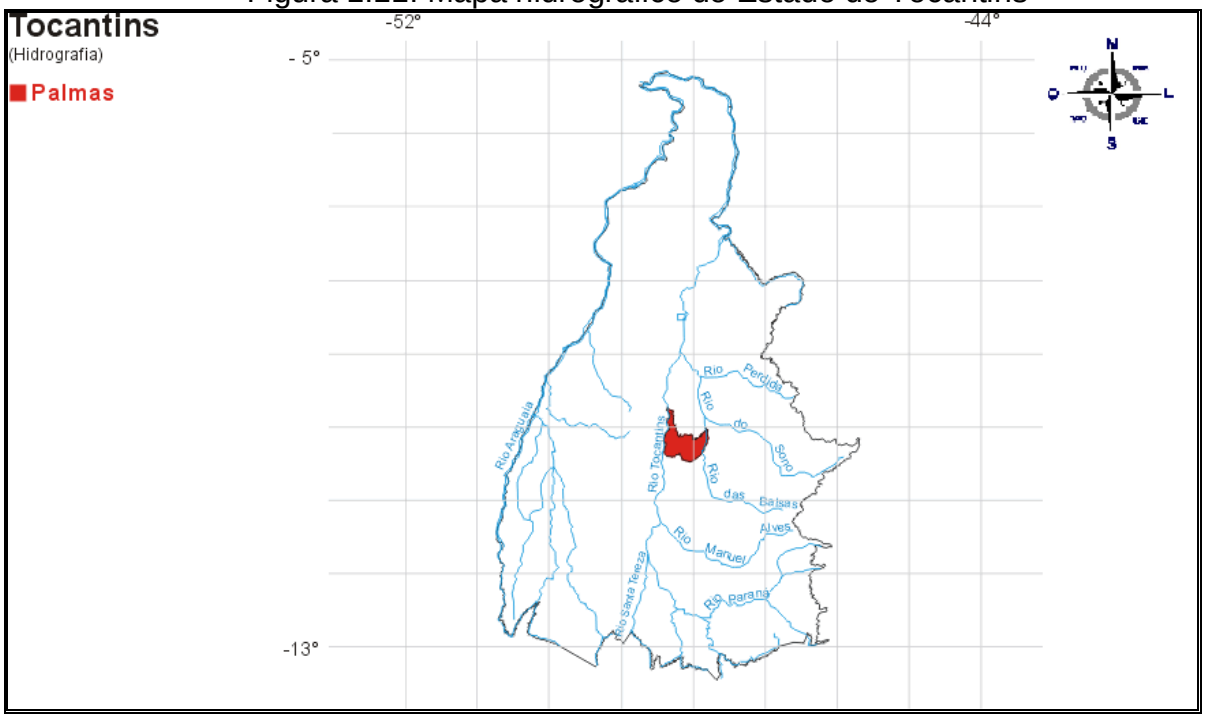
Couto de Magalhães, Presidente da Província de Goiás entre 1863 e 1864, propôs a mudança da capital provincial para algum lugar ao norte, ato que ajudaria a ocupação daquela região e a intensificação do comércio com Belém do Pará. O comércio com o Pará, segundo ele, acarretaria a diminuição de cerca de 200% nos fretes, liberando capitais para serem investidos em projetos de navegação (MAGALHÃES, 1975).

Em 1897 o Governo do Estado tratava da desobstrução do Rio Araguaia, suprimida devido ao corte da subvenção que antes era oferecida pelo Governo Federal. "Sendo suprimida a subvenção federal à navegação do Araguaia, foi suspenso esse serviço, ficando o material da empresa, que pertence à União, em depósito até que o Governo resolva a respeito" (MPEG, 1897, p. 216). Em 1899 voltou-se à questão, afirmando que era importante examinar o problema; a sua solução poderia levar braços, capital e o desenvolvimento de indústrias à região (MPEG, 1899, p. 259).

[35] Desde o Império, os habitantes do norte de Goiás se sentiam preteridos pela administração da Província e mais tarde do Estado de Goiás. Esse foi o principal motivo para a existência do movimento separatista que criou o Estado do Tocantins em 1989. Ver SILVA, 1996.

[36] Esta expressão era frequentemente utilizada pelos dirigentes goianos, os quais não consideravam a existência de tribos indígenas que inclusive auxiliavam a navegação com Belém do Pará.

Figura 1.11: Mapa hidrográfico do Estado do Tocantins



Fonte: http://www.ambientebrasil.com.br/estadual/hidrografia/hto.html, acessado em 07/02/2013.

Apesar desse golpe nos ânimos dos apoiadores da navegação, os goianos continuaram a tentativa de colocação em prática de políticas pontuais que poderiam estimulá-la; em 1898 partiu de Porto Nacional (Figura 1.3) uma expedição encarregada da exploração dos rios Maranhão e das Almas, até a Cachoeira do Facão; era aventada a ligação fluvial entre a capital e os municípios do norte (MPEG, 1898, p. 231). Em 1900, o Governo denunciava: a navegação dos rios "demanda muitos capitais e o povoamento do território (...) um círculo vicioso: necessita de população para vingar a navegação, necessitam serem navegados os rios para poderem ser povoadas as regiões ribeirinhas" (MPEG, 1900, p. 281).

Porto Nacional era uma importante cidade do norte de Goiás, conhecida como capital cultural e com importância estratégica na política goiana. Com o século XX veio a diminuição do intercâmbio comercial entre o norte de Goiás e o Pará; mesmo assim a navegação continuou a ser o principal meio de comunicação da cidade e da região, completada pela atividade dos tropeiros, os quais "transitavam em direção ao nordeste e ao sul, rumo à capital, a cidade de Goiás" (OLIVEIRA, 2010, p. 90).[37]

[37] Maria de Fátima de Oliveira atribui o título de capital cultural dado a cidade a três fatores: a existência de um médico atuante, a atuação da ordem religiosa dominicana e a existência de um periódico local. OLIVEIRA, 2010.

As dificuldades para incentivar a criação de uma empresa de navegação não acabaram com o comércio particular feito via botes entre o norte de Goiás e o Pará. No início do século XX ainda existia um pequeno comércio feito por botes particulares, o qual começava a sofrer com a concorrência do mercado baiano, que também buscava os produtos do norte de Goiás (MPEG, 1901, p. 27).

Em 1914, enquanto a economia do sul se expandia pelo avanço da EFG, o norte ainda estava envolto em maiores dificuldades. As exportações não eram contabilizadas e, apesar de seu comércio com a Bahia e outros Estados com os quais dividia as suas bordas, não contribuía com a arrecadação estadual na intensidade esperada pelos governantes estacionados na cidade de Goiás, centenas de quilômetros ao sul. Se ao sul o controle das fronteiras e a fiscalização das exportações já eram trabalhosos, no norte se tornava quase impossível. Passavam-se os anos e as riquezas do Araguaia e do Tocantins "jaziam esquecidas à espera do barco a vapor que as desenterraria do seio da terra" (MPEG, 1914, p. 137, 1917, p. 162).

O problema da arrecadação no norte era uma constante. Em 1919, mesmo com o grande aumento da arrecadação de impostos, os dirigentes goianos ainda reclamavam dos desvios cometidos. As atitudes tomadas até aquele ano com relação à "futurosa região do estado" mostraram-se improfícuas. O Presidente do Estado pediu ao legislativo a criação de novos mecanismos e o aumento da força policial pra que a fiscalização se tornasse efetiva (MPEG, 1918, p. 55).

Após os problemas políticos acontecidos no município do Duro e envolvendo Abílio Wolney em 1919 – Wolney era importante líder local, que se indispôs com outras autoridades e chegou ao confronto armado – o Presidente do Estado afirmou que os municípios do Norte passavam por sérias dificuldades. Era uma região rica, mas mal aproveitada.

> Não é preciso desde logo abordar o problema da viação férrea ali, para chegar à conclusão de que o norte pode sair daquele marasmo. Não. Deem-lhes policiais, fiscalização e estendam um pouco mais os fios telegráficos por aqueles sítios e ver-se-á Duro, Santa Maria, Natividade, Porto Nacional, Boa Vista e outras cidades nortenses melhorar consideravelmente, trazendo para o Estado um contingente de mais de trezentos contos anuais para as suas finanças (MPEG, 1919, p. 77).

Para comprovar o seu raciocínio, tomava como exemplo a coletoria do Duro, que aumentou a sua arrecadação durante o tempo em que esteve lá. O retrospecto administrativo apresentado no ano seguinte informava a organização e instalação da 4ª Companhia Isolada do Batalhão de Polícia do Norte do Estado, instalado em Natividade para facilitar o policiamento da região "e tornar ali uma verdade a arrecadação de rendas", composta de 132 homens (MPEG, 1921, p. 7).

O norte, desde o início do período, apresentava estes mesmos problemas, de falta de estrutura que poderia tornar a arrecadação uma realidade. Então, por que foi só naquele momento, já na década de 1920, que o Governo concretizou – ou pelo menos tentou concretizar – a sua presença na região? Do ponto de vista material, foi nesta década que o Estado adquiriu condições para que sua presença fiscalizadora fosse estendida até as regiões mais distantes: o aumento da arrecadação no sul ajudava a fechar o cerco sobre o norte. Como já colocamos, mesmo com a crise do pós-guerra, a economia de Goiás não regrediu ao estágio anterior.

Ainda na década de 1920, a região passou a ser buscada pela estrutura administrativa estadual por meio da construção de estradas de rodagem que poderiam ligá-la ao sul – como a Estrada do Norte, citada acima. Além disso, as *Mensagens* ainda traziam a descrição de tentativas de incentivo à navegação do Araguaia e do Tocantins. Os principais motivos apontados àquela altura para o fracasso das tentativas anteriores eram atribuídos ao tipo de embarcação utilizada, vista como pouco adaptada ao meio. Para que os projetos de navegação não voltassem a fracassar, era necessário uma série de medidas de caráter técnico e econômico: estudo meticuloso dos rios, estudo dos tipos de embarcação adequado, instalação dos cabos de tração para a passagem pelas cachoeiras, estabelecimento de variantes terrestres nas cabeceiras instransponíveis, subvenções etc.[38]

A navegação dos rios goianos poderia levar finalmente à concretização das ligações entre Goiás e Pará, há tanto perseguidas. O argumento de Couto de Magalhães de que a importação pelo porto do Pará baratearia os produtos consumidos em Goiás e Mato Grosso era constantemente retomado, uma vez que os produtos vindos da Europa e América do Norte, obrigatoriamente, passariam pelas imediações de Belém antes de chegarem até Santos. Além disso, havia a

[38] Relatório apresentado ao Senhor Doutor Alfredo Lopes de Moraes, Presidente do Estado de Goiás, pelo Secretario de Obras Públicas Jalles Machado de Siqueira. Exercício de 1929. Empresa Gráfica e Revista dos Tribunais, 1930. p. 51.

perspectiva de transformação da capital goiana em entreposto comercial dos sertões e da exportação do café goiano pelo porto do norte, vista como promissora pela existência de terras propícias ao seu cultivo no vale dos grandes rios.[39]

1.4 – Pará e a disputa por Goiás

Estado interiorano em um país marcado pela exploração do litoral, Goiás não chegou ao final da Primeira República sem ter visto os seus planos de integração e expansão econômica atendidos, mesmo que parcialmente. Apesar de a geografia ter sido colocada como a grande vilã responsável pelos males goianos, ela mesma também tornou possível um dos maiores trunfos dos dirigentes locais durante o período: a possibilidade de se mover entre dois grandes projetos de integração econômica, patrocinados por grupos sociais interessados em drenar para seus portos a cobiçada produção de Goiás e Mato Grosso e tê-los como mercados consumidores.

No final do Império, o Pará passava por um momento de expansão econômica baseada na extração da borracha, produto que alcançou grande procura nos mercados mundiais a partir da segunda metade do século XIX. Os paraenses pressionaram pela República e a consequente autonomia regional, por meio da qual tomaria para si grande parte das rendas antes subtraídas pelo Governo do Império.

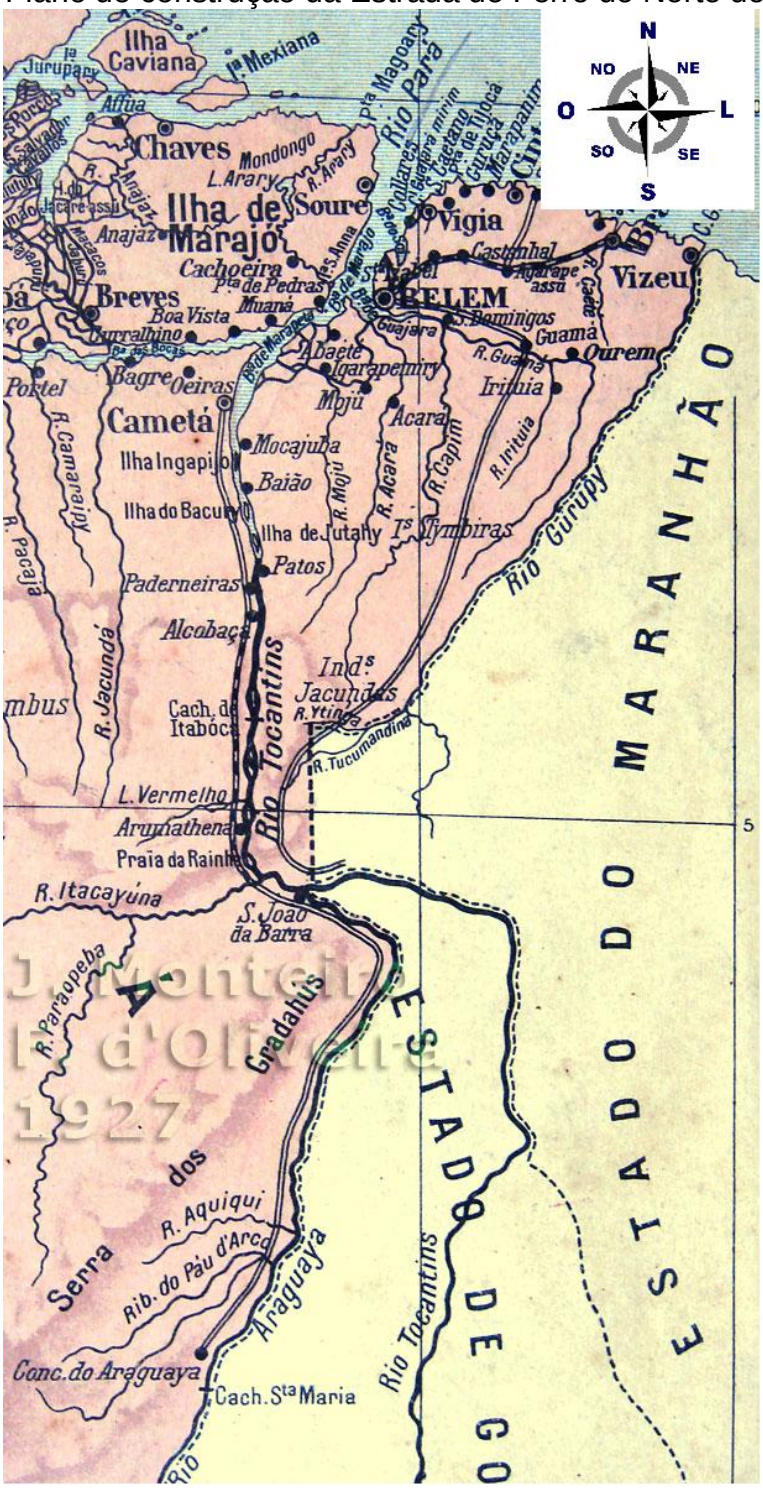
A cultura exclusiva, sem possibilidades de diversificação como o ocorrido em São Paulo, criou sérios problemas para o grupo que assumiu o poder no Pará com a Proclamação da República. Os republicanos históricos, enquanto estiveram no poder, mostraram-se preocupados com a precariedade do abastecimento da sua capital, Belém do Pará. Já em 1893 o Governador do Estado, Lauro Sodré, denunciou o crescimento da exploração da borracha com prejuízo para a agricultura e a escassez de carnes verdes para o abastecimento de Belém (MPEP, 1893, p. 24). Os republicanos históricos paraenses, tendo Lauro Sodré como seu líder, canalizaram as receitas provenientes da extração da borracha para o incentivo ao

[39] Relatório apresentado ao Senhor Doutor Alfredo Lopes de Moraes, Presidente do Estado de Goiás, pelo Secretario de Obras Públicas Jalles Machado de Siqueira. Exercício de 1929. Empresa Gráfica e Revista dos Tribunais, 1930. p. 52. Para maiores informações sobre as ligações entre o norte de Goiás e o Pará no século XX ver: MACIEL (2011).

desenvolvimento de outras atividades econômicas. O Governo era o maior acumulador de capital regional e era capaz de orientar a mudança (WEINSTEIN, 1993, p. 59).

Junto com os incentivos a outras atividades econômicas, os paraenses também se preocupavam em buscar dentro do país os produtos que importavam. O estabelecimento de vias de comunicação com Goiás e Mato Grosso serviria a este propósito. Dois projetos foram incentivados pelo governo paraense: em primeiro lugar, houve o estímulo à produção de alimentos dentro do próprio Estado, em Bragança, onde foi criada uma ferrovia que atenderia à região e levaria ao aumento da produção alimentícia. Em segundo lugar, iniciou-se a construção da Estrada de Ferro de Alcobaça à Praia da Rainha, ferrovia que deveria chegar até Goiás e Mato Grosso (Figura 1.12).

Figura 1.12: Plano de construção da Estrada de Ferro do Norte do Brasil

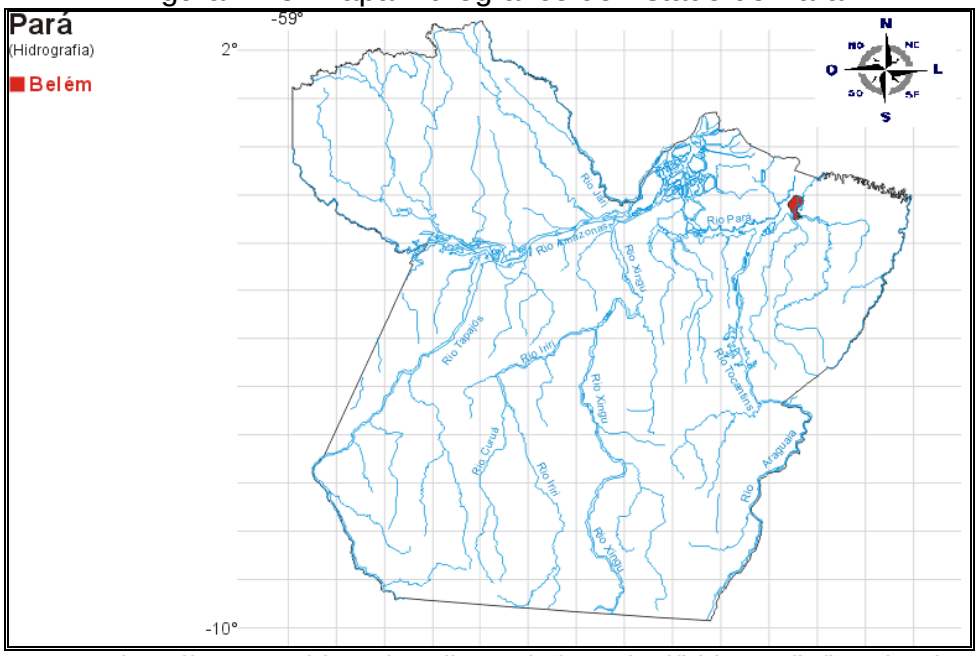


Fonte: <http://vfco.brazilia.jor.br/estacoes-ferroviarias/1960-norte-EF-Tocantins/mapa-EFT-Tocantins-1927.shtml> , acessado em 07/02/2013.

Os parâmetros para a construção de um sistema de comunicações que ligasse Belém do Pará a estas regiões também havia sido dado pelo Decreto n. 862 de 16 de outubro de 1890. Tinha como objetivo “abrir as riquíssimas zonas do Mato Grosso e Goiás ao comércio, à indústria, trazendo-as ao convívio do progresso e

alargando o corpo de fecunda integração que traz rápido e eficaz concurso à grandeza nacional".[40] O Decreto concedia privilégios ao engenheiro Joaquim Rodrigues de Moraes ou a empresa que organizasse para a construção de uma estrada de ferro que partiria de Patos ou Alcobaça, às margens do Rio Tocantins e iria até a Praia da Rainha ou localidade próxima, às margens do mesmo Rio. Junto a este projeto, também eram oferecidas garantias para a exploração de uma linha de navegação a vapor pelo Rio Tocantins que iria de Belém até o ponto inicial da ferrovia, e outra que do ponto final da ferrovia iria até a cidade de Porto Nacional, em Goiás (Figura 1.13).

Figura 1.13: Mapa hidrográfico do Estado do Pará



Fonte: <http://www.ambientebrasil.com.br/estadual/hidrografia/hpa.html>, acessado em 07/02/2013.

O projeto da integração mista via ferrovias e rios era de difícil realização, como se nota pela Figura 1.13. Apesar dos esforços recorrentes dos paraenses, sempre eram relatadas dificuldades para vencer o terreno, as chuvas que desfaziam o que o homem construía, as cheias dos rios, além do desvio de dinheiro e os projetos mal traçados. Mesmo assim, os paraenses – e alguns grupos goianos – continuavam alimentando a possibilidade de ligação de Goiás com o mercado mundial via Belém do Pará.

[40] DECRETO N. 862 de 16 de outubro de 1890. In: Coleção das Leis da República do Brasil, 1890.

Mesmo com a mudança política que alijou os republicanos históricos do comando do executivo e colocou em seu lugar os quadros antes ligados ao extinto Partido liberal, a ferrovia de Alcobaça à Praia da Rainha continuou a frequentar as páginas das *Mensagens do Governo*. Augusto Montenegro foi representante desta política, que durou até as Salvações, de Hermes da Fonseca. O novo grupo político aliou-se aos paulistas em nível nacional e direcionou os recursos estaduais para a manutenção da economia da borracha. Tudo isso era feito sob a influência de Antônio Lemos, o verdadeiro líder do grupo (WEINSTEIN, 1993, p. 148).

Na *Mensagem* de 1904, a preocupação com a necessidade de prosseguimento dos trabalhos da Ferrovia de Alcobaça à Praia da Rainha ainda era latente, só que ligada não mais à necessidade de abastecimento, mas sim ao transporte da borracha extraída.

> O pensamento de ligar o Baixo com o Alto Tocantins por meio de uma estrada de ferro que vença a seção encachoeirada do rio converteu-se em problema a exigir pronta e definitiva solução, (...) depois de descoberta a existência de caucho não só no Araguaia, como em vários afluentes do Tocantins, que esperam somente a estrada de ferro para atraírem, ainda mais do que atualmente, os nossos patrícios, ávidos proventos que essa indústria fácil pode dar (MPEG, 1904, p. 59).

Com o avançar dos anos ainda na primeira década do novo século, os horizontes abertos pela pujança da borracha já pareciam estreitos. Em 1908 o Governo do Pará pedia ajuda ao Governo Federal, justificada pelo fato de ser o Estado um grande consumidor dos produtos do sul. Apesar de todas as dificuldades, a Estrada de Ferro de Alcobaça ainda era colocada como prioridade. Em 1910, pouco ante do retorno dos republicanos históricos ao poder, o Decreto n. 1.813 de 28 de julho autorizou a revisão do contrato da ferrovia, então chamada de Estrada de Ferro do Norte do Brasil. O traçado era refeito, para que os trilhos pudessem fugir das cheias frequentes dos rios que margeava (MPEP, 1911, p. 144 - 148).

A crise e a volta dos republicanos históricos ao poder no início da segunda década do século XX levaram ao dispêndio de novas atenções para a ligação com Goiás e Mato Grosso. Com a decadência da produção de borracha aquela ligação era vista como o futuro, capaz de substituir as rendas perdidas. Isso se daria pelo escoamento dos produtos daqueles Estados e pela substituição da importação de alimentos. Ao mesmo tempo em que os paraenses voltavam-se para Goiás e Mato

Grosso com maior interesse, estes Estados já haviam se tornado adeptos da integração econômica via sul, com o Porto de Santos.

Apesar da atenção dada ao avanço da ferrovia no sul do Estado, alguns grupos goianos também se envolveram nos debates sobre a viabilidade da Estrada de Ferro do Norte do Brasil. Em 15 de outubro de 1917, a revista *A informação Goiana* estampou em suas páginas a transcrição de uma entrevista dada a um jornal paraense pelo responsável pelas obras da ferrovia. Naquele ano a viabilidade da obra era defendida ao mesmo tempo em que os trabalhos de reconstrução de trechos danificados avançavam. A situação era a seguinte: o trecho de Alcobaça até Breu Branco estava abandonado, dominado pelo mato e com a linha em mau estado de segurança. De Breu Branco até o quilômetro 58 era quase impraticável e daí até o 61 a linha era imprestável. A retomada dos trabalhos foi feita pela reconstrução das obras iniciadas, desobstrução da linha e algumas modificações no traçado. A linha havia sido estendida até o quilômetro 63, com obras de arte prontas até o quilômetro 65. O engenheiro responsável prometia alcançar em breve o quilômetro 110, próximo a cachoeira de Itaboca. Dali, um ramal de estradas de rodagem levaria até a cachoeira (*A Informação Goiana*, 15 de outubro de 1917). Dois anos mais tarde, em 15 de outubro de 1919, mais uma vez o periódico defendia a integração de Goiás com Belém do Pará (*A Informação Goiana*, 15 de outubro de 1917 e 15 de outubro de 1919).

Na década de 1920, o projeto já parecia condenado. O Relatório do Ministério de Viação e Obras Públicas daquele ano taxava a ferrovia como onerosa e inexequível:

> Esta [Estrada de Ferro do Norte do Brasil], no decurso de quase 30 anos de vigência da concessão, apenas pôs em tráfego, de sua natureza provisória, a extensão de 82 quilômetros a contar de Alcobaça, tráfego que interrompeu para não mais reestabelecer (...). A nação, entretanto, fez o sacrifício durante todo esse tempo de pagar, a título de garantia de juros para o empreendimento assim frustrado, pouco mais de 3.620:000$000 ouro e 674:000$ papel (...).[41]

[41] Relatório apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil Exm. Sr. Dr. Epitácio Pessoa, pelo Ministro de Estado da Viação e Obras Púbicas, J. Pires do Rio, 1920, p. 233.

A década de 1920 trouxe para o Pará a carestia e o problema de saúde pública dela decorrente. Mesmo assim, o governo local não teve forças para tirar o grande projeto do papel. Até 1930, os trabalhos pouco avançaram (MACIEL, 2011).

Ao não encontrarem a saída para o seu abastecimento via Estrada de Ferro do Norte do Brasil, pela busca dos produtos de que necessitava em Goiás e Mato Grosso, os paraenses viram-se obrigados a importá-los de locais mais distantes, como do Rio de Janeiro.

Por fim, os esforços conjugados de goianos e paraenses não foram o suficiente para que a integração dinâmica do Estado central se desse via Belém do Pará.

1.5 - As exportações goianas durante a Primeira República

1.5.1 – O gado e derivados

A esta altura da exposição, convém estabelecer uma breve síntese, antes de abordarmos de forma direta a pauta de produção goiana para o período.

Goiás, já no final do século XIX, era uma região cobiçada por diferentes grupos, entre eles grupos paraenses, paulista e mineiros, que tinham o Estado central como uma reserva de riquezas a serem exploradas. Os paraenses buscavam abastecer o seu mercado ou expandir suas exportações de borracha; os paulistas, por meio das diretorias de suas ferrovias e dos administradores do Estado, também buscavam os sertões, crendo em suas potencialidades. Como se isso não fosse o suficiente para satisfazer a necessidade de integração econômica de Goiás, também existiam projetos federais de integração territorial que passavam por ali.

A produção estadual se expandia conforme o setor de transportes paulista seguia rumo ao Estado. Nos primeiros tempos, o produto mais relevante da pauta de exportações goiana era o gado, fato que se dava pela capacidade do animal de se autotransportar, independentemente de meios de comunicação modernos como a ferrovia. Com o avanço dos trilhos, primeiro com a CMEF e mais tarde com a EFG, outros produtos ganharam relevância, principalmente o arroz. Este aumento se dava

tanto pela procura dos mercados paulistas por estes produtos quanto pela procura mundial – no caso do gado.

Antes de tratar da necessidade paulista de recorrer aos mercados centrais, é importante empreendermos uma análise mais detida sobre as características da produção goiana durante o período em foco.

Goiás chegou à década de 1920 como um dos maiores produtores de gado e de cereais do Brasil. Como o gado era o produto mais tradicional, iniciaremos a por ele (Tabela 1.3).

Tabela 1.3: Exportações de gado pelo Estado de Goiás e sua participação na receita total

Anos	Cabeças	% sobre receita global
1889	28.755	25,48
1890	44.809	34,33
1891	53.308	38,23
1892	45.364	26,88
1893	26.858	13,13
1894	34.753	21,61
1895	14.111	12,21
1896	21.159	14,49
1897	46.490	32,7
1898	41.817	27,14
1899	34.511	24,90
1900	50.597	33,04
1901	64.170	36,50
1902	68.552	39,73
1903	38.651	28,62
1904	55.060	38,37
1905	66.164	44,30
1906	82.196	39,77
1907	64.936	35,15
1908	53.560	42,3
1909	39.716	20,21
1910	69.509	23,1
1911	77.103	38,15
1912	80.476	36,73
1913	102.945	38,02
1914	52.961	25,48
1915	55.784	31,21
1916	102.528	28,15
1917	118.404	39,44
1918	88.082	22,24
1919	121.119	35,89
1920	90.895	29,3
1921	77.833	26,75
1922	85.760	21,01
1923	150.434	38,55
1924	102.648	27,24
1925	113.492	25,25
1926	75.548	21,51
1927	148.207	33,02
1928	154.229	32,84
1929	87.030	20,43
1930	82.371	21,11
1931	118.352	23,5
1932	96.354	21,05

Fonte: Teixeira (1933, p. 268).

O gado, durante todo o período, contribuiu com uma grande parcela para a arrecadação de impostos de exportação de Goiás, este que como sabemos, era a

sua maior fonte de renda. A dependência com relação a este único produto vez ou outra aparecia como um problema para os administradores do Estado:

> Releva, porém considerar como um ponto fraco da economia do Estado, a considerável diferença entre a contribuição do gado bovino e qualquer outro dos restantes produtos, o que nos torna adstritos, em grande parte, a uma só especialidade, cujas vicissitudes podem refletir-se de modo desvantajoso nas condições econômicas de Goiás (MPEG, 1924, p. 6)

Apesar de se autotransportar, parece à primeira vista haver relação entre o avanço da ferrovia e o aumento de suas exportações. Houve um aumento constante destas desde meados da década de 1890, momento em que a Companhia Mogiana de Estradas de Ferro alcançou cidades importantes do Triângulo Mineiro. Foi em 1896 que a Mogiana chegou até Araguari, na divisa entre os Estados de Minas Gerais e Goiás.

O avanço da ferrovia, além de facilitar em parte o transporte de gado, trazia o sal até as proximidades do Estado, contribuindo para o aperfeiçoamento do rebanho.[42] Importante ressaltar que a pecuária teve o importante papel de ponte de acumulação, "capaz de proporcionar um maior ímpeto à agricultura em seu ascensional papel pelas terras goianas". (CHAUL, 1997, p. 94).

Outro fator que certamente contribuiu para o aumento das exportações de gado foi a política econômica dos primeiros anos da República. Com o Encilhamento ocorreram dois fatores que podem ter auxiliado na negociação dos animais goianos: a inflação e o aumento do meio circulante. Com a inflação, o gado goiano alcançou maiores preços, o que incentivou a venda por parte dos produtores. Além disso, havia maior quantidade de moeda em circulação, o que facilitava a obtenção de produtos por parte dos mercados consumidores em potencial.

As exportações de gado não reagiram imediatamente às expectativas que sobre elas recaíam. No começo do século, em 1905, a queda de seu preço levou o Estado a uma situação crítica que forçou à suspensão do pagamento dos funcionários estaduais no ano seguinte. Mais uma vez esta ligou-se à política do Governo Federal. Os desdobramentos da política deflacionista de Campos Sales

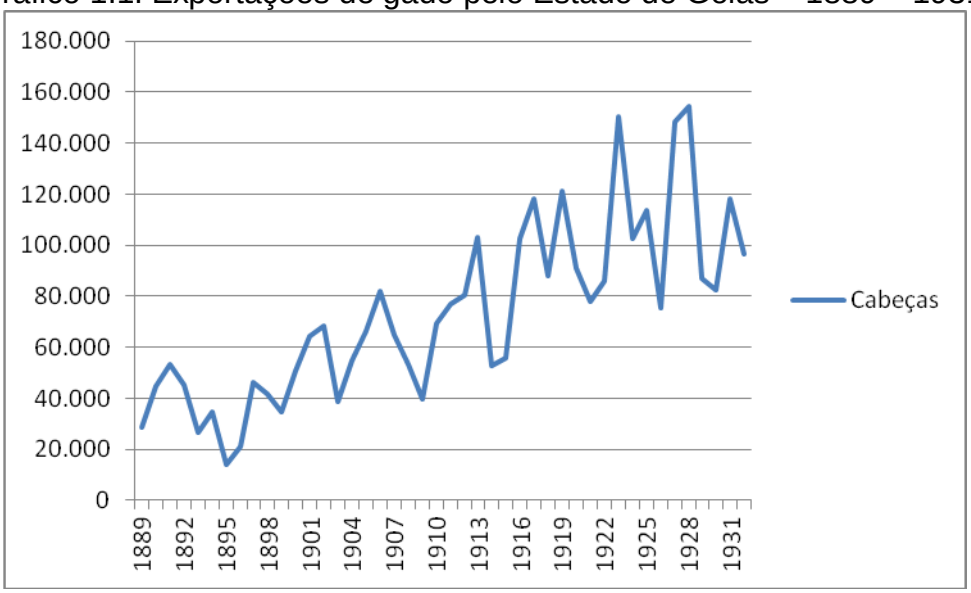
---

[42] Em 1918, o periódico *A Informação Goiana* discutiu o problema do abastecimento de sal. Segundo o artigo, o sal que chegava nas zonas criadoras do sul encarecia o gado goiano. Pagava-se naquele ano Rs. 45$000 pelo saco de 30 quilos de sal, o que fazia com que um boi bem tratado custasse Rs. 162$000 em sal durante três anos. Em Minas Gerais, em Uberabinha, o sal custava 500 réis por quilo.

podem ter levado a diminuição da procura, o que foi contrabalanceado nas estatísticas por fatores ligados à política local goiana, como o aperto do cerco da fiscalização.

Nos primeiros anos da década de 1910, o panorama ainda era o mesmo: em 1914 um surto de febre aftosa levou mais uma vez à queda dos preços (MPEG, 1915). Em 1916 as exportações de gado se recuperaram, dando um grande salto, como se pode notar pelo Gráfico 1.1:

Gráfico 1.1: Exportações de gado pelo Estado de Goiás – 1889 – 1931.



Fonte: TEIXEIRA (1933).

As oscilações nas exportações de gado na década de 1920 podem ser explicadas por vários fatores; durante a Primeira Guerra Mundial, como atestam críticos de Goiás combatidos pelos articuladores de *A Informação Goiana*, a prejudicial exportação de gado novo e de procriadores se tornou expediente. Por isso, na década de 1920, Goiás enfrentou dificuldades para recompor os seus rebanhos. Além disso, durante todo o período, foram registrados fatores como males que assolavam a criação, variações climáticas que prejudicavam a venda e o escoamento, conturbações políticas como as de 1924 com a passagem da Coluna Prestes etc.

No mesmo ano de 1924, constatou-se o problema das secas persistentes:

> Originou-se o decrescimento de exportação de gado da longa e rigorosa seca, que exaurindo as águas e as pastagens e impedindo a saída na época normal, determinou o retraimento dos compradores

> que ou se desviaram de nossos centros de produção, ou diferiram os negócios para tempos mais propícios (MPEG, 1925, p. 35).

Também devem ser feitas considerações sobre a política goiana para entendermos melhor a variação do gráfico que demonstra as exportações de gado. A partir de 1901 a curva do gráfico ascende, oscilando nesta tendência até 1909, quando declina bruscamente. Em 1901 José Xavier de Almeida assumiu o executivo do Estado. Eleito, Xavier de Almeida colocou em prática uma política de congraçamento, que acabou por aproximá-lo dos opositores a Leopoldo de Bulhões. O grupo de Bulhões não aceitou esta aproximação e distanciou-se, jogando o Presidente do Estado nos braços da oposição. Juntou-se a tudo isso o casamento de Xavier de Almeida com Amélia Lopes de Moraes, filha de Hermenegildo Lopes de Moraes, figura de relevo na economia do sul do Estado e com grande influência política (MORAES, 1974, p. 178). Tendo ao seu lado João Alves de Castro, que voltaria ao poder após o fim da era Bulhões, Xavier de Almeida substituiu o pessoal de muitos setores administrativos e apertou o cerco de fiscalização, combatendo o desvio de cobranças e o contrabando. Isso explica a ascensão da linha a partir de 1901.

Em 1909, após a derrota nas eleições, o grupo de Leopoldo de Bulhões retomou o poder por meio da força, restabelecendo-se até a derrocada final, em 1912 por meio da Política das Salvações. Em 1909, por conta do que ficou conhecido como Revolução de 1909, as exportações de gado diminuíram, recuperando-se daí por diante, principalmente após a perda de poder do grupo liderado pelos Bulhões. É possível afirmar que a estrutura administrativa e de cobrança de impostos montada por Xavier de Almeida não foi desmontada pelos Bulhões. Durante seus últimos anos, de 1909 a 1912, as exportações decaíram. Mas a partir daí, com um novo Governo menos compromissado com a base política anterior, o aperto à cobrança de impostos foi retomado. Sintomático é a volta de Alves de Castro à cena, como Presidente de Estado durante o domínio de Antônio Caiado. Este novo arranjo era baseado em novos grupos econômicos, ligados a agricultura. Outro fator que deve ser considerado é a construção da Ponte Afonso Pena sobre o Rio Paranaíba, em 1909, a qual abriu um novo caminho para o escoamento da produção goiana ao colocar o Estado em ligação direta com o Triângulo Mineiro independentemente da ferrovia.

Também é necessário considerar o preço do gado e à procura pelo produto. Em 1919 Leopoldo de Bulhões, ocupante do cargo de comissário de alimentação pública, enviou correspondência ao Presidente do Estado de Goiás, João Alves de Castro, queixando-se dos preços do gado nos mercados consumidores agravados, segundo ele, pelos impostos cobrados nas regiões criadoras. A situação estaria prejudicando o funcionamento das charqueadas e frigoríficos. Alves de Castro respondeu à correspondência afirmando que a culpa dos preços altos do gado nos grandes centros de consumo residia na debilidade dos meios de transportes e nas altas tarifas cobradas pela ferrovia (MPEG, 1919, p. 100). Um ano antes, as exportações goianas haviam sido prejudicadas por boato espalhado no Rio de Janeiro, que afirmavam que o mesmo Leopoldo de Bulhões havia fixado um preço desfavorável nas praças da Capital Federal e de São Paulo.

Após a Primeira Guerra Mundial, os mercados internacionais não recorreram à carne brasileira na mesma medida que antes. Destarte, na década de 1920, os goianos voltaram a se deparar com dificuldades: as exportações diminuíram e mais uma vez o pagamento de funcionários estaduais foi suspenso. Havia a necessidade de intervenção pública para a melhoria dos rebanhos e das pastagens, estabelecimento de meios rápidos de comunicação e, principalmente, para o combate aos *trusts* de frigoríficos. Certamente, a grande preocupação era com os frigoríficos paulistas, que atraiam o gado goiano e o revendia no mercado nacional e mundial após o seu processamento. Também houve a redução de impostos sobre o gado exportado, na tentativa de incentivar os produtores a venderem seu produto para fora do Estado.

Rio Verde e Jataí eram dois dos maiores produtores e exportadores de gado entre os municípios goianos (Figura 1.3). Rio Verde, com uma população de pouco mais de 25 mil habitantes em 1917, possuía 550 criadores, com um rebanho de mais de 200 mil cabeças de gado bovino e 60 mil suínos. Localizava-se a 360 quilômetros da Capital e possuía fortes ligações comerciais com o Triângulo Mineiro. A pauta de produção pecuária de Jataí era a mesma de Rio Verde; com população de cerca de 22 mil habitantes, contava com 294 criadores e com um rebanho bovino de 400 mil cabeças, além de um rebanho suíno formado por 40 mil cabeças (*A Informação Goiana*, 15/8/ 1917, p. 3).

Os dados do Censo de 1920 demonstram a evolução destes números (Tabela 1.4).

Tabela 1.4: Municípios de Goiás com maior rebanho pecuário – 1920

Cidade	Região	Gado (cabeças)	%
Rio Verde	Sudoeste	213.647	5,5
Jataí	Sudoeste	204.681	5,2
Catalão	Sudeste	186.034	4,8
Pouso Alto	Sudeste	184.337	4,7
Morrinhos	Sudeste	159.955	4,2
Boa Vista do Tocantins	Norte	159.508	4,1
Pedro Affonso	Norte	139.911	3,6
Palmeiras	Centro	122.465	3,2
Goyaz	Centro	122.426	3,1
Natividade	Norte	115.940	3
Outros Municípios		2.280.927	58,6
Totais		**3.889.331**	**100**

Fontes: Recenseamento do Brasil, 1920. Cálculos de Francisco Itami Campos, 1987, p. 35.[43]

Como se vê, a maior parte do rebanho goiano localizava-se nas regiões sudeste e sudoeste; pela região sudeste o gado tinha acesso ao mercado paulista via circuito da Mogiana, atravessando o Triângulo Mineiro pelas imediações de Araguari, Uberabinha e Uberaba; pelo sudoeste, o gado chegava a São Paulo por um circuito paralelo, mais ao oeste, encaminhando-se para o noroeste paulista e podendo servir ao frigorífico de Barretos (Figura 3.1).

O sudoeste goiano possui características físicas que o diferencia das demais regiões. Ocupa região intermediária entre as zonas pioneiras do oeste de São Paulo e do Triângulo Mineiro e dos sertões do Araguaia, Mortes e Xingu, com uma área de aproximadamente 80 mil quilômetros quadrados. A zona que foi povoada mais cedo foi aquela próxima ao Triângulo Mineiro, de onde sempre recebeu influência através de constante intercâmbio comercial, político e cultural. Após a criação do frigorífico de Barretos, o gado do sudoeste goiano passou a descer por ali, rumo a São Paulo (FRANÇA, 1978).

[43] A tabela foi adaptada para que as regiões que aparecem no trabalho de Itami correspondessem às utilizadas neste trabalho; o que na tabela original era colocado como Sul de Goiás foi modificado para Sudeste, que é como definimos esta região desde o início da pesquisa, baseado nas fontes.

Goiás chegou a 1920 como um dos maiores rebanhos do Brasil (Tabela 1.5).

Tabela 1.5: Posição de Goiás frente ao rebanho nacional

Estados	Bovino	Eqüino	Asinio	Ovino	Caprino	Suíno	Total
SP	2.290.516 (7,2%)	430.144	263.144	79.964	213.521	2.777.792	6.055.595 (9,5%)
MG	6.875.958 (21,5%)	927.172	293.744	236.030	158.058	4.239.731	12.730.693 (20,0%)
RS	8.058.337 (25,2%)	1.220.178	186.161	4.117.505	82.686	3.005.040	16.669.907 (25,2%)
BA	2.413.092 (7,5%)	314.192	201.396	740.007	1.043.470	620.365	5.332.524 (8,4%)
GO	2.841.081 (8,8%)	245.871	38.919	35.840	29.736	420.366	3.611.813 (5,7%)
Outros	9.507.697 (29,8%)	1.375.597	550.034	1.804.332	2.632.789	3.333.360	19.203.809 (30,2%)
Totais	**31.986.681**	**4.513.154**	**1.533.734**	**7.013.678**	**4.160.260**	**14.396.834**	**63.604.341**

Fontes: Recenseamento do Brasil, 1920. IBGE. Cálculos de Francisco Itami Campos (1987, p.30).

A indústria de laticínio e charque se expandiu no sul goiano, principalmente na cidade de Catalão. À medida que as exportações de gado aumentavam, surgiram dentro do Estado tentativas de internalizar parte dos lucros que acabavam sendo retidos pelos paulistas, donos dos frigoríficos responsáveis pelo processamento e exportação do produto de origem goiana. Foi assim que algumas charqueadas foram montadas em Goiás, concentradas principalmente às margens da EFG. O município de Catalão foi privilegiado por esse negócio.

No início de 1918, as charqueadas já consumiam parte do gado exportado (*A Informação Goiana* 15/02/1918, p. 102). No ano anterior foram abatidas pelas charqueadas do Estado 8.096 cabeças de gado bovino e 1.390 suínos. A charqueada *Santa Maria*, de Catalão, havia abatido 4.020 bovinos e 1.390 suínos; a de Ipameri 2.526 bovinos e a de Anhanguera 1.550 (*A Informação Goiana* 15/04/1918, p. 102).

A produção de charque havia aumentado desde 1916, quando o Estado proibiu a matança indiscriminada de gado. O charque de Ipameri era adquirido pela firma bancária de João Figueiredo, de Campinas. O destino do produto das empresas era São Paulo, a partir de onde parte era exportada via Santos. Um dos problemas que atravancavam o desenvolvimento das charqueadas goianas era a falta de sal. Para que as empresas funcionassem era necessária a aquisição de

produto de qualidade, na maior parte das vezes fornecido por comerciantes sediados no Triângulo Mineiro.

Em 1928 a indústria do charque em Goiás havia passado por uma significativa expansão. Funcionavam no Estado 10 charqueadas, 7 delas no sul. O produto era exportado para São Paulo e Rio de Janeiro; na Capital Federal eram adquiridos pelas firmas *Procópio Oliveira e Cia*, *Geraldo Olivé*, *Souza Filho e Cia*; *Freeb e Cia*, *Pepe B. B. e Cia* e *Meat Carneiro*. O total exportado para o Rio de Janeiro era orçado em 2.400.000 quilos e o produto era cotado pelo preço do charque do Rio Grande do Sul, tido em conta como de grande qualidade. As charqueadas existentes no sul de Goiás eram a de João Margon, a de Faria e Braga e uma de Dante Galassi, em Catalão; uma de Bevinhate, em Ipameri, um de Geraldo Olivé em Pires do Rio e uma de *Bevinhate, Salgado e Cia* em Planaltina. Geraldo Olivé possuía empresa semelhante em Barretos (*A Informação Goiana*, setembro de 1928).

1.5.2 – Os cereais e outros produtos

Entre os cereais, o produto que se destacou na produção goiana nas primeiras décadas do século XX foi o arroz. Houve uma relação clara entre o avanço da ferrovia e o aumento da produção deste item. A ferrovia trouxe uma mudança de tempo para Goiás, proporcionando o aproveitamento de parte de seu vasto território para a atividade que passou a rivalizar com a criação de gado.

> Como já vimos, em 1914, acometem a região dois fatores externos que ocorrerão para reintegrá-la à economia nacional - e que pelo fato de sua concomitância estabeleceram em alto nível a reativação de sua estrutura econômica: a ferrovia transpondo o Paranaíba em Goiás e, em 1914, a situação econômica excepcional da Primeira Guerra Mundial, vigorosamente sentida em benefício da economia goiana (BERTRAN, 1988, p. 78, 79).

No panorama nacional, Goiás se colocava da seguinte maneira em 1920 (Tabela 1.6).

Tabela 1.6: Brasil: Arroz produzido em 1920

Estados	Arroz em casca (1) (toneladas)	A	Arroz beneficiado (2) (toneladas)	B
São Paulo	348.019,8	41,9%	25.040,9	22,2%
Minas Gerais	173.123,1	20,8%	17.641,7	15,6%
Rio Grande do Sul	112.727,4	13,0%	53.631,4	47,5%
Bahia	12.747,1	1,5%	1.010,1	0,9%
Goiás	37.427,6 (3)	4,5%	2.931,1	2,6%
Outros	147.452,5	17,7%	12.585,7	11,0%

Fonte: Recenseamento do Brasil em 1920. Cálculos feitos por Itami Campos.
(1) A produção em casca é dada em sacos;
(2) A produção beneficiada é fornecida em quintais; considerou-se saco = 60 kg e quintal = 100 kg; a transformação em toneladas é CAMPOS (1987).

A produção de arroz se localizava nas regiões mais ao sul do Estado, a partir de onde poderia ser escoada com maior facilidade. O avanço da agricultura nessas localidades reflete *a "*condição de progresso/atraso das diferentes regiões goianas, além da ligação delas com o mercado nacional ou não*"* (CAMPOS, 1987, p. 28). Estas regiões eram beneficiadas pelas manchas de solos férteis em função da decomposição das rochas vulcânicas; eram solos mais propícios à agricultura (ALENCAR, 1993, p. 50)

Como bem notou Francisco Itami Campos, a princípio há certa coincidência entre as áreas produtoras de arroz e de gado. Rio Verde, grande produtora de gado, também exportava arroz. Santa Rita do Paranaíba era outro município que se destacava nesta lavoura; localizado a 374 quilômetros da Capital produzia 40 mil alqueires por ano, exportando 30 mil para São Paulo, parte beneficiada no próprio local em engenhos movidos a água, e parte em casca. A cidade se colocava como um importante centro comercial goiano, com importantes casas comerciais, como a *Borges & Irmãos e Miletão e Filho*. Era marcada pelo trânsito de carros de bois, que levavam os seus produtos (*Informação Goiana*, 15 de out de 1917).

Em 1920, os municípios que mais produziam itens agrícolas em Goiás estão na Tabela 1.7.

Tabela 1.7: Municípios de Goiás com maior produção agrícola em 1920

Município	Regiões	Produção (toneladas)	%
Corumbahyba	Sudeste	22.266,30	11,2
Catalão	Sudeste	21.180,10	10,6
Morrinhos	Sudeste	17.134,00	8,6
Rio Verde	Sudoeste	9.615,50	4,8
Annapolis	Centro	8.012,50	4,0
Ypamery	Sudeste	7.943,00	3,9
Goyaz	Centro	7.633,80	3,8
Pouso Alto	Sudeste	7.345,20	3,7
S. R. do Paranahyba	Sudeste	6.942,80	3,5
Bella Vista	Sudeste	6.420,70	3,2
Outros municípios		85.421,80	42,7
Total		**199.915,70**	**100**

Fontes: Recenseamento do Brasil em 1920. Cálculos de Francisco Itami Campos, 1987.[44]

Apesar das atividades de produção agrícola e pecuária não serem totalmente desvinculadas, é possível já aqui notar algumas diferenças. Enquanto os maiores produtores de gado encontravam-se no sudoeste Goiano, os de arroz estavam localizados no sudeste. Isso se explica pelo fato de a ferrovia servir a esta região, tornando possível o aumento da produção ao favorecer o escoamento de forma mais fácil.

Anos após o recenseamento, em meados da década de 1920, os municípios que mais exportavam o cereal eram Catalão, Corumbaíba, Corumbá, Ipameri, Morrinhos, Santa Rita de Paranaíba, Goiás, Pouso Alto e Bela Vista. O único cuidado dispensado a esta cultura era a capina cuidadosa por até três vezes durante o ciclo de produção. Da plantação à floração se passavam três meses e daí a colheita mais dois (*A Informação Goiana*, outubro de 1926, p. 18). O Arroz era vendido diretamente pelos produtores aos proprietários de máquinas de beneficiar após a separação da parcela destinada ao consumo. As ditas máquinas de beneficiar eram compostas por monjolos hidráulicos disseminados por quase todo o Estado (*A Informação Goiana*, maio e junho de 1932, p. 78). A conservação do produto em casca, em etapa anterior ao processamento, era feita em tulhas.

A abertura da estação de Pires do Rio da EFG em 1922 possibilitou que as exportações de arroz por Goiás aumentassem ao longo da década de 1920, na

[44] A Tabela sofreu as mesmas adaptações feitas na Tabela 1.4; as regiões que aparecem na tabela original como Sul de Goiás foram aqui colocadas como situadas no Sudeste, que é como definimos esta região desde o início da pesquisa, baseado nas fontes.

medida em que o fim da necessidade de cruzar o Rio Corumbá (Figura 1.7) incorporou ao mercado um novo grupo de produtores que não se viam em condições de arcar com os custos do transporte para além do Rio, até a estação de Roncador (FERREIRA, 1999, p. 107).

Em 1927 o município que mais exportou foi Santa Rita do Paranaíba, com apenas uma máquina de beneficiamento. Muitas máquinas que antes funcionavam em Goiás estavam sendo mudadas para Araguari e Governo se movimentava para incentivar a continuidade do beneficiamento dentro do Estado (*A informação Goiana*, fevereiro de 1928, p. 80).

Os dados para a década de 1920 demonstram este aumento da produção goiana à medida que as técnicas de plantio e de processamento se aperfeiçoavam (Tabela 1.8).

Tabela 1.8: Exportações goianas de arroz, em toneladas

Anos	Arroz em toneladas
1917	7.677
1918	6.725
1919	7.147
1920	2.158
1921	6.924
1922	6.919
1923	7.408
1924	7.698
1925	7.651
1926	----
1927	12.046
1928	12.222

Fonte: MPG, 1918 a 1928; *A Informação Goiana, 1921.*
Os dados somam as exportações de arroz em casca e beneficiado.

No final da década de 1920, a exportação de arroz beneficiado já havia superado a de arroz em casca.

Apesar do domínio do arroz, outros cereais também figuravam entre as exportações goianas. Havia o milho, apontado como item que possuía o seu lugar garantido entre os produtos que fariam a riqueza de Goiás. Embora fosse menos expressivo era exportado, assim como o feijão. Para esses os números também aumentaram na década de 1920. Sua menor expressão não lhes tira a importância se os observarmos a partir de Goiás: eram responsáveis por ajudar a girar um

circuito de comércio que, dadas as proporções, colocava o Estado de Goiás em contato com os mercados mais distantes.

O café foi objeto de propaganda mais intensa do governo goiano a partir da segunda década do século XX. Eram recorrentes as menções à qualidade das terras goianas e seu potencial para o cultivo da planta. O tipo de café produzido em Goiás por volta de 1913 era o Bourbon; a qualidade da terra roxa e a quase inexistência de geadas eram argumentos utilizados para incentivar a plantação da rubiácea. Mais uma vez, foi o avanço da ferrovia que fez com que o café passasse a ser mais cultivado no sul de Goiás. Antes, só o norte o produzia em maior quantidade.

Em meados da década de 1920 os principais produtores de café eram os municípios de Anápolis, com 1.533.000 pés, Itaboraí, com 620 mil pés, Corumbá, com 544 mil pés, Pouso Alto, com 500 mil pés, Catalão, com 400 mil pés e Santa Luzia com 370 mil pés. Em Anápolis o maior produtor era João Stival (*A Informação Goiana*, setembro de 1925, p. 10). Em 1928 Guedes Amorim, Secretário de Finanças de Goiás, representou o Estado na realização do Convênio dos Estados Cafeeiros. Por este convênio foram estabelecidas cotas de exportação para cada unidade da Federação e Goiás foi contemplado com a cota mensal de 500 sacas pelo Porto do Rio de Janeiro e 2 mil pelo de Santos. Isso foi visto como uma vitória pelos Goianos (*A Informação Goiana*, outubro de 1928, p. 26, 27).

Para o ano seguinte, o mesmo Guedes de Amorim apresentou dados mais concretos sobre a produção goiana de café. A planta era cultivada em 37 municípios, com um total de pouco mais de 13 milhões de pés, sendo cerca de metade com mais de três anos e metade com menos (*A Informação Goiana* abril de 1929, p. 72).

Como já sabemos o gado e o arroz – assim como seus derivados – apesar da posição predominante que ocupavam na pauta de exportações, não eram únicos. Existia o fumo, o açúcar, os cristais, a aguardente etc. Em 1917 a *Mensagem do Presidente de Goiás* trazia as seguintes observações sobre o fumo:

> Das indústrias derivadas da agricultura, a mais desenvolvida de nosso Estado é a do fabrico do fumo goiano, cuja fama tem atravessado as nossas fronteiras, conquistando os mercados e vencendo a concorrência dos melhores fumos baianos e mineiros.
> Necessitamos manter a nossa primazia por meio da animação dos plantadores de fumo e diminuição dos impostos respectivos, a fim de sustentar os mercados consumidores. Os municípios de Bela Vista,

> Bonfim, Pouso Alto, Pirenópolis, Santa Cruz, Jaraguá, e Anápolis são os que melhor fumo produzem no Estado (MPEG, 1917, p. 16)

Os representantes de Goiás na Câmara Federal chegaram a pleitear a instalação de um campo de experimentação e demonstração de fumo para o Estado. Em 1928 a produção de Bela Vista foi de 1.250 contos de réis; parte dela era vendida no Rio de Janeiro (*A informação Goiana*, maio de 1922, p. 80 e fevereiro de 1929).

A produção de açúcar também se localizava no sul do Estado e ganhou relevância na década de 1910. O açúcar, a rapadura e a aguardente tinham grande procura dentro e fora de Goiás. Havia quem defendesse, para superar as dificuldades de transportes e o custo dos fretes, que o açúcar goiano chegasse até o litoral em forma de doces (*A informação Goiana*, 15 de janeiro de 1918, p. 76).[45]

A cultura da cana de açúcar em Goiás não teve a mesma importância que alcançou em Minas Gerais do século XIX. Em 1830, a então província contava com 4.150 unidades produtivas, marcadas pela diversidade técnica. Como em Goiás, existia a concentração espacial próxima aos mercados consumidores. A diferença é que, em Minas Gerais, os mercados consumidores eram internos, enquanto que em Goiás a produção se concentrava próxima a região melhor servida por meios de transportes que poderiam levar o produto aos mercados onde seriam consumidos, principalmente São Paulo (GODOY, 2008).

Servido pela ferrovia – contava com seis estações – o município de Catalão concentrava em 1929 uma parcela significativa da produção estadual. Lá se encontrava milho, arroz, algodão, café, cana, feijão, fumo etc. Contava com 2 milhões de pés de café e possuía máquinas de beneficiar para diferentes culturas. A plantação de cana de açúcar também era representativa: existiam em Catalão 1.800 engenhos, a maior parte de ferro; produzia além do açúcar rapadura e aguardente. Possuía um rebanho espalhado em invernadas, campos e cerrados à solta, que para reproduzir-se bastava ser alimentado com sal uma vez por mês. Era provida de luz elétrica, possuía dois cinemas, confeitarias, hotéis, jardins, posto antiofídico, posto meteorológico, três médicos, quatro farmácias, quatro advogados, duas

[45] Também durante o período colonial a fabricação de doces auxiliava na conservação de algumas matérias primas e seu transporte. “A fruta cozida com açúcar, transformada em doce de calda ou doce cristalizado pela secagem ao sol, era assim conservada, permitindo que as regiões de monocultura, marcado pelo clima incerto das secas e pela consequente fome, utilizassem o doce na sua sobrevivência alimentar” (PINTO & SILVA, 2005, p. 47).

charqueadas, dois curtumes, matadouro etc (*A informação Goiana*, junho de 1929). A vocação de Catalão para a produção de derivados de cana de açúcar não era novidade. Nos primeiros anos da República o Governo Estadual deu concessão para a construção de um engenho de açúcar, no modelo de engenho central. Podemos acompanhar a produção de Catalão pelo Quadro 1.5.

Quadro 1.5: Município de Catalão - exportações em 1928

Produto	Quantidades (toneladas)
Arroz	5.334
Café	287
Feijão	410
Açúcar	466
Toucinho	161
Algodão	242
Charque	1.041
Manteiga	109
Milho	61
Cebola	12
Polvilho	5
Peles curtidas	8
Solas	153
Sebo	371
Ossos	234
Bois (cabeças)	24.346
Suínos (cabeças)	19.431

Fonte: *A Informação Goiana*, junho de 1929, p. 91.

O processo analisado acima trouxe uma série de mudanças para Goiás. O sudoeste transformou-se em uma área de fronteira agrícola. As regiões goianas mais próximas à economia cafeeira paulista passaram, já a partir das últimas décadas do século XIX, a receber a população expulsa pela expansão cafeeira. Uma parcela significativa dos investimentos no sudoeste de Goiás – 42% - era proveniente de outras regiões. A região servia como investimento e reserva de capital (ALENCAR, 1993, p. 101).

A mudança constatada para as regiões sudoeste e sudeste de Goiás contribuíram para o surgimento de novos interesses e para o fortalecimento de grupos políticos que ajudaram na derrubada dos Bulhões e na ascensão dos Caiados, no início da década de 1910. O novo arranjo político que deu sustentação aos Caiados era baseado em um tripé formado pelas cidades de Goiás, Porto

Nacional e Morrinhos; alicerçava-se, em grande medida, nos grupos que emergiram pelo contato mais estreito entre a economia goiana, triangulina e paulista (CAMPOS, 1987, p. 81).[46] Seriam essas mesmas regiões, anos mais tarde, que mais uma vez se colocariam em consonância com as mudanças nacionais, opondo-se ao arranjo que no final da década de 1920 não mais atendia aos seus interesses e apoiariam a mudança baseada em um novo líder: Pedro Ludovico Teixeira (MACHADO, 1990).

1.6 – O destino dos produtos goianos – uma primeira abordagem

Como fica claro, aprofundando as impressões da historiografia goiana por meio das fontes, o aumento da produção goiana durante o período tratado tem estreita ligação com o avanço da Estrada de Ferro Goiás e com a criação de vias auxiliares, que se ligavam a esta ferrovia ou que seguiam diretamente até os mercados exteriores ao Estado ou até estações ferroviárias em Minas Gerais. A imprensa mineira registrava a passagem do fumo goiano por Araguari rumo a São Paulo; os goianos de *A Informação Goiana* registravam os frequentes embarques de produtos goianos nas estações triangulinas, principalmente em Uberabinha.

Os planos de construção de estradas de terra em Goiás eram frequentemente prejudicados pelo trânsito intenso de carros de bois, ainda na década de 1920, forçando o Governo a impor medidas contra esta prática.

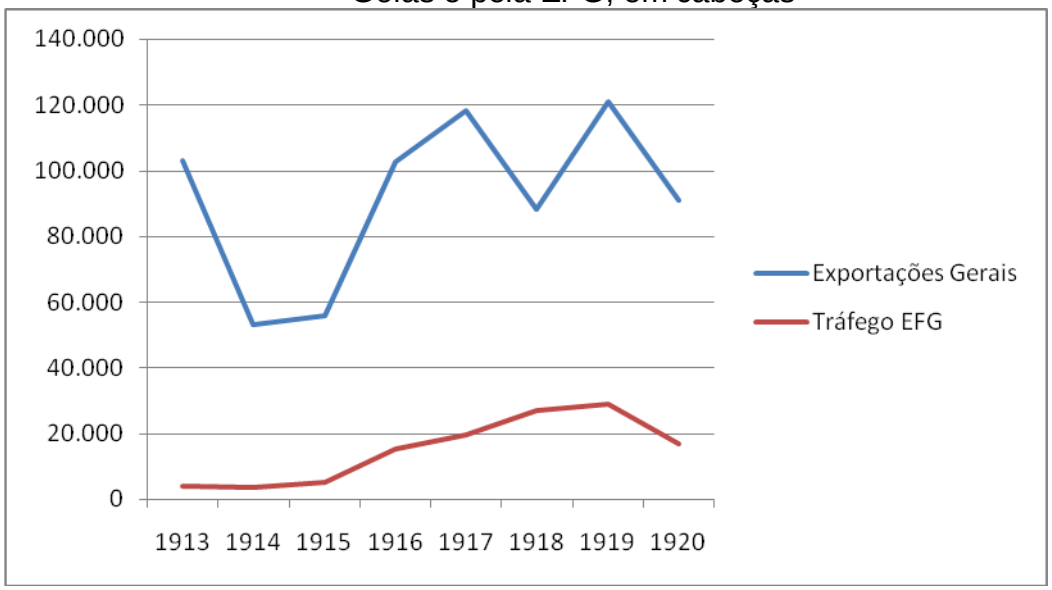
> Os pesados carros de bois, empregados quase que exclusivamente nos transportes de cargas em nossas estradas, impede-nos de tê-las boas e consolidadas. Já de si mesmas cortantes, as rodas revestidas de chapas metálicas mais estragos produzem.
>
> Seria medida proveitosa a votação de uma lei que determinasse em prazo razoável a substituição por outro do atual sistema de atração que acarreta estragos permanentes e gastos repetidos, em pura perda, em injustificável e incompreensível esbanjamento com que se tem até hoje cortejado a ignorância e a rotina (MPEG, 1922, p. 25).

[46] Maria Cristina Teixeira Machado em seu trabalho sobre Pedro Ludovico coloca outra periodização para a ascensão dos Caiados. Para ela o início do período de domínio do novo grupo ocorreu em 1909, com a eleição de Totó Caiado para o cargo de Deputado federal e se consolidou em 1917 com a eleição de Alves de Castro, cunhado do líder do grupo, para o cargo de Presidente de Estado de Goiás. Ver: MACHADO (1990).

A existência de um intenso tráfego de carros de boi denota um comércio significativo sendo feito por meio destes, comércio este que fugia da Estrada de Ferro Goiás, referida por alguns como tentáculo que sugava a riqueza goiana. Este meio de transporte, herdeiro das antigas tropas de mulas, era complementar à ferrovia, mas também ultrapassava as fronteiras goianas.

Parte significativa da produção goiana não passava pelos trilhos da EFG. Tendo como exemplo a segunda metade da década de 1910, quando houve um grande salto nas exportações de gado goianas, é possível notar essa desvinculação (Gráfico 1.2).

Gráfico 1.2: Comparação entre as exportações gerais de gado pelo Estado de Goiás e pela EFG, em cabeças



Fontes: TEIXEIRA (1933); Mensagens dos presidentes de Estado, 1913 - 1920.

O gado que seguia pela EFG, segundo o chefe de tráfego da seção Araguari, era o gado gordo. O gado magro, para engorda, seguia a pé pelos portos do Paranaíba (*A Informação Goiana*, Fevereiro de 1918, p. 78). No final da década a situação era a mesma. As exportações de arroz não seguiam a mesma lógica: quase a totalidade do arroz exportado seguia pelos trilhos da estrada de ferro.

É possível notar que, apesar de decisiva, a Estrada de Ferro Goiás não foi a única responsável pela riqueza goiana. O gado, que em sua maior parte ultrapassava as fronteiras do Estado por seus próprios meios, representou grande parte da arrecadação de Goiás. A pé ou sobre trilhos, seguia o mesmo destino: em sua maior parte, dirigia-se aos mercados paulistas. O mesmo ocorria com os cereais, principalmente o arroz.

Não é por um acaso que a produção goiana se concentrava nas regiões com melhor acesso aos mercados ao sul (Tabela 1.9).

Tabela 1.9: População, produção agrícola e rebanho por regiões, em 1920[47]

Regiões	N° de cidades	População	%	Rebanho Pecuário	%	Produção Agrícola (ton)	%
Centro	12	130.563	22,5	803.208	20,6	48.670,80	24,3
Norte	11	115.159	22,5	910.833	23,4	12.374,40	6,2
Nordeste	11	78.978	15,4	597.910	15,4	12.554,80	6,3
Sudeste	11	155.433	30,4	973.150	25,1	105.807,30	52,9
Sudoeste	4	31.786	6,2	604.230	15,5	20.508,40	10,3

Fontes: Recenseamento do Brasil em 1920. IBGE. Cálculos de Francisco Itami Campos, 1987, p. 34.

Como veremos, a procura existia.

* * * *

> - *Quantas cabeças de gado exporta Goiás?*
> - É muito difícil responder a esta pergunta. Seu Estado pouco cuida de estatística. Pela estrada de ferro a exportação anual de vacuns vai entre 18 e 20 mil cabeças e outras tantas de suínos. Atualmente as charqueadas consomem uma parte considerável do gado que era enviado para Minas e São Paulo (*A Informação Goiana*, 15 de fevereiro de 1918, p. 79).

O caminho centenário não era mais o mesmo, mas como rota de comércio, continuava sendo o mais importante do Estado ainda em 1930. O sudoeste de Goiás, que se ligava à economia paulista a princípio por esta mesma rota e depois por caminho paralelo que levava a Barretos, passou a ter maior importância; consoante, o Caminho de Goiás agora calçado pelos trilhos da Companhia Mogiana e da Estrada de Ferro Goiás, ainda mantinha a sua relevância, com uma pujança maior do que a que se constatava ao final do século XIX.

Goiás não cuidava bem de suas estatísticas, como afirmava em 1918 o chefe de tráfego da seção Araguari da EFG ao se referir às exportações goianas. Do que

[47] O que no trabalho original de Itami Campos era colocado como região Sul foi aqui mudado para Sudeste, para que se adequasse à divisão que empreendemos no trabalho.

foi registrado, parte se perdeu pela má conservação, pelo extravio etc. Parte do movimento do comércio também não era capitado pelas parcas estatísticas oficiais.

Durante a Primeira República brasileira, neste momento da construção de nosso Estado Nacional, o conflito entre os interesses do Estado e os interesses regionais vitimava a instauração de um aparato estatal racional. Era contra este pano de fundo que o Governo lutava, buscando a instauração de estatísticas confiáveis (CARDOSO, 2006, p. 22). A federação era forte e as estatísticas eram fracas; a força das unidades federadas dificultava as intervenções para elaboração estatística (SENRA, 2006, p. 56).

Seguindo dentro das fronteiras desta nossa disciplina indiciária, já começamos a puxar o fio, desenrolar o novelo. Já está claro o que Goiás produzia, as regiões mais importantes, os números captados e que puderam ser recuperados. Já foram desveladas as expectativas dos agentes históricos sobre os mercados consumidores, sobre o anseio de venda para o São Paulo, o gigante ao sul.

Há ainda um fio solto, a ser desenrolado. A atividade econômica, a produção em moldes capitalistas, necessita de moeda, de crédito. Há que questionarmos a origem do crédito que favoreceu a expansão econômica até aqui tratada. Alves de Castro, ocupante da cadeira de Presidente do Estado de Goiás em 1918, utilizou a sua licença para viajar até a cidade do Rio de Janeiro, onde se empenhou em adquirir para o seu Estado uma sucursal do Banco do Brasil (*A Informação Goiana*, janeiro de 1919). A partir de 1916 pode-se assistir à grande expansão de agências do Banco do Brasil, com sua interiorização: até 1915 foram abertas as agências de Manaus, Belém, Santos, Campos (RJ), Salvador, Recife, Fortaleza, Curitiba, Porto Alegre e Paraíba; de 1915 até 1919 as de Corumbá, Maceió, Aracaju, Três Corações, Uberaba, São Paulo, Florianópolis, Natal, Ilhéus, Vitória, São Luís do Maranhão, Parnaíba, Juiz de Fora, Cataguazes, Santa Luzia de Carangola, Ponta Grossa, Barretos, Ribeirão Preto, Varginha, Pelotas, Belo Horizonte, Jaú, Rio Grande, Bagé, Joinville Livramento (COSTA NETO, 2004, p. 43, 44). Dois anos após a viagem de Alves de Castro foi inaugurada a primeira agência do Banco do Brasil em Goiás na cidade de Ipameri (*A Informação Goiana*, julho de 1921, p. 90).

Na ausência do um sistema bancário tal qual o constituído em São Paulo, em muitos casos em Goiás eram os grandes negociantes os responsáveis pelos empréstimos que tornavam possível o aumento da produção. A expansão da oferta de moeda feita ao fim do Império e início da República acarretou o aumento das

dividas passivas e ativas na região de Morrinhos, entre 1860 e 1900; em outras palavras, houve aumento da monetarização nesta região goiana. Isso tornou possível que os grandes fazendeiros e comerciantes, interessados na diversificação de seus negócios, aumentassem os empréstimos a juros. Hermenegildo Lopes de Moraes estendia a sua rede de empréstimos não só em grande parte de Goiás, mas também no Triângulo Mineiro (OLIVEIRA, 2006, p. 141 - 145). Essa ligação de Hermenegildo Lopes de Moraes com o comércio do Triângulo Mineiro explica o empenho de seu filho homônimo para a construção da Ponte Afonso Pena, sobre o Rio Paranaíba.

Era essa rede de comércio sustentada por agentes como Hermenegildo Lopes de Moraes a responsável por trazer a moeda para o Goiás e, como conseqüência, tornar possível as mudanças que ocorreram nas regiões mais ao sul do Estado. Era por meio desses circuitos que o dinheiro paulista chegava até os sertões, dando origem às falas, como as presentes nas *Mensagens* do governo paulista, que reclamavam da fuga de moeda para os sertões.

É hora de aprofundar a questão, observando o outro lado do caminho: a economia paulista.

Capítulo 2

O abastecimento paulista: limites da diversificação do complexo cafeeiro e o papel do circuito goiano

Introdução

Constatada a existência de um circuito de comércio que ligava os Estados de Goiás e São Paulo e sua importância para o Estado anhanguera – tal como os itens que passaram a ter a sua produção aumentada por indução da economia de São Paulo – neste capítulo, de início nos debruçaremos sobre as características da economia paulista no período. Investigaremos se, como afirmam os goianos, a economia de São Paulo realmente necessitava do que era produzido no Estado central. Para atingirmos nosso objetivo seguiremos o seguinte caminho: no tópico *2.1- As coordenadas da economia paulista na Primeira República* trataremos de algumas concepções que entendem a economia paulista e sua diversificação antes de 1930, baseadas no conceito de *complexo cafeeiro* – não será a intenção neste item esgotar a discussão sobre o complexo cafeeiro paulista, mas mostrar a partir de qual prisma surgiram as nossas questões sobre os limites da economia cafeeira. Demonstraremos que, mesmo com a diversificação defendida, no mesmo período o Caminho de Goiás constituía importante via de comércio, ligando os Estados de Goiás e São Paulo. Em *2.2 – A especialização regional paulista e a necessidade de produção alimentícia* trataremos, a partir das fontes, do movimento de diversificação da economia de São Paulo e dos atores envolvidos neste processo. Notaremos que, mesmo com a diversificação da agricultura, o Estado de São Paulo ainda necessitava de recorrer ao mercado internacional e aos mercados interiores. Havia, portanto, uma clara limitação na possibilidade de produção por parte dos paulistas dos produtos básicos de que necessitavam. Após constatar a necessidade paulista de aquisição de alimentos em outros Estados da federação, no tópico *2.3 - A Primeira República - panorama institucional e as possibilidades de funcionamento dos circuitos interestaduais,* investigaremos o panorama institucional em que este

comércio ocorria. Notaremos que o estabelecimento do mesmo dependia de uma série de fatores, como a pactuação entre diferentes grupos regionais. Contudo, existia a possibilidade de formação destas importantes redes de comércio.

2.1- As coordenadas da economia paulista na Primeira República

Há análises que por sua força explicativa ganham grande repercussão dentro do campo acadêmico. Têm o efeito de encontrar saídas para questões que antes colocavam os pesquisadores frente a um beco sem saída. Encontram respostas para grandes e importantes questões. Este é o caso de algumas obras que explicam a concentração industrial em São Paulo, baseadas na tese da diversificação da economia paulista, transformada em autossuficiência pelo entendimento de outros.

No ano de 1987 veio à luz o livro de Wilson Cano, *Raízes da concentração industrial em São Paulo.* Na introdução o autor esclareceu os caminhos que levaram à sua pesquisa. Preocupado com a questão regional, visava dedicar-se aos fatores que possibilitaram a concentração industrial no Estado. Pretendia partir de 1929, com a Grande Depressão, tendo os primeiros 30 anos do século XX como simples introdução ao assunto. À medida que a pesquisa avançava, o autor deparou-se com a necessidade de dedicar-se justamente ao período que seria menos explorado, buscando com maior afinco as raízes da concentração industrial em solo paulista (CANO, 1977).

Wilson Cano entendeu que do final do século XIX até 1930, a economia cafeeira se diversificou e se transformou em complexo econômico, formado pelas peças seguintes:

i) a atividade produtora de café;

ii) a agricultura produtora de alimentos e matérias primas;

iii) a atividade industrial;

iv) a implantação e desenvolvimento do sistema ferroviário paulista;

v) a expansão do sistema bancário;

vi) a atividade do comércio de importação e exportação;

vii) o desenvolvimento da atividade criadora de infraestrutura;

viii) a atividade do Estado, tanto o Governo Federal como o Estadual, principalmente pela ótica do gasto público (CANO, 1977, p. 21, 22).

Como vemos, à medida que as necessidades iam sendo criadas, o complexo oferecia as soluções. O setor de transportes, por exemplo, criou novos limites para a acumulação cafeeira ao abrir novas áreas para o plantio de café e apresentar-se como lócus de investimento; já o setor de alimentos surgiu pela necessidade de alimentar a população do Estado no momento de grande expansão demográfica.

Cano detectou entre 1880 e 1910 um grande aumento da pressão por importações no Brasil, saltando de uma média de 16 milhões de libras esterlinas em 1880 para 30 milhões entre 1900 e 1910. Grande parte dessas importações era constituída por alimentos: 40 % até 1901 e 30% entre 1901 e 1920. A entrada de imigrantes em São Paulo e o crescimento da população do Estado, de 1,4 milhões em 1890 para 4,6 milhões em 1920 poderiam sugerir que o aumento das importações teria São Paulo como destino. O autor refutou esta possibilidade enfatizando o crescimento demográfico na Guanabara e na Amazônia, que atravessava a fase áurea da borracha (CANO, 1977, p. 58).

Cano seguiu argumentado neste sentido, que como já se pode notar a essa altura, aponta para a produção dentro de São Paulo da grande maioria dos itens que consumia. Tratou do caso do arroz, que apesar de sua importância, diminuiu sua parcela entre as importações a partir de 1905/1906. A importação de produtos que atendiam as classes mais privilegiadas, por serem de produção mais trabalhosa, continuava constante.

A diversificação da produção paulista seria inevitavelmente ligada ao regime de trabalho adotado pelas lavouras: o colonato. Nele o trabalhador da lavoura cafeeira recebia além do salário em dinheiro a permissão para o plantio de outras culturas entre os pés de café. “Dessa forma, o colono obtinha parte fundamental de sua subsistência, vendendo ainda eventuais excedentes nas zonas urbanas em expansão” (CANO, 1977, p. 60). À medida que o complexo cafeeiro se expandiu, surgiram plantações de alimentos fora das propriedades cafeeiras. Deste feito, o complexo cafeeiro mais uma vez encontrou dentro das fronteiras paulistas os meios para a satisfação de suas necessidades. Outro fator que levaria a diversificação da economia paulista seria o protecionismo praticado a partir de 1905, com a Lei 1.452 de 30 de dezembro de 1905, que ao taxar alguns produtos estrangeiros forçou o aumento de sua produção no Brasil.

Após considerar a importação do exterior, Cano voltou-se para os números do comércio de cabotagem. Os produtos que mais evoluíram nesta modalidade de comércio foram o açúcar, feijão, milho, arroz, algodão e o café. A maior dependência paulista se encontrava na importação de banha e de alguns cereais sulinos. Em seguida surge uma das afirmações mais interessante de *Raízes*.

> É evidente que a produção paulista não era, e não é autossuficiente. Por questão de limitação de recursos naturais, de clima ou de solo, sempre ocorreram importações dos mais variados produtos agrícolas. Essas importações podem crescer repentinamente, sempre que ocorra um problema mais grave com a agricultura, como por exemplo, as fortes secas de 1915 e de 1924/25, ou as fortes geadas de 1902 e 1918, ou ainda a ocorrência de pragas, como a do *mosaico*, que atingiu violentamente os canaviais paulistas em 1923 e 1926 (CANO, 1977, p. 65).

Tirando estes "acidentes" citados – a palavra não retira a importância das ocorrências – alguns produtos como o açúcar e o gado teriam alcançado alguma expressão. Apesar deste comércio de São Paulo com outras regiões brasileiras e com o exterior, no entendimento do autor de *Raízes da concentração industrial em São Paulo* o Estado conseguia suprir a maior parte de suas necessidades.

No mesmo momento em que Wilson Cano concebia a sua obra, outro pesquisador que também se tornaria referência trabalhava na sua própria, tendo um tema correlato a *Raízes da concentração industrial em São Paulo*. Era João Manuel Cardoso de Mello, que também concentrava parte de suas atenções na economia cafeeira paulista e nos seus efeitos para a industrialização brasileira.

Cardoso de Mello propôs uma releitura do desenvolvimento Latino Americano, defendendo que nestas plagas desenvolveu-se um tipo diferente de capitalismo: um capitalismo retardatário, tardio. Daí o nome de seu livro: *O capitalismo tardio.* Este, além de estabelecer as relações entre indústria e cafeicultura no período, tratou do funcionamento da economia cafeeira, passando inclusive pela questão da diversificação da agricultura e da sua importância para a alimentação da crescente população paulista.

A expansão da cafeicultura na década de 1890, segundo Mello, deu-se recorrendo à importação maciça de alimentos. Após isso foi possível diversificar a produção, "ingressando-se firmemente na produção de alimentos, que cresce a tal ponto que já na Primeira Grande Guerra, éramos exportadores, ainda que não muito

significantes" (MELLO, 1998, p. 152)[1]. Cabe perguntar sobre a continuidade ou não deste nível de produção para além daquele período específico.

O crescimento da população ativa e a imigração permitiram que a força de trabalho disponível pudesse se dividir entre o setor produtor de café, o setor público, a indústria nascente e a produção mercantil de alimentos. Pouco mais a frente, tratando da década de 1920 em diante, o autor registrou uma observação cara ao nosso problema: os demais setores exportadores e a agricultura mercantil de matérias primas e alimentos pouco cresceram e por isso foram incapazes de disputar a força de trabalho com o complexo exportador cafeeiro. Contudo, ainda naquela década, a acumulação cafeeira não poderia deixar de apoiar-se tanto na agricultura mercantil de alimentos quanto no setor industrial. Os bens produzidos por estes dois últimos mantinham a força de trabalho reproduzindo-se a custos aceitáveis (MELLO, 1998, p. 157, 158).

Em livro publicado posteriormente, em 1985, Wilson Cano continuou a sua análise sobre a concentração da indústria em São Paulo, detendo-se desta vez no período que vai de 1930 a 1970. Na introdução o autor revelou que a principal tese a ser combatida em seu trabalho era a do imperialismo paulista, pela qual o Estado de São Paulo teria se industrializado drenando as riquezas de outras regiões do Brasil, sobretudo a nordestina. Neste aspecto, o principal diálogo que travou foi com Francisco de Oliveira (CANO, 1985).[2]

Grande parte do instrumental analítico utilizado por Cano neste livro foi concebido em *Raízes da concentração industrial em São Paulo*. Como um barco colocado a navegar nas águas do tempo, o modelo dos Complexos Regionais – como o complexo cafeeiro – só funcionaria em um contexto muito específico, caracterizado pelo isolamento de certas regiões. Sendo assim, após 1930, com as mudanças políticas e econômicas que se efetivaram e romperam com o isolamento,

---

[1] Flávio Saes (1989), já chamava a atenção para um aspecto importante que envolveu a economia brasileira durante a Primeira Guerra Mundial. Trata-se do processo de expansão da indústria nacional durante este período, devido à retração do mercado internacional. Apesar de nossas atenções centrarem-se na diversificação agrícola, é importante acentuar que consecutivamente houve um aumento da produção industrial paulista, como veremos mais adiante.

[2] O principal ponto de discordância entre Wilson Cano e Francisco de Oliveira diz respeito à maneira como se deu a concentração industrial em São Paulo. Cano defende que o Estado de São Paulo não se industrializou drenando recursos de outras regiões do país, mas sim se aproveitando de uma estrutura prévia, formada pela economia cafeeira, a qual desenvolveu as relações capitalistas mais adiantadas do período.

surgiu uma economia nacional, baseada na indústria e integrada via Estado de São Paulo.[3]

No capítulo 2 *Linhas Gerais da dinâmica regional até a crise de1929,* Cano nomeou como débil o desenvolvimento da periferia nacional até aquela data. Naquele capítulo as balizas temporais são 1850 e 1929. Após esta última data, com a integração da economia nacional e a transformação dos arquipélagos em continente, as demais regiões tiveram que jogar pelas regras estabelecidas em São Paulo, onde neste período desenvolveram-se as relações capitalistas mais adiantadas do país e as bases da indústria nacional.

Um dos fatores da sobrevivência da configuração de isolamento até 1930 estaria nos impostos regionais e na falta de meios de comunicação eficientes. Convém recorrermos às palavras do autor.

> Até meados da década de 1920 era pequena a integração do mercado nacional. O comércio inter-regional perfazia cerca de ¼ do total de comércio externo de todos os estados e regiões do país (exportações e importações para e do exterior, mais exportação para o mercado nacional). À medida que a integração do mercado nacional aumentasse, aquela cifra também cresceria, atingindo pouco mais de 50% no imediato pós- Segunda Guerra Mundial (CANO, 1985).

Além de estudar a industrialização brasileira focando-se no período pré-1930 e no papel da diversificação da agricultura, estes trabalhos têm em comum a difusão que tiveram e a continuação de um raciocínio já colocado na obra de Sérgio Silva *Expansão cafeeira e origens da indústria no Brasil* (SILVA, 1976). Neste livro também apareceu a ideia da diversificação, sob o prisma da natureza do capital cafeeiro:

> O capital cafeeiro tinha, portanto, diversos aspectos. Ele apresentava ao mesmo tempo as características de capital agrário, de capital industrial, de capital bancário e de capital comercial. Estes diferentes aspectos correspondiam a diferentes funções do capital e tendem, com o desenvolvimento do capitalismo, a constituírem funções relativamente autônomas (SILVA, 1976, p. 60).

---

[3] No livro *História e Ciências Sociais*, Fernando Braudel compara modelos a barcos. Uma vez construídos é necessário colocá-los para navegar nas águas do tempo. No momento em que deixam de navegar, devem ser refeitos (1972).

Wilson Suzigan dividiu as interpretações sobre as origens do desenvolvimento industrial brasileiro em quatro grupos: a) teoria dos choques adversos; 2) a ótica da industrialização liderada pela expansão de exportações; 3) a interpretação baseada no desenvolvimento do capitalismo no Brasil (ou o capitalismo tardio); 4) a ótica da industrialização intencionalmente promovida por políticas do Governo. Para ele, Wilson Cano e João Manuel Cardoso de Mello fazem parte do terceiro grupo; alicerçando-se basicamente em uma revisão das teses clássicas da CEPAL, este grupo refuta o caráter reflexo atribuído às economias latino-americanas e entende o crescimento industrial como primordialmente resultado do processo de acumulação do capital no setor agrícola exportador, dependente da procura externa (SUZIGAN, 1986, p. 32, 33). Há divergências entre os membros deste grupo, que ultrapassam em muito os autores aqui citados. Enquanto Cano e Mello centraram-se na agricultura como grupo social originário da burguesia industrial, Sérgio Silva atribui este papel aos imigrantes importadores.[4]

2.1.1 – O circuito goiano em épocas de diversificação

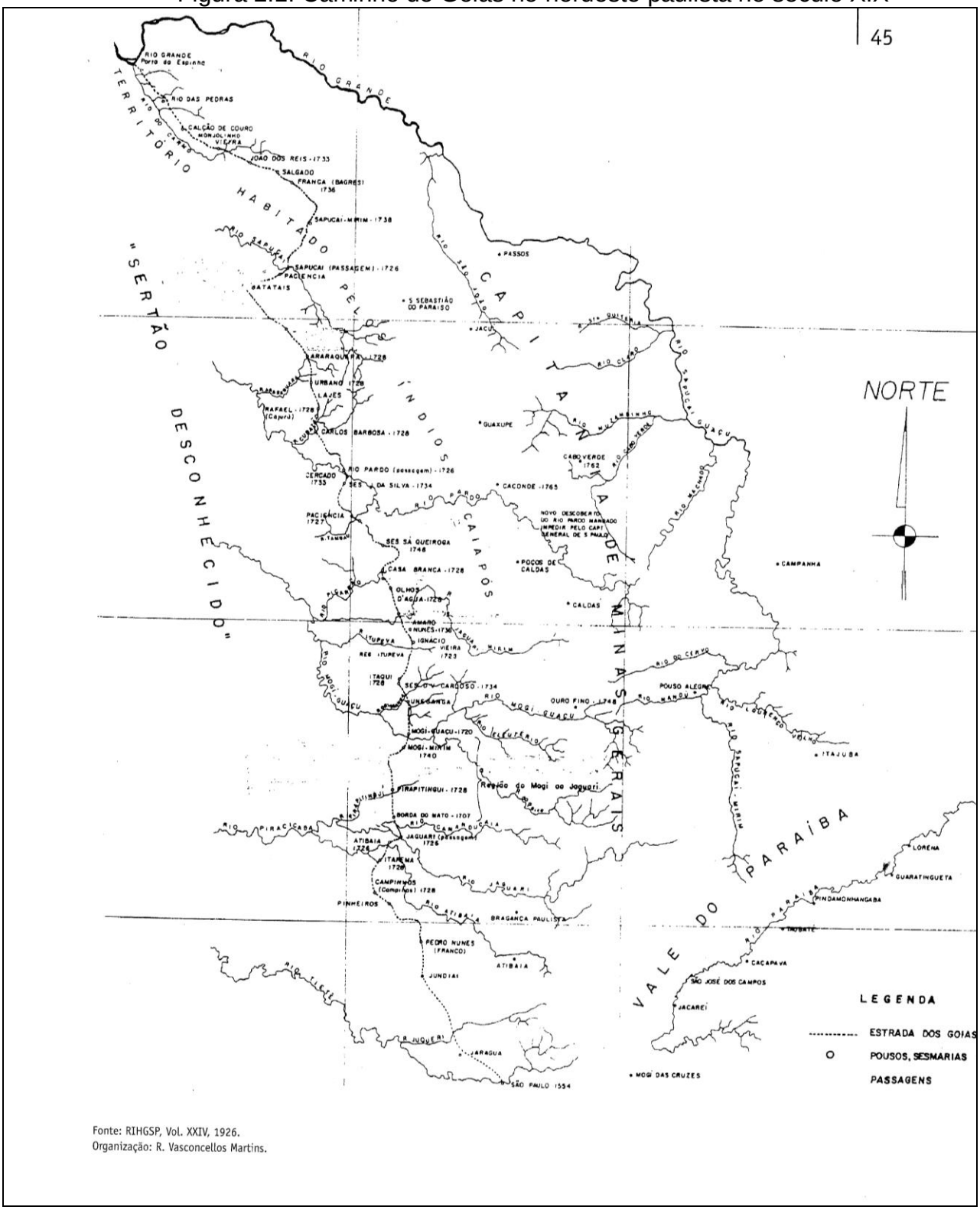
Neste mesmo período analisado pelos autores, enquanto a economia paulista se expandia e diversificava, o Caminho de Goiás retomava parte da importância de outrora. O movimento de pessoas e mercadorias por ele aumentava ao mesmo tempo em que as plantações de café e o setor de transportes paulista avançavam rumo ao norte.

O Caminho de Goiás e os caminhos que se ligavam a ele não foram indiferentes à economia cafeeira, tanto se considerarmos as suas ligações internas a São Paulo quanto às externas – além de ligar o Estado a outras regiões, o Caminho

[4] Ricardo Bielschowsky coloca as interpretações de Cano e Mello como pertencentes a uma linha de pensamento descrita por ele como *Escola de Campinas*. Segundo este autor, são pesquisadores de origem cepalina que romperam com a interpretação da industrialização a partir da substituição de importações, afirmando que "el proceso de industrialización sería portador de una lógica y de un dinamismo independientes de la mera sustitución de importaciones, ya que se proyectaba debido a decisiones de acumulación de capital orientadas a la formación de una capacidad de oferta sin 'una demanda reprirrúda (sic) por restricciones a la importación'" (2010). Sobre o mesmo grupo, José Luís Fiori afirma que "o pensamento econômico campineiro sublinha todo o tempo o dinamismo interno e os ciclos endógenos do capitalismo brasileiro, retirando importância analítica ao conceito de periferia e deixando em segundo plano a discussão clássica da Cepal sobre 'restrições externas' ao crescimento latino-amerricano". Fiori, 2001, p. 49.

era uma importante rota de circulação dentro das fronteiras paulistas. Se nos restringirmos à Província de São Paulo ao final do século XIX, veremos o caminho tomado por pousos, ocupados por pessoas que exerciam atividades variadas (Figura 2.1).

Figura 2.1: Caminho de Goiás no nordeste paulista no século XIX



Fonte: RIHGSP, Vol. XXIV, 1926.
Organização: R. Vasconcellos Martins.

Fonte: BRIOSCHI (1999, p. 45).

Desde o século XVIII o Caminho passou a constituir a principal via de penetração a partir da cidade de São Paulo. Do final do século XVIII até o último quartel do século XIX foi ocupado por um grande número de mineiros, ligados a

atividades voltadas para o mercado interno. Mais tarde, aos poucos, estas atividades econômicas foram substituídas pela lavoura cafeeira de exportação (BRIOSCHI, 1999, p. 59).

Mas o Caminho não se especializou somente na produção – como no caso do envio de produtos para o Rio de Janeiro – mas também no trânsito. O sal importando pelo Nordeste Paulista era redistribuído, principalmente a partir da cidade de Franca, para o Sul de Minas, Mato Grosso e Goiás como "sal francano" (BRIOSCHI, 1999, p. 59). Era um transporte feito por tropeiros em lombo de mulas ou em carros de bois, podendo demorar até seis meses da origem até o destino. A topografia do caminho favorecia este tipo de transporte.[5]

Foi a cidade de Franca, no Nordeste Paulista, uma das que mais se beneficiaram de sua condição como passagem do Caminho de Goiás. Pôde desde cedo exercer funções de intermediação comercial e de abastecimento interno baseada em sua condição geográfica. Mesmo com a chegada do café, a economia francana continuou diversificada, mantendo suas funções ligadas ao mercado interno brasileiro. Lélio Luíz de Oliveira afirma que:

> Concomitantemente às resistências, a cafeicultura ditou a nova lógica econômica. Mais dinâmica, ligou o município ao mercado externo e promoveu a retroalimentação dos setores destinados ao mercado interno. Com isso, as velhas forças não foram destruídas, pelo contrário, foram beneficiadas. A cafeicultura sem se tornar monocultora, por conseguinte, reestruturou a pecuária e a agricultura de abastecimento interno, dando maior fôlego, inclusive, às atividades urbanas (OLIVEIRA, 2006, p. 24).

Baseando-se na leitura de viajantes como Luiz D'Alincourt e Auguste de Saint-Hilaire, Lélio Luíz de Oliveira conseguiu entender o papel de Franca em meio a um circuito comercial amplo onde a cidade mantinha contato, durante o século XIX, com o interior paulista, sul de Goiás, Triângulo Mineiro e Mato Grosso. Dessa forma, o Caminho de Goiás – ou circuito goiano – fez de Franca um centro de convergência, uma fronteira da atividade mercantil que se manteve durante muito tempo.

---

[5] Antes da chegada da ferrovia até Franca, a cidade de Casa Branca possuía grande importância na distribuição de sal para as regiões centrais do Brasil. Sobre Casa Branca no final do século XIX e início do século XX (FONTANARI, 2011).

Seguindo para o norte no Caminho de Goiás, em 1889, conseguiríamos fazê-lo com certo conforto até a cidade de Uberaba; a esta altura os trilhos paulistas da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro já haviam chegado até lá. A encontraríamos tomada por um intenso comércio em grande parte privilegiado pelos trilhos, dinamizadores de economias locais. A cidade de Uberaba há muito se beneficiava de sua condição de entroncamento comercial, com ligações para o sul, com o Nordeste Paulista, para o norte, com o sul de Goiás, Leste, com Minas Gerais e a Capital da República e oeste, com o Mato Grosso (REZENDE, 1991).

Para o norte, por terra, encontraríamos outros centros comerciais de relevância. Temos Araguari, ainda em Minas Gerais, e Catalão, em Goiás, ambos ligados a importantes circuitos de comércio, voltados para o interior e para Minas Gerais e São Paulo. O tráfego de pessoas e de mercadorias por esse circuito ficou registrado na *Mensagem do Presidente de Goiás* de 1901. O sul do Estado era responsável pela maior parte dos crimes cometidos, o que se devia ao grande tráfego de pessoas fugidas de outros Estados (MPEG, 1901, p. 16).

Aqui, devemos ressaltar o seguinte dilema: há a defesa de certa autonomia paulista durante a Primeira República, onde o Estado seria o produtor de grande parcela do que consumia. Por outro lado, existe um importante circuito de comércio, testemunhado por diferentes agentes históricos, pertencentes a diferentes grupos sociais e geográficos, os quais discorreram sobre a importância dos caminhos de terra – em grande parte calçados por trilhos – e sobre a ligação feita por eles com São Paulo.

Como nas ciências em geral, na História, o conhecimento alcançado em nossa busca em nos aproximarmos da realidade depende do material que temos em mãos. Novas fontes podem inserir novos atores em cenários que pareciam estáveis. Inserir estes circuitos na discussão pode auxiliar na resolução de aparentes contrapontos historiográficos – como o falso contraponto entre a historiografia goiana e paulista – e no aprofundamento do que conhecemos sobre as características da economia paulista e da economia nacional durante a Primeira República.

Sobretudo, buscamos entender a importância deste circuito de comércio e dos circuitos imediatamente paralelos para os Estados de Goiás e São Paulo neste período tão caro a quem busca entender a nossa industrialização e o nosso capitalismo.

2.2 – A especialização regional paulista e a necessidade de produção alimentícia

Os paulistas, agentes que contribuíram para a queda do regime imperial e para a instauração da República, souberam se mover em meio ao novo arranjo institucional, não só conservando a posição de destaque que ostentava no final dos oitocentos, mas expandindo a sua área de influência política e econômica. Como já é por demais conhecido, esta predominância baseava-se na existência do produto que era o grande responsável pela riqueza nacional: o café. O Brasil, de 1889 a 1930, período que temos em foco, não era somente São Paulo e o café; existiam diversas elites regionais que pactuavam entre si e um leque de produtos relevantes, nacional e localmente: o charque no Rio Grande do Sul, o mate em Mato Grosso e Paraná, o gado e os cereais em Goiás, a borracha no Pará, que por volta de 1910 chegou a rivalizar com o café etc. Mas foi o café que conseguiu, pela sua importância, se tornar o produto por excelência da lavoura brasileira. Foi graças a ele e ao complexo econômico que se formou em seu entorno que o Estado de São Paulo conseguiu construir as condições para a concentração da indústria brasileira após 1930.[6]

Na década de 1840 o produto já havia se tornado central na pauta de exportações brasileiras. Inicialmente concentrou-se na Província do Rio de Janeiro. Por ser lavoura que extinguia os recursos do solo, seguiu no encalço de terrenos favoráveis ao seu cultivo, adentrando o Vale do Paraíba, em São Paulo, e seguindo daí por diante principalmente sobre as manchas de terra roxa. Apesar de a lavoura continuar cafeeira, suas características desde o início de sua expansão até o final de nosso período não permaneceram as mesmas. Enquanto os cafeicultores desbravavam novas terras, a política e a economia nacionais passavam por profundas mudanças, principalmente a partir da metade do século XIX. Houve a luta e as leis abolicionistas, a dinamização do setor de transportes, a mudança institucional de 1889, com a Proclamação da República. Dialeticamente, a expansão cafeeira recebia estímulos e estimulava estes processos; no que nos importa aqui, ela se transformou profundamente. O sistema de trabalho mudou do servil para o

[6] Ver CANO (1977).

livre, contando principalmente com a mão de obra europeia. A forma de aquisição de terras também se transformou a partir da Lei de Terras de 1850, apesar desta nem sempre ser seguida pelos grandes fazendeiros.[7] Um sistema de transportes mais dinâmico baseado na ferrovia surgiu, tornando possível a progressão geográfica do negócio.[8]

A economia cafeeira que encontramos já nos primeiros momentos da República não deixa de ter o produto da lavoura como articulador, mas forma-se por um leque de negócios ligados a ela. Observando São Paulo no início do século XX, nos deparamos com o complexo, já descrito por Wilson Cano.

Por meio das *Mensagens dos Presidentes do Estado de São Paulo* e de relatórios setoriais, podemos observar com maior riqueza de detalhes o funcionamento da economia e as principais preocupações e questões com as quais os governantes se deparavam. Neste momento nos ocuparemos do café e da necessidade de produção de alimentos.

No final do século XIX, frente à expansão do plantio de café, já surgia à necessidade de incentivar a produção de culturas dedicadas ao abastecimento interno. Havia a preocupação com o desenvolvimento da pequena lavoura ao lado da "opulenta produção de café"; apesar de seu elevado valor, a cultura exclusiva constituía um grave problema ao criar uma dependência com relação à importação de itens que o Estado estaria em condições de produzir. Para remediar a situação, o Governo autorizou uma série de estudos para que o problema fosse solucionado. Nesta mesma *Mensagem* o aumento da exportação de café foi comemorado, tomado como sintoma do desenvolvimento agrícola paulista, "base principal da fortuna pública e particular" (MPESP, 1896, p. 71 – 77).

Ainda antes da virada do século, o Governo do Estado de São Paulo cuidava da distribuição de mudas para incentivar as diferentes culturas e do desdobramento da rede ferroviária para regiões que poderiam produzir os alimentos de que a população necessitava. A Lei n. 678 de 13 de setembro de 1899 criou os distritos agronômicos nas cidades de Campinas, Ribeirão Preto, São Carlos do Pinhal, Sorocaba e Iguape, responsáveis pela distribuição de sementes e mudas, além de

[7] Apesar da Lei, pela qual a terra só poderia ser adquirida por meio de compra, nem todas as aquisições passaram a se dar automaticamente por este meio. Em alguns locais, os fazendeiros desenvolveram táticas para burlar as novas regras e se apossarem de grandes extensões.

[8] Sobre a marcha do café ver MONBEIG (1984).

outras funções relativas à agricultura e às indústrias em geral (MPESP, 1900, p. 148).

A necessidade de diversificação da economia paulista, sem dúvidas, aparece como uma das preocupações nas diferentes *Mensagens* do Governo. Se comparássemos a quantidade de linhas dedicadas a esta questão com as dedicadas ao café, seria fácil constatar como a balança pende para o segundo – o que não causa assombro e nem constitui novidade. Havia a tentativa de enquadrar o café como produto de subsistência, e não de sobremesa, como de fato o era. Em alguns momentos as duas questões – café e alimentos - apareceram interligadas; a crise pela qual o café passava tinha como efeito positivo o aumento da produção de gêneros alimentícios. Mesmo assim, esta troca estava longe de "mediar a grande perturbação econômica causada (...) pela desvalorização daquele produto*"* (MPESP, 1903, p. 9). Este movimento foi constatado por João Manuel Cardoso de Mello; nas épocas de baixa do preço do café, os fatores produtivos eram reorientados para outras atividades. Celso Furtado também desenvolveu este raciocínio, ao escrever que enquanto o *"*preço desse artigo [o café] não baixasse a ponto de que aquela vantagem desaparecesse, os capitais formados no país continuariam acorrendo para a cultura do mesmo*"* (FURTADO, 1963, p. 220).[9]

Para resolver os problemas da lavoura, o Governo buscou reformar o sistema de ensino para que servisse melhor aos interesses agrícolas. Matérias teóricas como a trigonometria e a astronomia deveriam ser substituídas pela zootecnia ou agricultura. A Escola Superior de Agricultura Luiz de Queirós[10] foi uma peça fundamental na política agrícola do Estado de São Paulo. Para a direção da instituição havia sido contratado um profissional dos Estados Unidos e dois Franceses. A Fazenda Modelo, anexa a ESALQ, era responsável pelos experimentos com diferentes culturas como a alfafa, o algodão, o arroz, cana de açúcar, feijão, milho etc (MPESP, 1908, p. 17). Em 1912, buscando manter a política de incentivo à agricultura, o Governo de São Paulo empreendeu uma reorganização

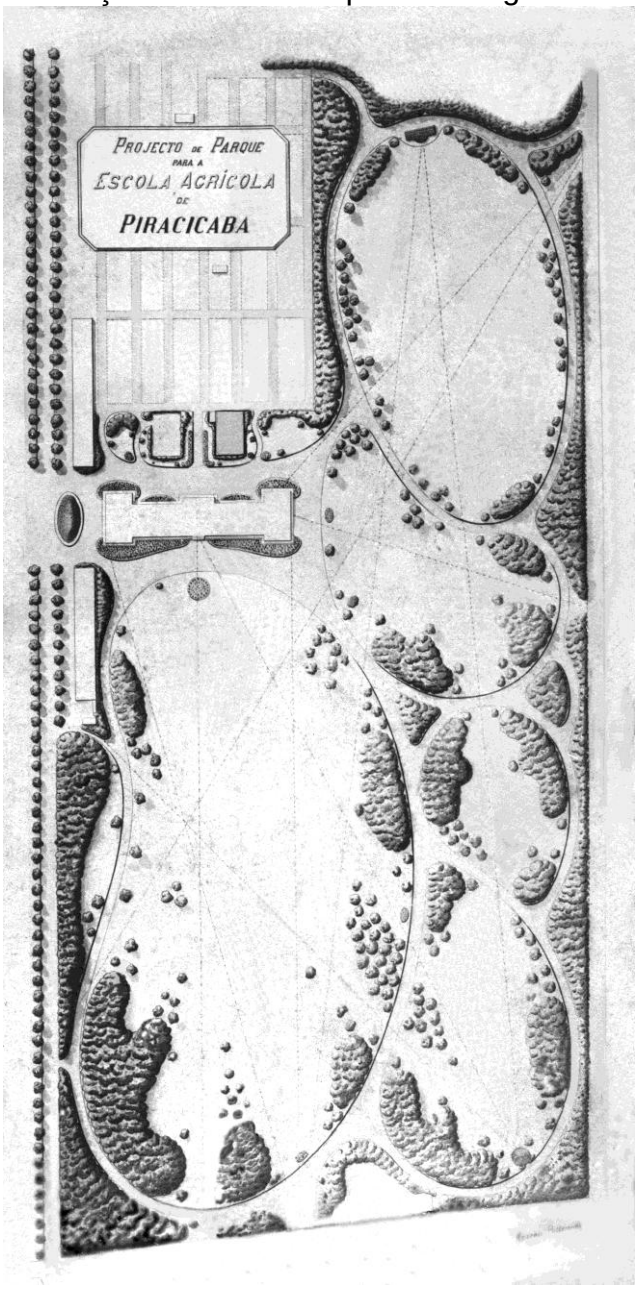
[9] Vários fatores poderiam interferir na safra de café, além do preço do produto. Temos, em primeiro lugar, o ciclo natural da rubiácea; feito o plantio o cafeeiro só começa a produzir completamente após o quarto ou quinto ano, tendo um tempo de produção que varia muito, em torno de quinze a vinte anos. Também influem políticas governamentais, como a sobretaxa sobre cada cafeeiro novo, colocada em prática em 1903, além de fatores naturais, como geadas. Percebemos, contudo, que a existência do produto principal, o café, influía nas possibilidades de produção alimentícia, produção essa que, pela argumentação aqui desenvolvida, variava, via de regra, no sentido oposto à safra de café.

[10] A partir de agora abreviada como ESALQ.

na instituição. Alunos formados pela ESALQ passaram a estagiar na Europa após a conclusão do curso (MPESP, 1913, p. 40). Em 1918 um aluno goiano se formou pela escola. Durante todo o período a Escola Superior de Agricultura mereceu atenção do Governo de São Paulo; o Relatório da Secretaria de Agricultura de 1925 trazia a notícia da construção de novos prédios para que a escola pudesse receber os alunos em melhores condições; foram construídas moradias e restaurantes (Figura 2.2).[11]

[11] Relatório apresentado ao Dr. Carlos de Campos, Presidente do Estado, pelo Dr. Gabriel Ribeiro dos Santos, Secretário de Agricultura, Comércio e Obras Públicas. São Paulo, 1925. p. 16.

Figura 2.2: Representação da Escola Superior de Agricultura Luís de Queirós



Fonte: Disponível em: <http://www.esalq.usp.br/instituicao/images/parque_piracicaba_p&b2.jpg>acessado em 22/02/2013

Outros projetos que visavam incentivar a diversificação da agricultura foram o ensino ambulante e as cooperativas. No caso do arroz, o ensino ambulante foi sugerido em 1909, após o vencimento do contrato para a manutenção do campo de demonstração em Moreira Cezar. Em 1910, por ato de 4 de agosto, o ensino foi instituído. Os responsáveis pela sua implementação percorreriam diferentes zonas orientando os agricultores e reconhecendo o seu potencial (MPESP, 1910, p. 16). Ainda em 1909 a *Mensagem* trazia a notícia da decisão do Governo em auxiliar a

criação de cooperativas agrícolas. Foi fundada uma cooperativa no Núcleo Colonial Campos Sales, para o beneficiamento de arroz; em breve seria formada a de Franca, ligada aos laticínios (MPESP, 1909, p. 27 – 28).

O período correspondente à Primeira Guerra Mundial trouxe para São Paulo um novo ímpeto de diversificação, causado pela retração dos mercados consumidores de café e pela abertura de outros que necessitavam de alimentos durante o conflito. As forças produtivas se encaminharam para outras culturas. Como está escrito na *Mensagem* de 1917:

> É assim que se verifica, em todos os recantos de nosso território, um movimento auspicioso de energia criadora: a lavoura, o comércio e a indústria se desdobram e se multiplicam em novas culturas, em novas explorações, em novas fábricas, ao mesmo tempo que as estatísticas assinalam os maiores algarismos até agora, na exportação de gêneros – principalmente da indústria pastoril e dos cereais – antes produzidos em pequena escala, e em alguns mesmo importados do estrangeiro ou de outros estados (MPESP, 1917, p. 3).

A Primeira Guerra Mundial, ao dificultar os intercâmbios internacionais, tornou evidente *a "*necessidade de diversificar a estrutura da produção industrial*"* (SUZIGAN, 1986, p. 72); este movimento também alcançou a agricultura. Diferentes grupos o acompanharam, cuidando da defesa de seus interesses. Entre eles estavam os dirigentes das ferrovias paulistas. Os diretores da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro notaram e enfatizaram em seus relatórios o aumento do transporte de animais vivos e de cereais durante a Primeira Guerra Mundial, lamentando os baixos fretes pagos por estes produtos, incapazes de contrabalancear a diminuição do transporte de café. A diretoria chegou a propor o aumento do frete sobre os cereais, o que se justificava pelos seus altos preços.[12]

As ligações de São Paulo com outros Estados brasileiros explicam parte do aumento da produção rotulada como paulista neste momento; segundo documentos goianos, muito do que era exportado por São Paulo procedia de Goiás, sem que sua origem fosse admitida. A realidade fiscal, destarte, não coincidia com as pretensões goianas; nada obrigava os paulistas a registrarem a origem dos produtos que consumiam ou reexportavam.

---

[12] Relatórios da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro para a aprovação em Assembleia Geral, 1917, p. 10; 1918, p. 6.

No *Almanaque do Estado de São Paulo de 1917* lê-se que a cultura dos cereais era uma das que mais se desenvolveram nos vinte anos anteriores.

> A de milho, dantes insuficiente para o consumo interno, já dispensa a importação do produto argentino. A de arroz adquiriu vigoroso impulso em 1905, com a elevação dos direitos aduaneiros para o artigo e depois das demonstrações práticas realizadas no campo de Moreira Cezar, pelo processo de irrigação. Enfim, a do feijão ampliou-se tanto nos últimos anos, que sustenta crescente exportação, não só para os Estados brasileiros, mas para as nações estrangeiras.[13]

Após o período de guerra, as atividades que haviam sido por ela incentivadas tiveram a sua produção diminuída. A paz trazia consequências; durante a Primeira Guerra Mundial:

> Ressurgiram culturas, há muito abandonadas. Improvisou-se uma organização industrial que se aperfeiçoou, que absorveu capitais enormes, que contém legiões de operários que serve, pois, de arrimo à população numerosíssima e de base a grande parte da fortuna atual (MPESP, 1921, p. 2).

Após o conflito os países que importavam produtos expedidos por São Paulo voltaram a produzi-los, diminuindo o espaço para as vendas paulistas.

Outros produtos que chamam a atenção nas estatísticas paulistas durante o período de guerra e que há muito apareciam como potencial riqueza nas *Mensagens* e *Relatórios* eram os provenientes da pecuária. Em 1906, a *Mensagem* de Jorge Tibiriçá dedicou algumas linhas à Primeira Exposição Estadual de Animais. Segundo a *Mensagem*, a condição de decadência da lavoura cafeeira no norte do Estado abria perspectivas para a instauração da pecuária naquela região (MPESP, 1906, p. 27). Em 1911, foi criada a Diretoria de Indústria Animal; também foi instalado o posto de seleção de gado nacional em Nova Odessa e estações regionais em Itapetininga, Batatais e Barretos, além da realização de feirões e leilões.

> A diretoria de indústria animal prestou também o seu concurso aos criadores que desejarem importar reprodutores do estrangeiro, tendo esse serviço merecido o auxílio do Ministério da Agricultura da União, que desenvolveu a necessária subvenção (MPESP, 1911, p. 22).

---

[13] Almanach da Secretaria do Estado dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas do Estado de São Paulo, para o ano de 1917, publicado no 25° aniversário de criação da mesma Secretaria. São Paulo, Typographia Brasil, 1917, p. 269.

Já no final da segunda década do século XX, após a guerra, as atenções mais uma vez se voltaram para o café, sem que o projeto de diversificação fosse abandonado. Em 1923 a ESALQ continuava testando culturas em seu campo de experimentação: café, algodão, forragens etc. Havia ainda um rebanho ligado à Escola (MPESP, 1923, p. 42). Mesmo com esta política, colocada em prática já no início do período republicano, na década de 1920 o Estado de São Paulo ainda enfrentava os problemas de abastecimento e necessitava de um intercâmbio frequente com os vizinhos. A questão da subsistência era examinada em conjunto com a dos transportes. O Governo havia constatado no último ano que todas as classes sofriam com o problema da carestia, para qual concorriam diferentes causas, como a seca. Para superar a situação, sugeria as seguintes ações:

1 – adquirir em grande escala por conta do Estado e fazer revender sem lucro gêneros de primeira necessidade e de mais largo e premente consumo;

2 – criar comissão fiscalizadora formada por representantes de diferentes setores sociais para acompanhar a revenda ao público e a aquisição dos alimentos;

3 – abertura de crédito para a compra e distribuição de alimentos.

Na tentativa de remediar a situação, o governo paulista enviou ao Governo Federal pedido de autorização para a importação de alimentos livre de direitos e taxas, mesmo após a expiração do Decreto 16.524, de 1° de julho de 1924.[14] As importações seriam feitas por meio da Superintendência de Abastecimento do Rio de Janeiro (MPESP, 1925, p. 62).

Mesmo com esta necessidade evidente, os números mostram o aumento da produção agrícola de São Paulo durante a Primeira República (Tabela 2.1).

[14] O Decreto concedeu, pelo prazo de 60 dias, isenção em todas as alfândegas do país, dos direitos e taxas de expediente para os gêneros de primeira necessidade. As primeiras palavras, que justificaram o Decreto foram: "O Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil: Considerando que é manifesta a crise de subsistência no Brasil, a ponto de tornar a vida insuportável às classes menos favorecidas que constituem a maioria da população (...) decreta". Coleção das Leis da República do Brasil, disponível em <http://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/legislacao/publicacoes/republica> acessado em 24/02/2013.

Tabela 2.1: Expansão da produção de alguns produtos agrícolas e agroindustriais no Estado de São Paulo, em 1.000 toneladas.

Médias anuais	Açúcar	Alfafa	Algodão pluma	Arroz com casca	Batata inglesa	Farinha de mandioca	Feijão	Milho	Vinho (1.000.000 *L*)
1901-1903	13,8	---	1,8	28,8	---	---	41,6	422,6	0,5
1904-1906	15,9	---	2,8	60,2	---	---	83,1	83,1	1,3
1907-1909	---	---	4,3	---	---	---	---	---	---
1910-1912	24,8	---	5,8	107,1	---	---	97,5	619,6	1,5
1913-1915	27,8	---	6,2	72,3	33,1	---	112,8	595,8	1,7
1916-1918	29,4	---	10,8	152,1	---	---	177,1	733,4	---
1919-1921	31,8	---	30,7	275,0	40,7	---	121,5	1.009,3	1,6
1922-1924	33,8	---	17,4	173,3	---	---	78,9	788,0	2,3
1925-1927	30,6	17,3	17,3	267,3	66,1	41,5	194,7	981,8	2,8
1928-1930	69,8	15,0	6,1	345,9	65,8	60,1	217,7	950,6	3,3
1931-1933	114,4	9,8	22,0	537,1	160,2	79,8	229,8	1.419,2	3,8
1934-1936	138,8	14,3	128,6	547,3	114,5	69,9	189,0	1.208,6	4,4
1937-1939	158,8	14,5	241,4	400,5	90,2	84,0	177,7	1.298,9	6,0
1940-1942	172,0	7,6	323,7	400,3	49,4	---	109,8	741,2	---
1943-1945	221,3	11,8	362,3	600,8	175,0	---	154,1	1.026,7	7,3

Fonte. CANO (1977, p. 63).

Não foi só a guerra que fez com que produção de outros itens aumentasse, mas também as políticas do Governo. Podemos notar o aumento de vários itens, como a de arroz e outros cereais. Já em 1907 o arroz era descrito como um dos principais produtos com potencial para ganhar o mercado brasileiro. A lavoura havia atingido grandes proporções em 1908, mas as importações ainda não haviam cessado. Curiosamente, neste mesmo ano o produto reapareceu nas exportações pelo Porto de Santos, com Rs. 771:409$000 (MPESP, 1908, p. 23).

A *Mensagem* de 1909 ao tratar do movimento comercial, trouxe importantes informações. Nas importações para o ano de 1908, houve uma significativa diminuição de "produtos destinados à alimentação e forragens", o que denotava, nas palavras registradas nas *Mensagens*, um aumento da produção interna de itens que antes se importava, como o arroz, milho, batatas etc (MPESP, 1909, p. 32). Poderia também significar o aumento da importação do interior.

A diminuição das exportações de cereais, como o arroz e o feijão, continuaram a aparecer nos relatórios posteriores, da década de 1920, apesar de momentos de alta ligados a fatores climáticos. Por exemplo, no ano de 1920 o *Relatório da Secretaria de Agricultura* descreveu o aumento da sua produção; a este aumento eram atribuídos fatores como as chuvas frequentes e abundantes. Ao mesmo tempo, a produção de trigo e café havia ficado abaixo do esperado. Apesar

disso, segundo o Secretário de Agricultura, a produção foi vendida a bons preços (Quadro 2.1). [15]

Quadro 2.1: Valor da produção dos principais produtos do Estado de São Paulo 1919 – 1920

Produtos	Quantidade	Unidades	Valor (Rs.)
Café	4.154.700	Sacas	378.908:640$00
Algodão (em caroço)	4.588.299	Arrobas	43.588:340$50
Açúcar	528.821	Sacas	33.971:161$40
Álcool e aguardente	95.388.042	Litros	49.406:877$00
Fumo em rolos	215.509	Arrobas	6.880:719$00
Arroz em casa	4.686.015	Sacas	82.005:262$50
Feijão	2.859.377	Sacas	40.031:278$00
Milho	15.963.900	Sacas	183.584:850$00
TOTAL			818.377:628$40

Fonte: Relatório apresentado ao senhor Washington Luiz, Presidente do Estado, pelo Dr, Heitor Teixeira Penteado, Secretario da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, 1920. p. 6.

Se a chuva auxiliou no aumento da produção de alguns itens agrícolas em 1920, em 1926 a informação que o *Relatório da Secretaria de Agricultura trouxe* foi contrária. A produção agrícola do ano 1924 – 1925 (Quadro 2.2), totalmente apurada aquela altura, havia sido prejudicada. As colheitas de cereais e de fumo foram as que mais sofreram prejuízo, embora houvessem demonstrado um pequeno aumento com relação ao ano de 1923 – 1924. As safras de açúcar, também prejudicadas pelo *mosaico*, renderam um terço do que normalmente renderia. Já a safra de algodão havia sido considerada boa.

[15] Relatório apresentado ao senhor Washington Luiz, Presidente do Estado, pelo Dr, Heitor Teixeira Penteado, Secretario da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, 1920. p. 6.

Quadro 2.2: Valor da produção agrícola do Estado de São Paulo, ano agrícola de 1924 – 1925.

Produtos	Quantidades	Unidade	Valores (Rs.)
Café	9.192.600	Sacas	1.967.216:400$00
Algodão	5.976.855	Arrobas	83.675:970$00
Açúcar	226.639	Sacas	13.355:235$20
Álcool e aguardente	47.152.600	Litros	64.447:800$00
Fumo em rolos	182.570	Arrobas	14.605:600$00
Arroz em casa	3.379.240	Sacas	118.263:400$00
Feijão	2.615.730	Sacas	78.471:900$00
Milho	14.269.400	Sacas	285.388:000$00
Total			2.625.434:305$20

Fonte: Relatório apresentado ao Dr. Carlos de Campos, Presidente do Estado, pelo Dr. Gabriel Ribeiro dos Santos, Secretário da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, 1926. p. 6 .

Duas conclusões parciais devem ser ressaltadas neste momento. A economia de São Paulo, certamente, conseguiu diversificar sua agricultura, apesar de que em muitos momentos fatores como os climáticos tenham levado à quebra de produção. Além disso, fica evidente o comércio de São Paulo com outras regiões brasileiras. Ao contabilizar este tipo de atividade, Wilson Cano deteve-se no comércio por cabotagem e no comércio internacional.

Veremos os dados referentes ao comércio internacional (Tabela 2.2):

Tabela 2.2: Alguns produtos alimentares importados (do exterior) pelo Estado de São Paulo, relacionados com os totais importados pelo Brasil e com os totais produzidos no Estado de São Paulo (em % calculada sobre os volumes físicos)

Produto	% sobre a importação brasileira				% sobre a produção paulista		
	1901-1905	1906-1910	1911-1915	1916-1920	1901-1905	1911-1915	1916-1920
Arroz	26,4	20,6	11,4	0,0	50,0	1,0	0,0
Feijão	5,5	3,7	8,0	0,0	0,6	0,5	0,0
Charque	9,0	1,5	18,1	1,8	0,0	0,0	0,0
Milho	0,8	0,4	0,6	0,0	---	---	0,0
Batata	16,8	14,8	14,7	12,8	---	10,0	4,7

Fonte: CANO (1977, p. 59).

Em muitos momentos, os relatórios setoriais e as *Mensagens* tratam deste comércio paulista com o mercado mundial e com o mercado brasileiro. Nada de novo neste ponto com relação à tese da diversificação de Wilson Cano; nunca é demasiado relembrar das palavras de Cano, afirmando que São Paulo de maneira alguma era uma ilha. O problema surge quando tentamos entender as rotas de abastecimento da economia paulista. Se nos voltarmos para diferentes grupos sociais, notaremos uma frequente preocupação com a necessidade de ligar os "sertões" ao Estado de São Paulo, para que o setor de transportes se valorizasse e para que o mesmo possuísse uma região a qual poderia recorrer para a obtenção dos alimentos que era incapaz de produzir internamente nas proporções necessárias durante todo o tempo. Existiu uma corrida entre a Companhia Mogiana de Estradas de Ferro e a Companhia Paulista de Estradas de Ferro não só pelas áreas produtoras de café, mas também em busca dos produtos do Brasil central.

A produção paulista, certamente, não bastava para o abastecimento interno, principalmente se considerarmos o crescimento populacional do Estado, que podemos acompanhar por meio da Tabela 2.3:

Tabela 2.3: Crescimento populacional do Estado de São Paulo

Zonas	**Anos:**						
	1854	**1874**	**1886**	**1900**	**1920**	**1934**	**1940**
1 zona	35.670	46.775	74.895	281.256	654.578	1.168.776	1.480.116
2 zona	123.948	251.603	335.922	405.334	484.699	476.534	472.305
3 zona	128.948	228.203	295.782	412.741	752.524	843.335	848.659
4 zona	57.092	122.057	178.795	464.091	811.974	871.389	843.148
5 zona	21.889	69.614	133.697	275.079	530.257	599.842	576.775
6 zona	---	16.347	33.151	148.400	583.771	879.532	943.832
7 zona	---	---	---	7.815	136.454	618.990	856.506
8 zona	---	30.370	71.903	118.905	341.754	599.661	724.017
9 zona	23.432	40.085	54.805	80.820	134.227	148.365	175.272
10 zona	26.861	32.300	42.430	85.167	161.950	226.903	259.686
TOTAL	417.149	837.354	1.221.380	2.279.608	4.592.188	6.433.327	7.180.316

Fonte: CAMARGO, 1952.

* * * * * *

O contexto no qual se inserem os grupos sociais que se articulavam em torno dos negócios do comércio com os "sertões" já foi apresentado. Os circuitos de comércio são compostos pela busca de lucro dos comerciantes que empreendem o

ato de comprar o produto a preços mais baixos para vendê-los onde são mais valorizados. A economia paulista, pelo tipo de relações que desenvolveu, pelo assalariamento da mão de obra, estava em condições de remunerar melhor a produção das regiões que poderia alcançar.

Um exemplo do poder de atração da economia paulista pode ser encontrado nas *Atas da Câmara Municipal de Uberaba*. No final do século XIX, foi instituído um imposto sobre a saída de alimentos pelas estações da Companhia Mogiana na cidade – isso após recorrentes notícias sobre a carestia que havia se tornado presente na região. Mesmo assim, como é dito em parte da bibliografia mesmo que sem ênfase merecida, a economia cafeeira paulista possuía limitações claras. Wilson Cano citou as limitações em termos de solos e de clima; João Manuel Cardoso de Mello deu ênfase à necessidade do oferecimento de bens para que a força de trabalho se reproduzisse a custos aceitáveis.

Todas estas questões são notadas pelos administradores do Estado de São Paulo. As limitações de solo e de clima podem ser percebidas por meio do que foi deixado pelas *Mensagens dos Presidentes de Estado*. Como já notamos, existiram constantes menções à quebra de produção por fatores climáticos, levando à importação de produtos básicos.

Para João Manuel Cardoso de Mello, a demanda por alimentos e bens de consumo assalariados passou a ser atendida pela produção interna quando se constituiu a agricultura mercantil de alimentos. Com isso, a reprodução da força de trabalho se internalizou (MELLO, 1998, p. 105). As fontes confirmam a existência deste setor, ao mesmo tempo em que deixam vestígios para o entendimento de suas limitações. Uma análise histórica do mercado de trabalho paulista nos mostra que dentro do Estado havia uma diversidade de situações. Rogério Naques Faleiros empreendeu pesquisa de fôlego que revelou importantes aspectos relativos à reprodução da mão de obra em São Paulo e, no que diz respeito ao nosso trabalho, à aquisição da subsistência. Tratando da região de Campinas, Faleiros afirmou:

> (...) perceba que mesmo proporcionando um valor monetário menor do que a parceria, os contratos de formação (empreitada) eram mais interessantes para os trabalhadores, pois, além de possuir rendimentos fixos oriundos de cláusulas monetárias definidas em contrato, o que teoricamente protegeria os empreiteiros das oscilações de preço do café no mercado, teriam direito a toda a produção do quarto ano e poderiam contar com uma maior disponibilidade de espaço entre os cafeeiros para realizar o plantio de alimentos, que certamente pesaria positivamente em suas contas (FALEIROS, 2010).

A produção de alimentos era um grande atrativo para os trabalhadores ao tornar possível o provimento de suas necessidades básicas. Este sistema também era importante para os donos da terra, ao rebaixar os custos monetários da formação dos cafeeiros. Nas fazendas, primeiro se extraia o excedente do trabalhador; era só após isso que ele trabalhava para si. No produto entregue ao fazendeiro – a colheita – se materializava o trabalho sobrante que o colono via como trabalho necessário. Grande parte da exploração de sua mão de obra, contudo, estava na produção de subsistência, o que baixava os custos de sua manutenção e aumentava os ganhos dos fazendeiros (MARTINS, 1979, p. 86 – 92). Eram as reações capitalistas de produção engendrando relações não capitalistas; os alimentos produzidos desta forma possuíam um menor custo monetário.

O trabalho de Faleiros, esclarecedor sobre pontos importantes, inspira algumas questões. A preferência dos trabalhadores por contratos de trabalho que abriam a possibilidade para o plantio de alimentos não exclui a importação dos mesmos de regiões mais distantes; mesmo com esta preferência, o cultivo de alimentos não era a atividade principal – aqui está o grande dilema. Havia um limite para a sua produção, uma vez que a quantidade de trabalho era limitada e teria que atender às imposições do contrato, que visava principalmente a formação e manutenção de lavouras de café. Nesta mesma linha, há que se perguntar sobre a possibilidade de venda dos excedentes nas cidades, seja pelos próprios produtores, seja pelos proprietários, que em muitos casos apropriavam-se de grande parte do que era produzido. Essa produção era o suficiente para o atendimento à procura nas cidades? Por último, a ânsia pela produção do próprio sustento era uma característica cultural, fruto das circunstâncias, ou uma fuga do mercado, onde estes seriam mais caros? Se fossem caros, provavelmente eram escassos. Haveria, portanto, a necessidade de procura em outras plagas.

Há o registro de esforços feitos pelos administradores do Estado de São Paulo para evitar o vazamento de fatores produtivos do café para culturas alternativas. A diversificação agrícola era vista com bons olhos, desde que não prejudicasse a produção de café:

> (...) as terras cafeeiras, com os tratos adequados, com os adubos convenientes, livre das culturas cansativas dos cereais que as esgotam rapidamente, conservaria vistosos os nossos cafezais, com produções médias que não receiam competidores em parte alguma do mundo, aumentando e prolongando por muitos anos a riqueza da lavoura paulista e, por consequência, a riqueza brasileira (MPESP, 1922, p. 65, 66)

Barros de Castro, ao empreender a construção de um modelo da economia brasileira, registrou a seguinte relação entre áreas de produção especializada e outras produtoras de alimentos:

> Ao se volumar a demanda de alimentos, animais de tração, etc, pelo setor exportador, poderiam chegar a constituir-se autênticas regiões primário-exportadoras internas. Haja ou não processo de individualização das atividades que abastecem o setor exportador, seu funcionamento poderia ser caracterizado como *sub-reflexo*, por espalhar, indiretamente, as vicissitudes do mercado internacional (CASTRO, 1969, p. 37).

O autor aqui não trata da economia cafeeira paulista, mas da economia canavieira nordestina. De qualquer forma, a reflexão nos interessa por esclarecer em parte as relações existentes entre uma região especializada e outras que aparecem como seu reflexo, o que parece ser o caso de Goiás.

Para entender as relações comerciais ao longo do Caminho de Goiás e a importância do comércio entre Goiás e São Paulo é necessário entender o panorama institucional no qual ocorriam, baseado no pacto republicano cristalizado na Constituição de 1891.

2.3 - A Primeira República – panorama institucional e as possibilidades de funcionamento dos circuitos interestaduais

> A existência de um Estado Nacional introduz uma dimensão política nos cálculos econômicos, tornando-os mais ilusivos e complexos. Exemplos da prevalência de critérios políticos nas tomadas de decisões em matéria econômica podem ser facilmente encontrados em qualquer país, principalmente em sua fase formativa e nos momentos de crises maiores (FURTADO, 2000, p. 7).

O objetivo deste subtópico é entender o panorama institucional em que ocorria o comércio entre Goiás e São Paulo na Primeira República. Esta discussão é fundamental para a nossa análise, pois, segundo o entendimento de alguns autores, o federalismo brasileiro de 1891 e sua autonomia exacerbada das partes prejudicava o estabelecimento de circuitos comerciais importantes, freando o comércio entre unidades federadas. Isso é observado por Wilson Cano, que coloca os impostos regionais como limites para o comércio no período; mesmo o silêncio historiográfico e as atenções quase que monopolizadas pelos problemas do café confirmam esta visão.

Valentin Bouças – secretario geral *da Comissão de Estudos Financeiros e Econômicos dos Estados e Municípios* no início do Governo Vargas e mais tarde assessor financeiro do mesmo – tratou do vazio estatístico existente durante a Primeira República e da dificuldade imposta para a investigação da situação dos Estados antes da Revolução de 1930 (BOUÇAS, 1953). Para irmos além, é necessário montar um cenário capaz de ultrapassar esta opacidade. A pergunta a ser respondida aqui, seguindo neste sentido, é se as características deste arranjo político e econômico dificultaram a dinamização do comércio entre Goiás e São Paulo, passando por Minas Gerais. Vejamos:

As mudanças na economia e na sociedade brasileiras que se intensificaram no século XX não se iniciaram de um momento para o outro, na mudança política que interrompeu a Monarquia e deu a luz à República de 1889. Depois de *"*permanecer estagnada por mais de três quartos de século, a economia brasileira iniciou uma era de progresso a partir de meados do século XIX*"* (SUZIGAN, 1986, p. 15). Ocorreram grande mudanças já neste período, induzidas pela lei de terras, pelo movimento abolicionista, expansão dos meios de transporte – leia-se ferrovia –

crescimento da importância econômica e política dos cafeicultores paulistas, a urbanização etc.

> O ano de 1889 não significou uma ruptura do processo histórico brasileiro. As condições de vida dos trabalhadores rurais continuaram as mesmas; permaneceram o sistema de produção e o caráter colonial da economia, a dependência em relação aos mercados e capitais estrangeiros. O crescimento da população, o desenvolvimento industrial, a urbanização, a formação do proletariado e a ampliação da classe média, a crise que atingiu a economia cafeeira, a crise internacional de 1929, as contradições entre os vários setores de produção e o aparecimento de novas ideologias propiciaram a revolução de 1930, que inaugurou um novo período na história do Brasil (COSTA, 1999, p. 490).

Pelo entendimento de Emília Viotti da Costa, não haveria com a mudança de regime uma ruptura que merecesse este nome. O processo iniciado antes da Proclamação da República continuou após ela. Os exemplos se proliferam. No decorrer de nossa exposição, travaremos um diálogo mais profundo com a tese da não ruptura.

Certamente, concordamos com estes trabalhos sobre as mudanças ocorridas a partir da metade do século XIX. Os impactos da Lei de Terras, da Lei Eusébio de Queiróz e da urbanização foram amplamente sentidos. Já se constatava a mudança progressiva do eixo político do Norte decadente para o Sudeste.[16] Mesmo assim, a mudança de regime foi um marco que não se pode ignorar. Com ela, as condições de pactuação política e econômica mudaram, seguindo um novo marco institucional concretizado na constituição de 1891. A República, com o federalismo, possibilitou aos paulistas a transformação de seu predomínio econômico em político. Para Caio Prado Júnior a República "rompendo com os quadros conservadores dentro dos quais se mantivera o Império apesar de todas as suas concessões, desencadeava um novo espírito e tom social bem mais de acordo com a fase de prosperidade material em que o país se engajava" (PRADO JÚNIOR, 1967, p. 209). Houve um novo equilíbrio sócio-político, expresso na Constituição dos Estados Unidos do Brasil, cristalizadora de "um sistema de alianças locais, sob o predomínio de grupos agro-exportadores de capitalistas do Centro Sul, mas sem excluir os setores agro-exportadores de outras regiões, muito menos os proprietários de latifúndios de baixa produtividade" (CARDOSO; FALLETO, 199?, p. 65).

[16] Ver MELLO (1984).

Em muitos aspectos, a discussão sobre a República Federalista brasileira de 1889 dialoga com a questão da formação do comércio regional. A construção teórica do Complexo Cafeeiro de Wilson Cano baseia-se em grande parte na existência de economias regionais pouco relacionadas entre si até 1930, o que impossibilitava a formação de um comércio interno relevante. Após 1930, com a mudança política e no padrão de acumulação, o mercado nacional se abriu sob predomínio de São Paulo, que substituiu o arquipélago de economias – entre elas o complexo cafeeiro – por uma economia nacional. Dois dos empecilhos à formação do mercado interno para Cano eram a falta de meios de transportes eficientes e a existência de impostos que prejudicavam o tráfego de mercadorias entre os diferentes Estados (CANO, 1985, p 187).

Mas existia, como vimos e ainda veremos, um comércio regional interno e por terra de significativa relevância mesmo antes de 1930. Em que medida, portanto, a inexistência de meios de comunicação - mais modernos, como a ferrovia – e o estabelecimento de impostos regionais poderiam de fato ter freado aquele comércio?

Mesmo antes da promulgação da Constituição de 1891, o Governo Provisório estabeleceu o federalismo como forma de governo, coroando um movimento por autonomia das elites regionais que emergiu em vários momentos da história brasileira e ganhou maior força a partir da metade do século XIX. A carta Constitucional concretizou a aspiração de diferentes elites regionais e foi ao encontro das reivindicações de importantes regiões produtoras de itens de exportação, como São Paulo com o café, e o Pará com a borracha – no novo arranjo, tendo o direito constitucional de tributar as exportações com exclusividade, estas regiões alcançaram uma arrecadação que antes desconheciam.

A Constituição dos Estados Unidos do Brasil, que se inspirou amplamente na Constituição dos Estados Unidos da América, não dava simplesmente autonomia total às partes constituintes da federação; mais que isso, buscava um ponto de equilíbrio entre as demandas dos Estados e do Governo Federal. Não foi tarefa fácil encontrar este ponto de convergência; nos primeiros anos o novo sistema foi marcado pela instabilidade política e pela crise econômica que dificultava o seu enfrentamento. A legitimidade ao regime foi conferida por Campos Sales, por meio da Política dos Governadores, responsável pela cristalização das situações estaduais que por sua vez garantiam a situação política no comando dos municípios;

no campo econômico, o mesmo Governo promoveu a renegociação da dívida brasileira por meio do *funding loan.*[17] Isso não significa o fim de todos os conflitos durante a Primeira República. O Rio Grande do Sul emergiu como contestador do sistema de alianças nacional em vários momentos. Também o Pará, pelo menos nos primeiros anos, se opôs fortemente o predomínio paulista (OLIVEIRA, 2009).

A Política dos Governadores foi questionada por vários autores, entre eles Maria Ribeiro Viscardi, em *O teatro das oligarquias.* A autora apontou mudanças institucionais que foram colocadas em prática ao longo do período e anularam parte do programa de Campos Sales. Também colocou ênfase na instabilidade do sistema de alianças, principalmente nas que envolviam os Estados de Minas Gerais e São Paulo (VISCARDI, 2001). Apesar da riqueza da interpretação de Viscardi e de seus argumentos muito bem construídos, nos parece que mesmo com as mudanças apontadas pela autora, a Política dos Governadores criou expediente que se manteve ao longo do período. Mesmo com a forte contestação em alguns momentos, até a década de 1920 ainda existia solidariedade entre municípios e Estados, assim como entre Estados e Governo Federal. É necessário entender este pacto de maneira mais complexa, pontuando que os conflitos eram parte deste contexto, onde a hegemonia paulista não significava o controle sobre as demais elites regionais, mas sim um processo de negociação constante. Se a "posição hegemônica possuída por qualquer classe não pode fundamentar-se senão na importância que ela possui em alguma instância da atividade econômica, não se pode ignorar que a hegemonia política não pode ser exercida unilateralmente e de forma incondicional" (FRITSCH, 1990, p. 63).[18]

Os conflitos e o estabelecimento de pactução entre as diferentes elites regionais ocorriam nesse contexto, com a predominância dos setores agro-

---

[17] O *Funding Loan* foi o acordo estabelecido entre o Governo Brasileiro e os seus credores internacionais no ano de 1898. Por ele, o Brasil suspenderia a amortização da dívida externa por 13 anos, ao mesmo tempo em que os juros da dívida se converteriam em um novo empréstimo que seria sacado nos próximos três anos junto aos credores, de acordo com as necessidades brasileiras para fazer os pagamentos. "Em contrapartida, Campos Sales e seu Ministro da Fazenda, Joaquim Murtinho, concordaram em aprofundar a ortodoxia da política econômica interna, passando a política monetária a ser fortemente contracionista, adotando um 'programa de saneamento econômico'." (GREMAUD, 1997, p. 204, 205)

[18] A fração de classe hegemônica era capaz de criar um discurso que generalizava seus interesses, tornando-os comuns a todos; "embora concordando com a existência meramente regional de frações que consideramos hegemônicas, observamos a presença de um discurso hegemônico universal, capaz de transformar, dentro de certos limites, os interesses dessa fração em interesse geral de todo o bloco no poder, favorecendo-lhe a base consensual para o exercício da dominação. Insistimos na hegemonia de uma fração dominante, criticando, portanto, a ideia de hegemonia de uma região" (PERISSINOTO, 1994, p. 19)

exportadores e onde a Política dos Governadores buscava amenizar os confrontos. Principalmente, em um contexto em que o apoio do Governo Federal era imprescindível para a realização das expectativas da maior parte dos Estados, como no estabelecimento da EFG e na construção da ponte Afonso Pena, como vimos em capítulo anterior. [19]

No que diz respeito ao comércio regional, a Constituição de 1891 não colocava entraves à sua prática. Ao contrário, estabelecia claramente mecanismos que visam a sua existência e cerceavam a ação de governos estaduais na elaboração de instrumentos que poderiam prejudicá-lo:

> É vedado tanto aos Estados quanto à União:
> 1° Criar impostos de trânsito pelo território de um Estado, ou na passagem de um para outro, sobre o produto de outros Estados da República, ou estrangeiros, e bem assim sobre os veículos, de terra e água, que os transportarem (BRASIL, Constituição dos Estados Unidos do Brasil, 1891).

O que era registrado pela Constituição não era completamente seguido pelos diferentes níveis administrativos. A descentralização republicana e a necessidade de criar fontes de renda empurravam Estados e municípios para a criação de impostos em muitos casos vistos como inconstitucionais. Basta pontuar que a maioria dos entes federados não possuía um produto relevante de exportações e não contava, por isso mesmo, com as rendas provenientes do imposto sobre eles.

No início do século XX, já em 1901, o Estado de São Paulo, amplamente interessado no mercado interno, se colocou contra a cobrança destes impostos. Na *Mensagem do Presidente do Estado de São Paulo* daquele ano, pode-se ler que: "o que tem impressionado alguns espíritos, em favor do regime instituído pela constituição é o tumultuo ou irregularidade observados na decretação de alguns impostos de importação interestaduais" (MPESP, 1901, p. 6). No que se refere aos interesses de grupos econômicos paulistas, existiu até a década de 1920 uma barreira tributária sustentada pelo Estado de Minas Gerais contra a passagem de gado goiano que se dirigia prioritariamente a indústria e ao mercado de São Paulo, situação resolvida na década de 1920 pela celebração de acordo entre Minas Gerais e Goiás (CAMPOS, 1986, p. 8).

[19] Jhon D. Wirth destaca que o peso político de Minas Gerais lhe garantia uma série de benefícios. Em suas palavras, "equipamentos e créditos para ferrovias lideraram a lista de favores econômicos pedidos à União" (WIRTH, 1982, p. 247).

Não eram somente as barreiras comerciais entre Estados que preocupavam os dirigentes paulistas. A autonomia municipal apresentou-se como outro problema na medida em que estes passaram a criar impostos que prejudicavam a circulação de mercadoria dentro do próprio Estado. No Título III da Constituição Federal, onde se tratava dos municípios, havia apenas o Artigo 68, segundo o qual os *"*Estados organizar-se-ão de forma que fique assegurada a autonomia dos municípios em tudo quanto respeite ao seu peculiar interesse*"*. A autonomia municipal e o estabelecimento de impostos regionais prejudicava, inclusive, o aumento da produção de alimentos. Este fator era apontado como barreira a ser transposta para que São Paulo pudesse expandir a produção de itens que adquiria no mercado internacional (OLIVEIRA, 1993, p. 107).

Outros Estados também se depararam com este problema e tiveram que levar a cabo mudanças institucionais que retiraram atribuições dos municípios. No Pará foram realizadas mudanças no sentido de controlar o seu endividamento. Em Goiás ocorreu o mesmo. Portanto, estes conflitos não eram privilégio paulista. Há uma característica pouco discutida do federalismo brasileiro, principalmente no período que temos em foco: o poder não era dividido institucionalmente em dois níveis, contemplando os Estados e o poder central. Havia também um terceiro nível, constituído pelos municípios (COSER, 2008, p. 949, 950).

O estabelecimento de rotas comerciais e a sua manutenção passavam pelas Câmaras Municipais. No início do século XX a cidade mineira de Uberaba, no Triângulo Mineiro, utilizava as suas faculdades de criação e modificação de impostos para atrair para si o comércio que vinha de Mato Grosso e Goiás com destino ao Rio de Janeiro e São Paulo; este comércio havia se desviado parcialmente da cidade após o prosseguimento dos trilhos da Companhia Mogiana até Uberabinha (futura Uberlândia) e mais tarde até Araguari. Por estarem mais próximas às regiões produtoras, grande parte do que era produzido e antes era encaminhado para embarque em Uberaba para elas se desviou. Para combater este movimento, a Câmara Municipal, em diferentes momentos, cortou ou diminuiu os impostos que oneravam o comércio, como o imposto sobre exportações partindo da estação da CMEF na cidade (ACMU, 1900 – 1905).

O Plano de Viação elaborado pela Secretaria da Agricultura, Comércio e Obras Públicas e apresentado ao Governo do Estado de São Paulo em 1913 deixa transparecer mais uma vez os conflitos entre os poderes Central, estaduais,

municipais e seus raios de ação. Já em seu início, o estudo expunha a necessidade de esclarecer as atribuições dos três níveis de governo para a criação e manutenção dos meios de transporte.

> Em matéria de estradas de rodagem, nem está regulada a competência do estado, em relação aos municípios, nem existe coisa alguma de natureza orgânica quanto ao estabelecimento e custeio, e nas mesmas condições se acha a questão, no que se refere às vias de água ou navegação interior.[20]

As reclamações sobre a falta de clareza continuavam nas linhas seguintes; era preciso colocar limites à autonomia que os municípios gozavam para a criação de ferrovias. Era necessário diminuir estas atribuições em favor de uma padronização que viabilizasse o tráfego mútuo entre diferentes ferrovias municipais e as grandes ferrovias estaduais.

O conflito entre as atribuições estaduais e municipais para a concessão de serviços também era presente no expediente administrativo de Minas Gerais. Em 1893 a *Mensagem do Presidente do Estado* pedia a regulamentação das concessões que seriam da alçada de cada nível; os serviços concedidos pelos municípios deveriam ser aqueles que diziam respeito à administração do espaço urbano, como os serviços de água e esgoto, a iluminação, os transportes urbanos e "outros semelhantes" (MPEMG, 1893, p. 20). Poucos anos depois, em 1895, a *Mensagem* defendia a autonomia municipal e descrevia o município como base da organização política. A política mineira de incentivo à expansão econômica na Primeira República tinha o município como agente importante. Durante vários anos existiu um programa de empréstimo para que as melhorias necessárias fossem concretizadas pelas administrações locais.

Os casos de expansão do setor de transportes paulista com relação a regiões centrais do Brasil nos dão respaldo para a afirmação de que, mesmo com todos estes conflitos de atribuições e com a disputa regional entre elites, durante o período que enquadramos expandiram-se e formaram-se circuitos de comércio importantes. Poderíamos multiplicar os exemplos que evidenciam este comércio regional nas primeiras décadas do século XX.[21]

---

[20] Secretaria da Agricultura, Comércio e Obras Públicas do Estado de São Paulo. Plano de Viação, 1913. p. 11.

[21] Era no panorama institucional discutido que Minas Gerais se movia para incentivar seu comércio estadual e interestadual. Já nas primeiras mensagens da era republicana aparecia o dilema entre a necessidade de manter

O Governo de São Paulo também se envolveu em questões relativas à dificuldade que se encontrava em lidar com o arranjo republicano. Tentava a todo o momento, movido por pressões de diferentes grupos, aperfeiçoar a estrutura tributária em busca do estímulo necessário à produção e em busca de novos mercados para os seus produtos. Como o desenvolvimento das manufaturas que ganharam destaque – como a produção de tecidos e cervejas – os dirigentes locais elevaram o tom de suas críticas às taxações de seus produtos feitas por outros Estados. Existiam barreiras que impossibilitavam a exportação para o mercado nacional, contrariando a Constituição.[22] Como veremos, os produtos paulistas estavam presentes tanto em inventários goianos quanto em mineiros (ver Capítulo 4).

Por seu lado, o imposto de exportação poderia onerar por demais os produtos do Estado e inviabilizar a conquista de mercados nacionais e internacionais. Em 1916 o *Relatório da Secretaria da Fazenda do Estado de São Paulo* defendia a mudança da tributação, de modo a dividi-la entre todos que exerciam alguma atividade lucrativa. Os dirigentes paulistas buscavam desvincular-se da dependência do imposto sobre as exportações de café.

> A generalização de impostos por todos quantos exerçam uma profissão lucrativa no Estado, (...) virá influir eficazmente para que a lavoura possa ser aliviada, repartindo-se por todos os habitantes do Estado, na proporção de seus haveres e lucros, a contribuição a que são todos obrigados e que se destina ao custeio dos serviços públicos, dos quais irradiam benefícios que a todos atingem, indistintamente.[23]

Joseph Love afirmou que no Brasil a Constituição de 1891 garantia uma maior difusão da autoridade que em outras repúblicas federadas, como a Argentina e o México; as atribuições dadas aos Estados eram maiores por aqui: "Estos dos países imponían mayores restricciones a los estados (o províncias) que Brasil, sobre todo al no permitir que sus unidades impusieran impuestos de exportación a los bienes que se movían entre los estados" (LOVE, 1993, p. 186). No início da sua exposição,

---

a arrecadação e aumentar o comércio. Em 1900, uma das maiores discussões girava em torno da estrutura tributária; era preciso repensar o imposto de exportação, para que as indústrias nascentes não fossem asfixiadas pelo tributo. Buscavam-se outras fontes de arrecadação (MPEMG, 1900, p. 43, 44).

[22] Relatório correspondente ao ano de 1889, apresentado ao Presidente do Estado, Coronel Fernando Prestes de Albuquerque, pelo Dr. Alfredo Guedes, Secretário de Agricultura. São Paulo. p. 41.

[23] Relatório apresentado ao Exmo. Sr. Dr. Altino Arantes, Presidente do Estado, pelo Dr. José Cardoso de Almeida, Secretário da Fazenda e do Tesouro. Exercício de 1916. São Paulo, 1917. p. 26.

Love afirma que a faculdade de cobrar impostos sobre o comércio entre unidades federadas foi uma fonte constante de conflito. Se na prática este foi expediente utilizado, nada tinha a ver com o que se colocou na Constituição de 1891.

A Constituição Federal de 1891 apresentou “um sistema tributário no qual a União e os Estados dispunham de competência sobre bases tributárias exclusivas” (SILVA, 2005, p. 85). À União cabia a exclusividade sobre a instituição de impostos sobre as importações de procedência estrangeira, saída, entrada e estada de navios, taxa de correios e telégrafos; aos Estados a exclusividade na taxação das exportações de mercadorias de sua própria produção, imóveis rurais e urbanos, transmissão de propriedade, entre outros. Os conflitos não foram evitados por essa divisão aparentemente clara. Apesar da proibição da taxação do comércio interestadual, a base tributária estreita de alguns Estados e sua autonomia para a decisão de questões fiscais fizeram com que a proibição se tornasse letra morta.

Em si, a constituição de 1891 parece não colocar entraves ao comércio regional, chegando mesmo a inibir práticas que pudessem prejudicá-lo. Contudo, o estabelecimento de tarifas regionais demonstra que, como não é de se estranhar, a Constituição era interpretada de acordo com os interesses regionais. Este expediente, de interpretação da Constituição pelas elites locais e até mesmo do desrespeito do que nela era estabelecido, se dava mais pela maneira pela qual o pacto foi colocado em prática, do que pela forma que este pacto entre elites foi cristalizado na mesma. A autonomia regional era o valor máximo, defendido pelas diferentes grupos; os demais pontos deveriam articular-se em torno deste, sem contradizê-lo.

Era neste contexto, pela pactuação de elites regionais, que se estabeleciam os circuitos comerciais durante o período; como colocado aqui os circuitos de comércio entre Goiás e São Paulo foram estabelecidos tendo em vista os interesses de ambas as elites e, certamente, com certo apoio da elite mineira, por onde deveriam transitar os produtos entre as economias goiana e paulista. Em outras palavras, se a Constituição não colocava empecilhos diretos, o estabelecimento de circuitos de comércio regionais dependia do interesse dos atores envolvidos e de sua força política e econômica.

Capítulo 3

Os produtos goianos e a busca do mercado paulista

Introdução

Como vimos anteriormente, a economia paulista possuía limitações que levavam à busca de produtos em outros Estados. Não se trata de uma dependência constante, mas da necessidade de manutenção de cirucuitos comerciais que ganhavam ou perdiam intensidade de acordo com as necessidades paulistas. Visto isso, neste capítulo analisaremos o papel do circuito goiano neste contexto, observando seu funcionamento e a importante intermediação feita pelas cidades do Triângulo Mineiro. Traçaremos, assim, o seguinte caminho: no tópico *3.1, A intermediação mineira dos produtos goianos,* trataremos do papel das cidades triangulinas na intermediação dos produtos de origem goiana em passagem para a economia paulista. Observaremos os embarques dos produtos de Goiás que ocorriam naquelas estações, mesmo após a construção da EFG. A chegada da CMEF ao Triângulo Mineiro transformou o panorama regional, de início potencializando o papel de Uberaba, principal cidade da região e, em um segundo momento criando concorrentes ao seu predomínio comercial: as cidades de Uberabinha e Araguari. Estas duas últimas, por estarem mais próximas aos centros produtores de Goiás, passaram a receber os produtos que seguiam por terra vindos do Estado central. Como já vimos, os fretes cobrados pela EFG e suas condições de tráfego faziam com que grande parte dos produtos seguisse por estradas de terra para o embarque nos vagões da CMEF em solo mineiro. O nosso cruzamento de dados, baseado nos embarques da Companhia Mogiana e nos números disponíveis da produção de Goiás, privilegiou as cidades de Uberabinha e Araguari. Ao que a análise indica, após a criação das estações das referidas localidades, grande parte dos produtos do Estado central deixaram de recorrer à estação uberabense.

No tópico seguinte, *3.2 - São Paulo e os produtos goianos,* constatado o aumento da produção goiana (capítulos 1 e 2) e a intermediação mineira destes

produtos, observaremos a busca de São Paulo pelos mesmos e como esta busca aumentava em importância nos momentos em que por um ou outro motivo a safra paulista sofria variações. Veremos que existe uma estreita relação entre a produção goiana, os embarques no Triângulo Mineiro – onde grande parte dos produtos goianos era despachada – e a demanda paulista. Veremos também a importância de alguns itens selecionados para o abastecimento da economia de São Paulo, como os cereais e o gado. Este último alcançou grande importância, principalmente durante a Primeira Guerra Mundial.

Por fim, no tópico *3.3 - As estradas de terra em tempos de ferrovias,* observaremos como os produtos goianos poderiam chegar à economia paulista por meio das estradas de terra, as quais possuíram importante papel para o abastecimento durante o período. Veremos que grande parte do gado que cruzava as bordas do Estado em busca dos frigoríficos e do mercado paulista chegava por meio destas.

3.1 - A intermediação mineira dos produtos goianos

O papel da região que mais tarde se tornou o Triângulo Mineiro como zona de passagem para os produtos que iam ou vinham de Goiás iniciou-se logo após a descoberta das minas de ouro nesta região. Nos primeiros tempos, eram os produtos que iam abastecer as minas que passavam por ali; não havia em Goiás grandes centros abastecedores e os recursos existentes estavam mobilizados na extração do metal. Após a grande diminuição da produção das minas em meados do século XVIII, o fluxo se inverteu. Como bem diz Nars Fayad Chaul, apesar das distâncias continuarem as mesmas, não havia mais o que buscar em Goiás. O que manteve certo contato entre a região e os grandes centros consumidores foi um incipiente comércio de gado, único produto capaz de romper os grandes vazios demográficos (CHAUL, 1997, p. 87).

Figura 3.1: Regiões produtoras e consumidoras de gado, com locais de passagem (final do século XIX e início do século XX)

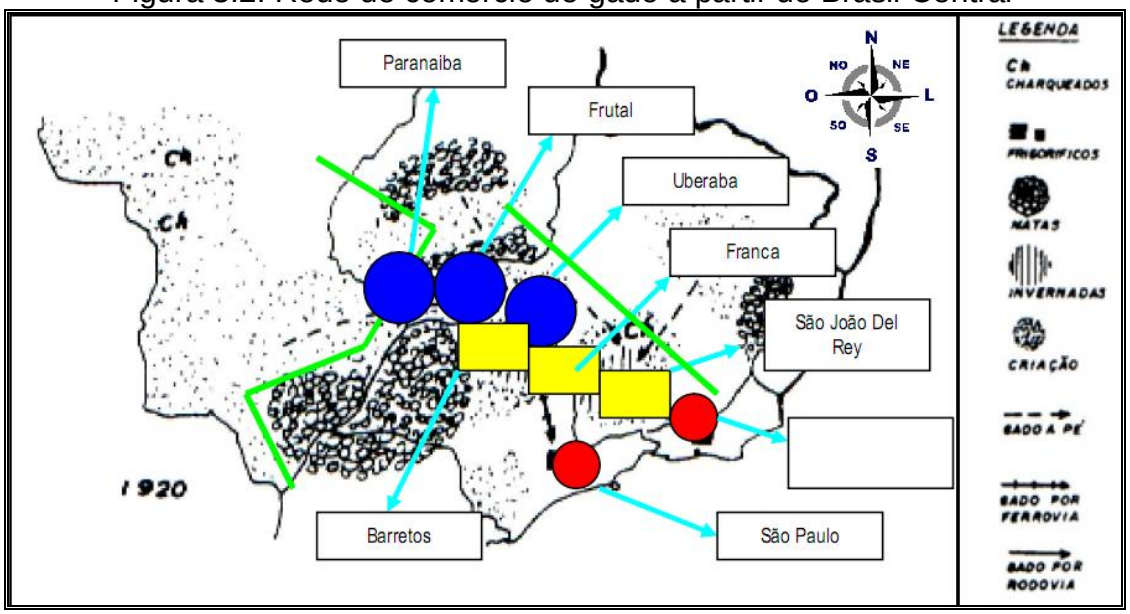
Em período anterior à grande expansão cafeeira em São Paulo e a consequente urbanização e expansão populacional, o principal polo de atração para os produtos goianos era a cidade do Rio de Janeiro, principalmente após a chegada da Corte em 1808. Os animais de origem goiana misturavam-se aos mineiros, adquiridos pelos negociantes sediados em São João Del Rei, que os revendiam na capital (Figura 3.1).

A predominância da estrada que de Goiás ia para o leste, passando pelo Triângulo Mineiro em demanda à cidade de São João Del Rei e depois Rio de Janeiro, estendeu-se por quase todo o século XIX. A urbanização e a expansão do setor de transportes paulista nas últimas décadas desse século deu início à mudança deste circuito, que se voltou para as imediações do antigo Caminho de Goiás. Antes disto, por volta da década de 1860, os comerciantes do Triângulo Mineiro já haviam conseguido ultrapassar a intermediação de São João Del Rei, associando-se aos comerciantes e produtores de gado do Sul de Minas Gerais e aos comerciantes do Rio de Janeiro (GRAÇA FILHO, 2002, p. 236).

Não obstante a dificuldade de fiscalização nas fronteiras e a condução do gado goiano juntamente com o mineiro, é possível ao menos encontrar fragmentos deste comércio subestimado. Alcir Lenharo detectou uma rede de trocas que passava por Minas Gerais e chegava até os atuais Estados de Goiás e Mato Grosso do Sul, dinamizada principalmente com a instalação da Corte no Rio de Janeiro, em 1808 (LENHARO, 1979, p. 25). A partir de meados do século XIX constatou-se o aumento da passagem de gado pela cidade de Uberaba, seguindo a rota de comércio já citada: da média de 250 cabeças em 1850 – 1853, houve aumento para 1.400 em 1853 – 55 e 2.500 em 1855 – 57. Nestes números estavam incluídas boiadas provenientes do sul de Goiás e do Mato Grosso. (RESTITUTI, 2006, p. 191).

O comércio era realizado por terra, por uma rede de boiadeiros que ligava as duas pontas dos negócios: a produção e o consumo. Utilizando-se do instrumental teórico braudeliano, Humberto Perinelli Neto descreveu este circuito, chamado por ele de “circuito mercantil do boi”. O primeiro boiadeiro comprava o gado nos locais de produção, em Mato Grosso, Goiás e também em Minas Gerais e o conduzia até as feiras realizadas em várias cidades mineiras. Nas feiras, o gado era adquirido pelo segundo boiadeiro, categoria formada por fazendeiros locais responsáveis pela recepção e reengorda do gado. Esse primeiro local de parada ainda era distante dos mercados consumidores do Rio de Janeiro e São Paulo, o que forçava uma outra parada a meio caminho, ainda em Minas Gerais – principalmente em São João Del Rei. Nesse último trecho o gado era adquirido pelo terceiro boiadeiro. Em alguns casos ainda havia o quarto boiadeiro, responsável pela última engorda nas imediações da cidade do Rio de Janeiro (PERINELLI NETO, 2009, p. 49).

Figura 3.2: Rede de comércio de gado a partir do Brasil Central



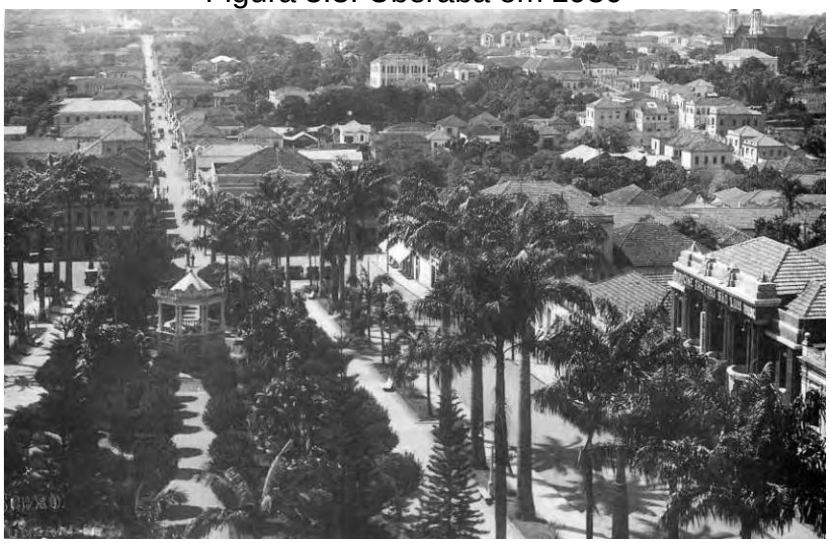
Fonte: PERINELLI NETO (2009, p. 50).

A Figura 3.2 ilustra o comércio de gado a partir das regiões centrais do Brasil. As linhas em verde simbolizam os limites da atuação do primeiro boiadeiro; os círculos em azul a atuação dos segundos boiadeiros; os retângulos em amarelo as áreas de atuação do terceiro boiadeiro e, por fim, os círculos em vermelho as áreas de atuação dos quarto boiadeiros e os mercados consumidores.

3.1.1. A centralidade uberabense

No momento de transição de circuitos, de leste para oeste – do Rio de Janeiro para São Paulo (Figura 3.1) – os representantes da Câmara Municipal da cidade de Uberaba (Figura 3.3) registraram o comércio que por ali passava vindo de Goiás e suas consequências para o meio urbano. A progressão da ferrovia rumo à cidade não era sinônimo de descuido das demais vias de comunicação por parte dos representantes locais.

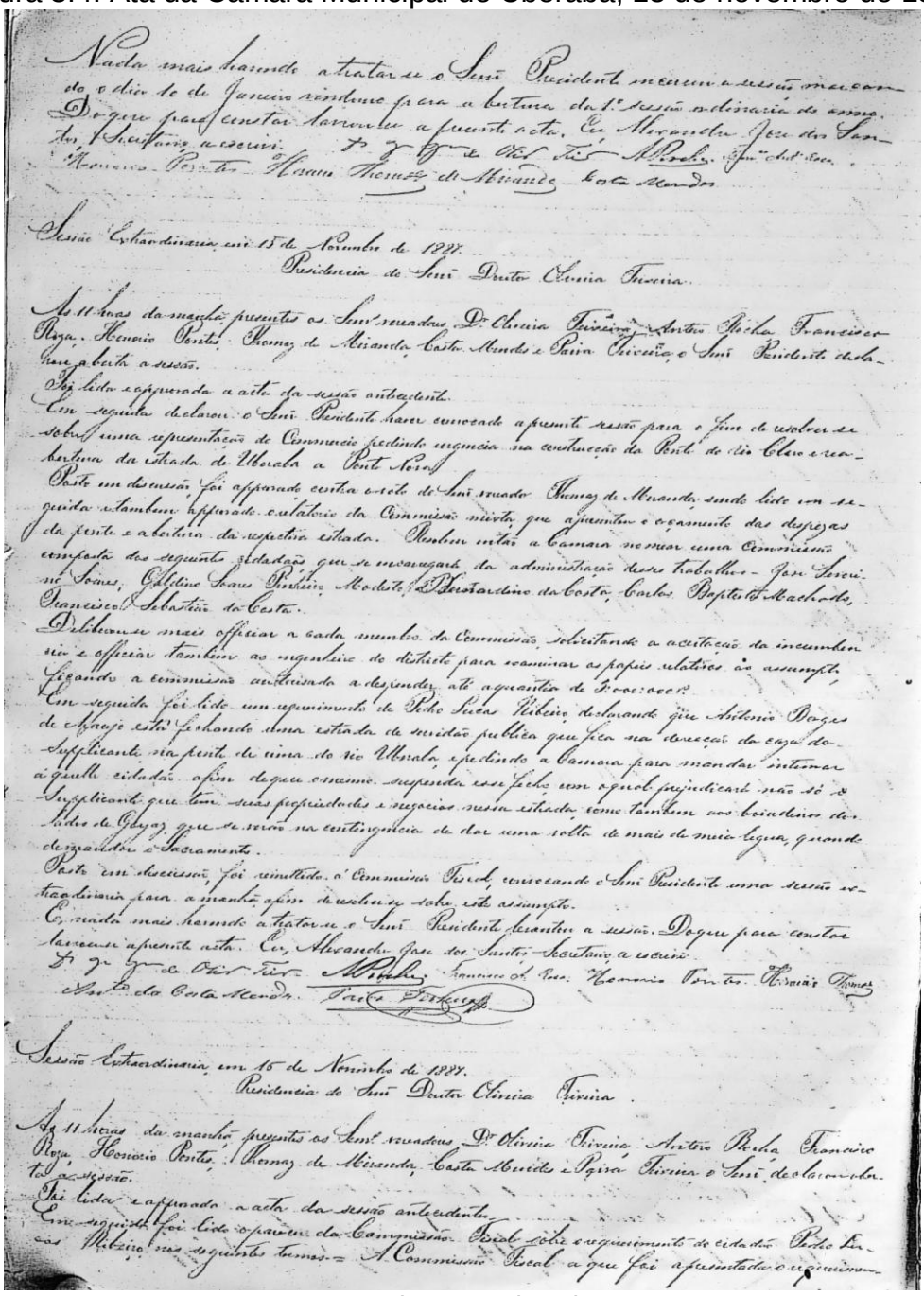
Figura 3.3: Uberaba em 1930



Fonte: DANTAS (2009, p. 156).

Em 1887 uma das principais preocupações era com a manutenção de uma ponte para São Miguel da Ponte Nova, na zona da Mata Mineira, local responsável por um terço do comércio local. O pleito foi aprovado pela Câmara e foi pedida urgência para a realização dos trabalhos (ACMU, 9/8/1887). A falta de verbas não permitiu que o conserto fosse feito prontamente e o comércio teve que intervir, pressionando para que a obra fosse realizada. Finalmente, mais de três meses após o início das discussões, o orçamento para a ponte foi aprovado (ACMU, 15/11/1887; Figura 3.3).

Figura 3.4: Ata da Câmara Municipal de Uberaba, 15 de novembro de 1887



ACMU, 15 de Novembro de 1887.

Havia também a preocupação com a passagem de boiadas vindas de Goiás que dali se direcionavam para o leste, para as feiras de gado mineiras. Na mesma data de 15 de novembro de 1887 teve início uma disputa entre a Câmara Municipal de Uberaba e Antônio Borges de Araújo. Haviam chegado reclamações até a cidade sobre o fechamento de uma importante estrada pelo fazendeiro; foi lido um requerimento exigindo que Borges de Araújo desfizesse o obstáculo na passagem

que era considerada pública. A disputa se estendeu; quando agentes públicos eram recrutados para fazer cumprir a determinação, os mesmos se negavam.

A importância deste caminho aparece em sessão do ano posterior, quando os representantes de Uberaba deixaram registrado que a estrada centenária era importante para que as boiadas vindas de Goiás com direção a Passos pudessem se desviar do núcleo urbano (ACMU, 19/01/1898). Antônio Borges de Araújo, ao que parece, tinha grande prestígio junto às autoridades provinciais. Em outubro de 1888 o Governo da Província mandou a Câmara Municipal de Uberaba paralisar qualquer trabalho que pudesse estar em curso para a desobstrução do caminho, até que houvesse nova deliberação sobre o caso (ACMU, 07/10/1888).

As referências sobre o comércio de Goiás em passagem pela cidade triangulina não são raras. Ainda no final do século XIX foi apresentado requerimento pelo vereador José Bernardino, pedindo urgência para a realização de reparos na ponte sobre o Rio Uberaba, no caminho para Uberabinha. O vereador afirmava que a importância daquele caminho dispensava-o da defesa do projeto. Era por ali que se fazia grande parte do comércio por carroças e tropas do Triângulo Mineiro com os Estados de Mato Grosso e Goiás (ACMU, 06/11/1893).

Em 1895, em 23 de outubro, mais uma vez foi ressaltado o papel de Uberaba como passagem de gado. Foi realizada naquele dia uma sessão extraordinária da Câmara Municipal de Uberaba, para que fosse aprovada uma solicitação ao governo mineiro, com a intenção de estabelecer ali uma feira de gado. Passavam anualmente pela cidade mais de oitenta mil reses:

> A Câmara (...) deliberou que se fizesse um ato contínuo a representação nesse sentindo esclarecendo que esta cidade é o entreposto comercial compreendendo grande parte dos estados de Mato Grosso e Goiás, convergindo para aqui todo o gado destinado ao abastecimento da Capital e municípios intermediários, importados das zonas pastoris dos referidos estados, sendo nesta cidade que tanto os boiadeiros como criadores, como os invernistas do centro ou das comarcas circunvizinhas realizam empréstimos e outras transações (ACMU, 23/10/1895).

A passagem de boiadeiros pela cidade e a questão do crédito que movia o comércio local de mercadorias diversas e de gado ficaram registrados na ata da Câmara Municipal de março de 1898. Naquela ocasião, o vereador José de Oliveira Ferreira contestou a classificação de cobrança de impostos utilizada pela Câmara,

na qual o mesmo aparecia como capitalista. Segundo ele, não podiam ser considerados como capitalistas aqueles que viviam do comércio ou da agricultura e davam como empréstimo somente as sobras de sua atividade, assim como não poderiam ser classificados como boiadeiros aqueles que recebiam gado no interior como saldo de suas vendas (ACMU, 11/03/1898).

Todas estas transações serviam-se de uma rede de estradas no Triângulo Mineiro, constituída à medida que se iam formando fazendas e arraiais. Grande diferencial foi a existência prévia de uma das que seriam suas principais vias de comunicação: o Caminho de Goiás (LOURENÇO, 2007, p. 113).

Já na primeira metade do século XIX foi construída uma nova estrada para Goiás, a Estrada do Sal, empreendimento de Antônio Eustáquio da Silva e Oliveira e Pedro Gonçalves. A estrada evitava a travessia do Rio das Velhas e cruzava o Rio Tijuco, próximo à sua nascente (LOURENÇO, 2007, p. 117). Como centro comercial servido por estas e outras ligações relevantes, Uberaba há muito possuía importância para grupos paulistas interessados no comércio com os sertões. No final do século XIX essa importância foi potencializada pelo aumento da produção de gêneros alimentícios em Goiás e Mato Grosso e pela expansão populacional de São Paulo, fato que aumentou a necessidade de ligações mais estreitas com os mercados onde pudesse se abastecer.

Nesse contexto, na última década do século XIX, Anselmo Fernandes de Almeida foi capaz de captar o aumento da procura por carne nos mercados paulistas e o potencial de ganho com esse negócio; propôs a fundação do primeiro frigorífico do Brasil na cidade de Uberaba. No requerimento de garantia de juros feito à Câmara dos Deputados do Estado de São Paulo, as intenções do empresário eram apresentadas da seguinte maneira:

> Abastecer os centros populosos de gêneros de primeira necessidade, entre os quais prima a carne verde, e por baixo preço a fim de aproveitar a classe menos favorecida da fortuna, tem sido a aspiração de todas as boas administrações dos países cultos. (...) muito pouco tem se feito no sentido de aproximar-se dos centros populosos a abundância de gado que se acha disseminada no coração do Brasil sem proveito das populações das cidades do litoral.[1]

[1] ALESP. Requerimento de garantia de juros apresentado à Câmara dos Deputados do Estado de São Paulo por Anselmo Fernandes de Almeida, para o fornecimento de carnes verdes para o mercado paulista, 1892. Arquivo da Assembleia Legislativa de São Paulo.

Para solucionar esta situação, Anselmo Fernandes de Almeida propunha a criação de um frigorífico na cidade de Uberaba para o abastecimento dos grandes centros consumidores de São Paulo, entre eles Ribeirão Preto, Campinas, cidade de São Paulo e Santos. Defendia a superioridade desta modalidade de abastecimento ao transporte de gado vivo. Destacava a posição de São Paulo em relação a Uberaba, chamada de Texas brasileiro, que a colocava em condições de ser abastecida com maior facilidade que a Capital Federal (Figura 3.1).

A garantia de juros pedida ao Governo de São Paulo foi de 7% sobre o capital de Rs. 2.000:000$000, o que seria insuficiente para pagar as despesas e serviria como simples incentivo à empresa. Os gastos relacionados foram:

- 100 vagões frigoríficos, no valor de Rs. 500:000$000;
- um matadouro perfeitamente montado, no valor de Rs. 550:000$000;
- quatro depósitos frigoríficos, localizados em Ribeirão Preto, Campinas, São Paulo e Santos, no valor de Rs. 1.300:000$000;
- oficinas para reparação, no valor de Rs. 150:000$000;
- 5.000 alqueires de terra em Uberaba, no valor de Rs. 500:000$000;
- capital para a organização de todo o serviço de compras de gado para reservas e administração, no valor de Rs. 500:000$000.

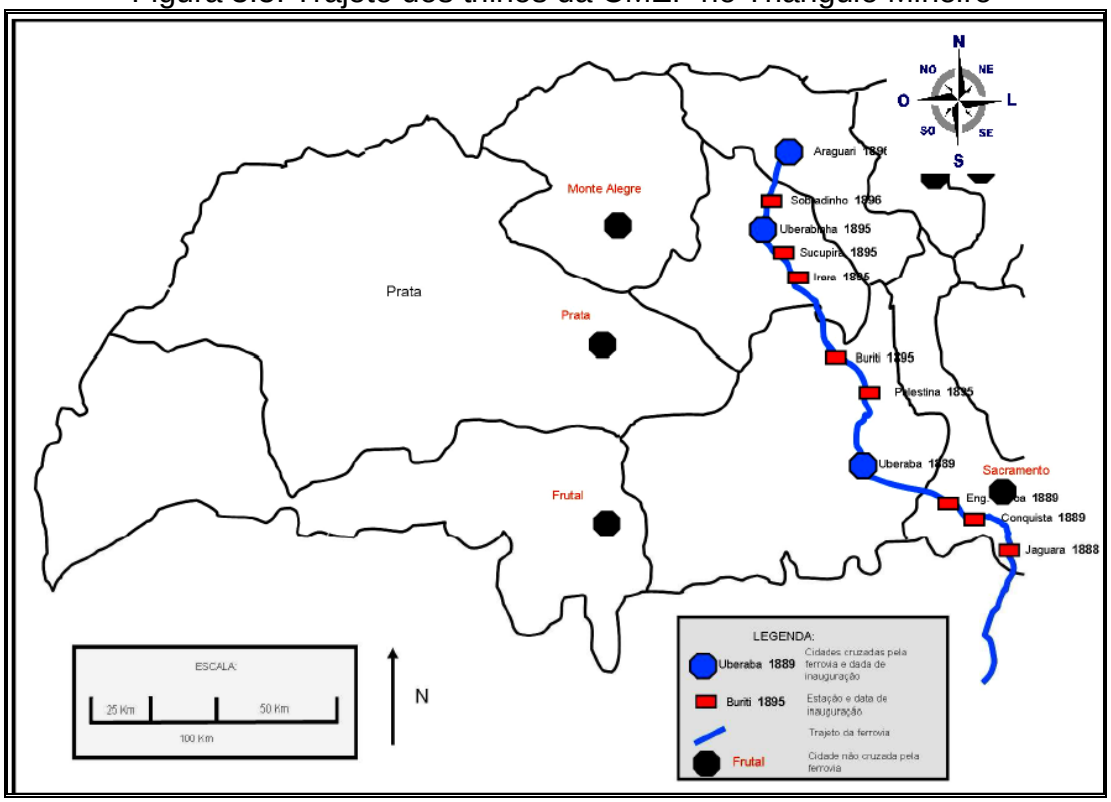
O custo total do empreendimento seria de Rs. 3.500:000$000.

Os mesmos planos foram apresentados à Câmara Municipal de Uberaba. A princípio, em uma sessão apressada, os componentes da Câmara constataram grandes perspectivas no projeto. Mais pessoas convergiriam para a cidade, levando até ela o gado e buscando os produtos que os uberabenses poderiam fornecer em maior quantidade. As exigências foram prontamente atendidas, como a concessão de terrenos, renúncia sobre impostos municipais na fase de instalação etc. A comissão encarregada de analisar o projeto concluiu que o mesmo só trazia "extraordinárias vantagens (...) para o município". O privilégio para 25 anos foi aprovado por unanimidade. Mais tarde, contudo, uma das cláusulas do contrato levou ao seu questionamento e invalidação: a tentativa de monopolização do comércio de gado pela nova empresa, presente na cláusula 5, a qual impedia a instalação de estabelecimentos similares durante o prazo do privilégio (ACMU, 6/04/1892).

A expansão do setor de transportes paulista sobre o Triângulo Mineiro teve grande repercussão para a rearticulação do comércio local. Até a extensão da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro para além de Uberaba, era esta a cidade de predomínio incontestável, para onde convergia grande parte do comércio que era feito entre o atual Centro Oeste e os mercados de Minas Gerais, Rio de Janeiro e São Paulo. Existe a possibilidade de que parte considerável dos produtos que demandavam outras regiões transitasse por ali sem recorrer aos trilhos da CMEF. Mesmo assim, os números da ferrovia nessa região podem trazer importantes informações sobre o que era destinado a São Paulo.

É visível a diferença da composição do tráfego da ferrovia em Uberaba com relação aos grandes centros produtores de café (Apêndice Estatístico, Tabela A. E. 1). O sal, os cereais e os diversos são os itens que mais pesam na sua composição. Todos eles, com exceção dos cereais e o café, diminuíram a sua participação em 1897, um ano após a inauguração da estação de Araguari, na divisa com o Estado de Goiás – a ferrovia foi inaugurada na data de 15 de novembro de 1896. Este é um forte indício de que grande parte do que era embarcado na estação de Uberaba até aquela data era proveniente de Goiás. Com a estação mais próxima, os produtores goianos passaram a encaminhar para lá as suas mercadorias (Figura 3.5).

Figura 3.5: Trajeto dos trilhos da CMEF no Triângulo Mineiro



Fonte: LOURENÇO (2007, p. 151).

Uberaba resistia à perda de suas atribuições lançando mão das armas que tinha. Dentro do panorama institucional em que se movia – caracterizado pela Constituição de 1891 – remanejava a cobrança de impostos, de maneira atrair de volta para si os produtos desviados a partir do prosseguimento da Mogiana. Também tentava cuidar das estradas que passavam pela cidade e buscava uma nova especialidade em meio ao circuito de comércio. Aos poucos, as funções comerciais passariam a conviver com outra atividade que surgiu e se tornou pouco mais tarde a marca da cidade: a pecuária.

Havia um intenso movimento de boiadas que seguiam de Uberaba para as feiras de gado mineiras – a principal era a de Três Corações (Figura 3.1). Com o passar dos anos, a política mineira das feiras entrou em declínio. Ao fim da segunda década do século XX, ao mesmo tempo em que a movimentação de gado no Ramal Catalão aumentava, a movimentação nas feiras diminuía. Isso pode ser tomado como sintoma de uma mudança de circuito, de leste para oeste, desviando para São Paulo o gado proveniente das regiões centrais que antes se encaminhavam para Rio de Janeiro. Podemos acompanhar a movimentação da Feira de Gado de Três Corações pela Tabela 3.1:

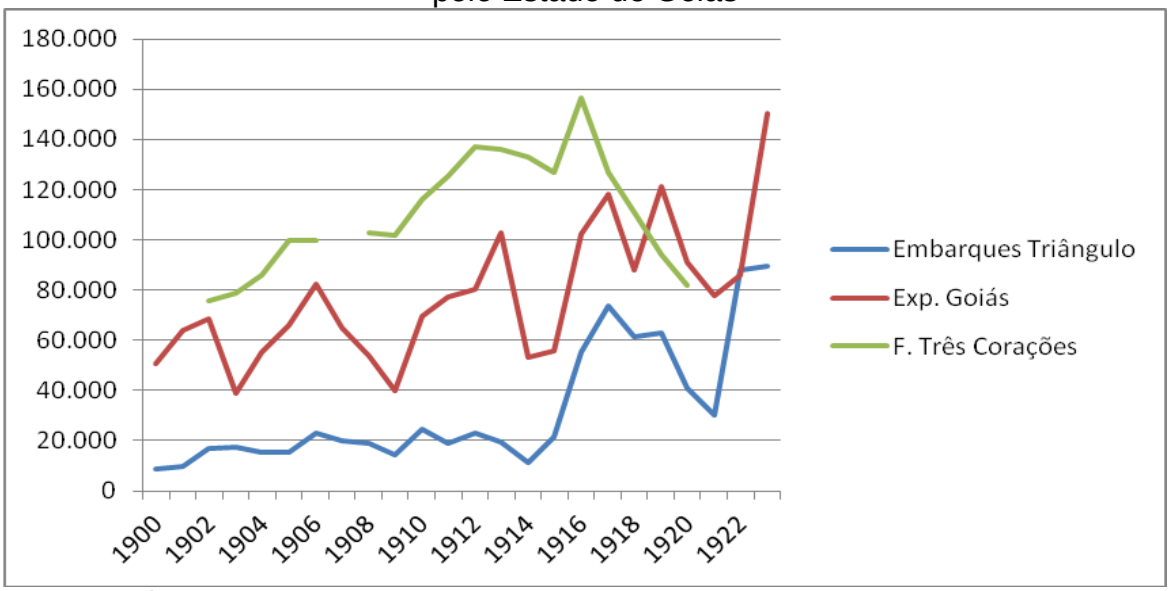
Tabela 3.1: Volume de negócios – Feira Três Corações (gado vacum)

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

Fonte: Relatórios de Presidente de Província e Estado de Minas Gerais, 1902 - 1908.[2]

Ao mesmo tempo em que a movimentação nas feiras diminuía, a movimentação de animais nas estações do Ramal Catalão da CMEF aumentava, conforme o Gráfico 3.1:

Gráfico 3.1: Comparação entre número de animais em tráfego no Triângulo Mineiro, passagem de gado pela Feira de Gado de Três corações e exportações de gado pelo Estado de Goiás



Fonte: Relatórios para aprovação na Assembleia Geral da Companhia Mogiana 1901 – 1923 os dados apresentados da CMEF somam importações e exportações para cada ano. SAES, A. M.; ROSA, E. R. (2012); TEIXEIRA, 1933.

Como demonstra o Gráfico 3.1, a pecuária goiana expandiu-se em grandes proporções durante a segunda década do século XX. As *Mensagens* tratam desta expansão e da abonança causada pela Primeira Guerra Mundial (ver capítulo 1). Por

[2] Foram utilizados os dados de SAES, A. M.; ROSA, E. R. (2012). Como esclarecem Saes e Rosa, em 1920 e 1921 não houve feira em função de epidemias. Os anos com * correspondem a estimativas baseadas no total negociado em todas as feiras, retirando-se o percentual médio de negociação em Três Corações.

seu turno, os números de exportação pelo porto de Santos mostram o grande aumento da venda de carnes congeladas para o mercado mundial. Isso reforça a hipótese de que o gado goiano, mato-grossense e mineiro era processado e exportado pelo Estado de São Paulo. Anselmo Fernandes de Almeida já dizia na sua proposta de construção de um frigorífico em Uberaba que o gado do Triângulo Mineiro era proveniente do Mato Grosso e principalmente de Goiás. As palavras registradas nas *Mensagens do Presidente de Estado de São Paulo* confirmam a posição paulista como ponto de atração dos rebanhos das regiões centrais do Brasil.

> São Paulo não é, propriamente, um estado criador. Cria em boa escala, mas é principalmente um território de engorda de gado. Dada a absoluta falta de meios de transportes, o Estado de São Paulo aproveita principalmente as suas grandes e magníficas pastagens em invernadas para a engorda de gado que, a pé, em viagens de meses nos chega magro dos vizinhos estados criadores de Minas, Goiás e Mato Grosso (MPESP, 1922, p. 89).

A década de 1920 traria outra importante mudança do circuito do gado. O movimento espontâneo de passagem de gado de Mato Grosso e Goiás ao oeste de Uberaba incentivou o executivo estadual a propor a criação de uma nova feira de gado, desta vez na cidade de Frutal, por onde transitava grande parte dos rebanhos que abasteciam o frigorífico de Barretos (Figura 3.1). Do lado paulista, o governo também se movimentava para abrir e manter estradas que facilitassem a passagem de gado por ali.[3]

3.1.2 - A tentativa de reação da Companhia Mogiana à mudança da rota de comércio

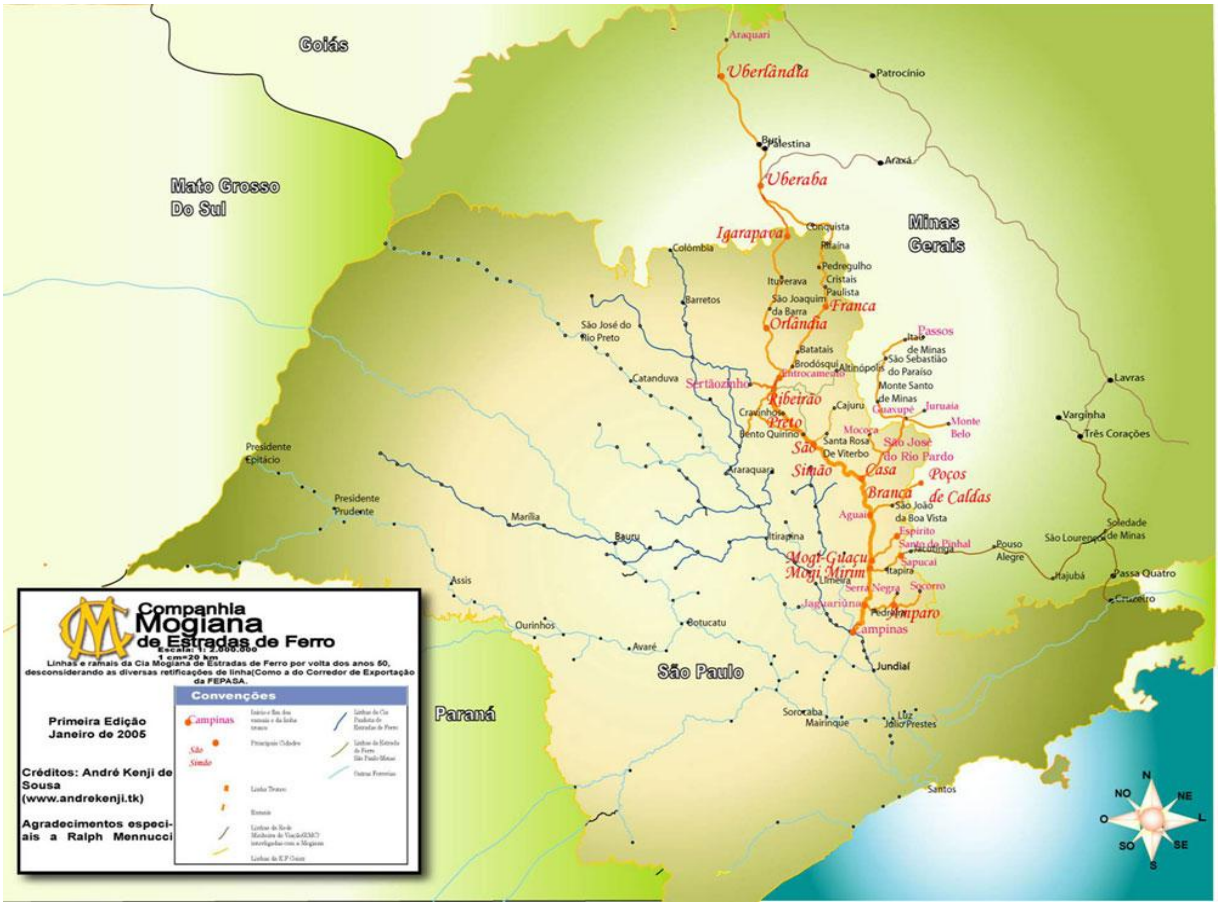
Constatada a mudança do eixo de comércio de leste para oeste, a diretoria da Mogiana se empenhou na tentativa de continuar atraindo para si os produtos de Goiás e Mato Grosso em trânsito pelo Triângulo Mineiro. A criação do ramal de Igarapava a Uberaba enquadra-se justamente neste contexto. A sua construção foi autorizada pelo Decreto Federal n. 8.415 de 7 de dezembro de 1910, e tinha a clara

[3] Frutal e Uberaba possuíam ligações comerciais importantes. Era recorrente nas preocupações dos representantes de Uberaba a manutenção das estradas para Frutal.

intenção de drenar os produtos das regiões centrais para os trilhos desta ferrovia paulista.

> Esta linha, além da vantagem de encurtar as distâncias para os transportes além de Uberaba, impedirá que se afastem das linhas da Companhia os produtos e as cargas de Goiás, acabando com as constantes ameaças de construção de linhas férreas para Uberaba, com o fim de prejudicar o ramal de Santa Rita do Paraíso (Relatório da CMEF, 1911, p. 17).

Figura 3.6: Traçado da CMEF na década de 1960, com o ramal de Igarapava a Uberba



Fonte: <http://www.sindicatomogiana.com.br/mogiana.html>. Acessado em: 17/06/2013.

O Decreto que autorizava a construção, assinado por Hermes da Fonseca e J. J. Seabra, afirmava que a concessão atendia ao público, ao encurtar distâncias para o transporte de passageiros e mercadorias e que a mudança traria benefícios para a renda do ramal de Jaguará a Araguari – o Ramal Catalão. Deveria seguir as diretrizes do Decreto n. 862 de 16 de outubro de 1890, exceto pela garantia de juros.

A concretização do ramal não era algo simples. Em 1912 ocorreu a falta de trabalhadores, os quais preferiam se dedicar ao trabalho agrícola na região de Ribeirão Preto. As condições meteorológicas também não ajudaram; as chuvas frequentes atrasaram o início da construção das fundações da ponte sobre o Rio Grande, projetada para 12 quilômetros a partir de Igarapava (Relatório da CMEF, 1913, p. 20).

Em 1915 finalmente, após todos os percalços, ocorreu a inauguração da ponte sobre o Rio Grande; a diretoria da CMEF comemorava este feito como o mais importante do ano. A ponte iniciada em julho de 1914 testemunhou a passagem da primeira locomotiva em maio de 1915. Os custos de sua construção até dezembro de 1915 haviam sido de Rs. 1.608:625$882, incluindo aparelhos que poderiam ser utilizados em outras obras. Em breve seria substituída uma viga de madeira por outra de ferro (CMEF, 1916, p. 19).

A partir da sua inauguração houve aumento da movimentação de alguns produtos em Uberaba – que não parece ter relação com o novo ramal, mas sim com o conflito internacional. O resultado da linha em seus primeiros anos pode ser acompanhado pela Tabela 3.2.

Tabela 3.2: Tráfego no ramal de Igarapava a Uberaba da CMEF, 1916 – 1917

Anos	**Animais** *Cabeças*	**Café** *Toneladas*	**Cereais** *Toneladas*	**Sal** *Toneladas*	**Fumo** *Toneladas*
1916	1.970	188,22	4.584,88	210,95	10,82
1917	10.902	265,75	4.703,39	232,48	9,97
1918	54.178	1.133,00	20.619,00	8.403	173,00
1919	50.165	505,00	22.189,00	11.630	96,00
1920	37.662	602,00	18.475,00	9.561	105,00
1921	25.653	1.042,00	--	--	--
1922	75.318	608,00	--	--	--
1923	76.070	789,00	--	--	--

Fontes: Relatórios da CMEF para aprovação em Assembléia Geral, 1917 – 1924. Os dados apresentados somam importações e exportações para cada ano.

A reação da Companhia Mogiana não conseguiu romper com a mudança de comércio para oeste, pela atração da Companhia Paulista via frigorífico de Barretos (Figura 3.13).

3.1.3 - Outros produtos em tráfego pelo Triângulo Mineiro: uma visão geral do Ramal Catalão

Mas não era somente o gado que passava pelo Triângulo Mineiro em demanda ao mercado paulista. Existia também uma significativa movimentação de cereais, diversos, sal e outros produtos que alcançavam maior relevância em momentos específicos (Apêndice estatístico, Tabela A. E. 2).

Consoante a análise empreendida, a variação da movimentação no Ramal Catalão decorre de fatores que envolvem o próprio Estado de Minas Gerais, além dos Estados de São Paulo e Goiás, somados ainda a questões que tangenciam a economia nacional e mundial. Podemos destacar, a partir deste argumento, as seguintes datas:

1 – A abertura ao tráfego da estação da CMEF na cidade de Uberabinha, futura Uberlândia, em 21 de dezembro de 1895, sentida, portanto, a partir de 1896;

2 – A abertura ao tráfego da estação da CMEF na cidade de Araguari, na fronteira mineira com o Estado de Goiás, em 15 de novembro de 1896, sentida, portanto, a partir de 1897;

3 – A abertura da ponte sobre o Rio Paranaíba, na fronteira entre os Estados de Minas Gerais e Goiás, em 1909, contrabalanceada pela Revolução de 1909, que paralisou a economia goiana;

4 – A inauguração da EFG, em 1911;

5 – A inauguração do frigorífico de Barretos, a crise econômica nacional e o surto de aftosa no Estado de Minas Gerais, em 1913;

6 – A eclosão da Primeira Guerra Mundial em 1914 e seu término, em 1918.

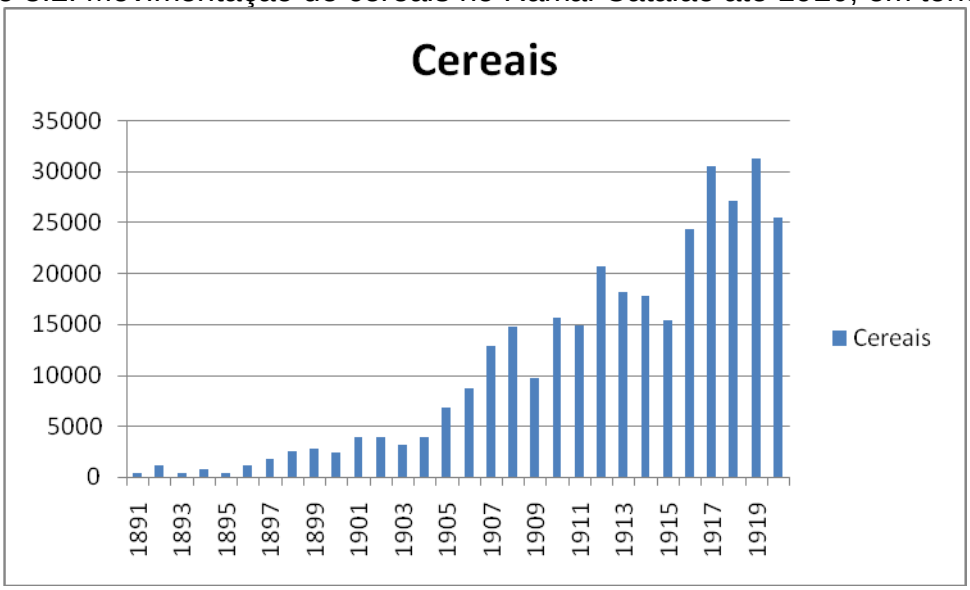
Estes parâmetros para a análise das variações do tráfego são aqueles que erigimos a partir da análise da bibliografia e das fontes, detalhada nos capítulos anteriores, e de outras informações que lançamos mão durante a explanação dos dados em destaque. Por isso mesmo, na análise dos gráficos elas serão enfatizadas sem, contudo, descartar a existência de outros fatores que por ventura nos escaparam.

Há o aumento de tráfego da maior parte dos produtos como desdobramento da abertura das estações de Uberabinha, em 1895 e Araguari, em 1896. O café, de 374,92 toneladas em 1894, passou a 498,71 toneladas em 1895 e 771,83 toneladas

em 1896; o sal, que em 1894 registrou o tráfego de 2.970,34 toneladas, passou a 4.831,91 toneladas em 1895 e 7.065,71 toneladas em 1896; os diversos registraram 5.328,00 toneladas em 1894, passaram a 5.840,93 toneladas em 1895, baixando a 5.443,32 toneladas em 1895. Já o fumo e os animais (Gráfico 3.3) diminuíram o tráfego, apesar de estes últimos demonstrarem um grande aumento nos anos posteriores.

O aumento da movimentação de cereais (Gráfico 3.2) é o grande destaque, mais que dobrando a sua participação de 1895 para 1896. Os cereais poderiam servir tanto ao abastecimento das cidades do triângulo, quanto ao mercado paulista, por serem ali embarcados. Assim como o gado, os cereais possuíam grande procura nos mercados de São Paulo. À medida que a ferrovia avançava, a produção de Goiás aumentava, tendo São Paulo como o mais importante destino.

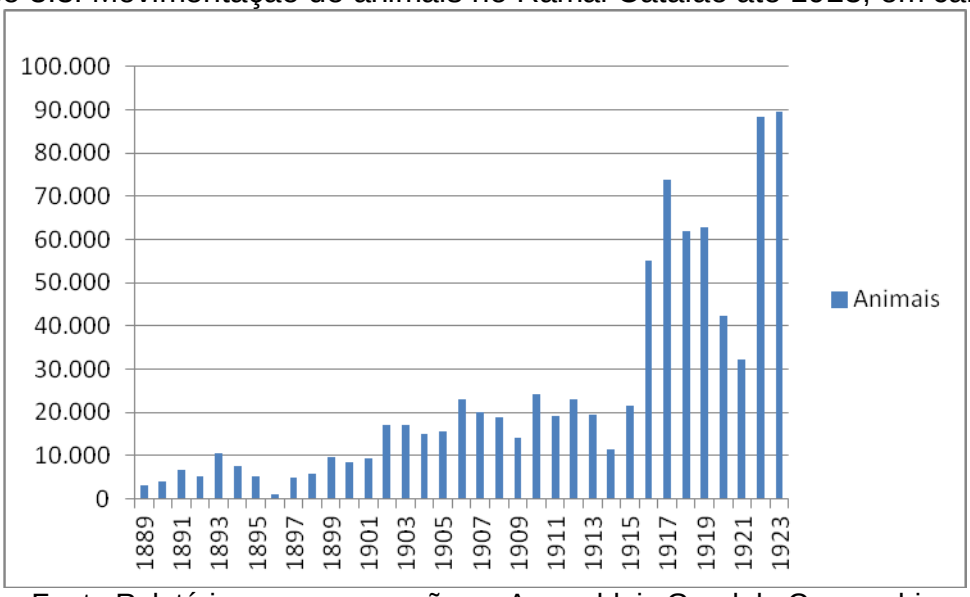
Gráfico 3.2: Movimentação de cereais no Ramal Catalão até 1920, em toneladas



Fonte: Relatórios para aprovação na Assembleia Geral da Companhia Mogiana, 1892 – 1920. Os dados apresentados somam importações e exportações para cada ano.

Se fizermos este exercício com relação aos animais, veremos a seguinte tendência de aumento (Gráfico 3.3):

Gráfico 3.3: Movimentação de animais no Ramal Catalão até 1923, em cabeças



Fonte Relatórios para aprovação na Assembleia Geral da Companhia Mogiana, 1890 – 1924. Os dados apresentados somam importações e exportações para cada ano.

Cabe destacar a variação que ocorre no tráfego de animais a partir de acontecimentos ligados aos Estados de Goiás e São Paulo. No primeiro caso após 1909 com a abertura da ponte sobre o Rio Paranaíba, há o aumento de 14.253 cabeças neste ano para 24.318 no ano seguinte, o que significa um aumento de 40%. Apesar de a passagem ilegal e não contabilizada de gado do Estado de Goiás para ser embarcado em Minas Gerais, o aumento do tráfego de animais no Triângulo Mineiro naquela data parece explicar-se mais pela expansão da produção mineira do que pelo animal de procedência goiana. Isto porque, ao mesmo tempo em que houve a abertura da ponte sobre o Rio Paranaíba em 1909, os goianos se envolveram em disputas políticas que paralisaram a economia local e diminuíram a saída de gado, de 53.560 cabeças em 1908 para 39.716 em 1909.

O ano de 1911 assistiu ao nascimento da tão esperada ferrovia goiana, a EFG. Podemos assumir que o impacto da nova ferrovia sobre o Ramal Catalão deu-se a partir de 1912, quando nota-se uma considerável variação positiva de todos os itens do tráfego em destaque (Anexo Estatístico, Tabela A. E. 2). A abertura da EFG fazia com que muitos produtos convergissem com maior eficácia para os trilhos da CMEF, principalmente na cidade de Araguari.

No ano de 1913 – ano da inauguração do frigorífico de Barretos, de crise econômica nacional e febre aftosa em Minas Gerais – houve a diminuição de 22.970 cabeças em tráfego em 1912 para 19.545 em 1913 e 11.370 em 1914. A

recuperação seguinte se deve ao aumento da procura de gado a partir do conflito mundial. A inauguração do frigorífico em Barretos serviu como fator de atração do gado dos Estados de Mato Grosso e Goiás (Capítulo 2). Além do desvio de gado para oeste, para atender à demanda barretense, o ano de 1913 também foi marcado pela crise econômica nacional e pelo surto de febre aftosa no Estado de Minas Gerais, fatores que prejudicaram os embarques na região triangulina.

Sobre a crise de 1913, podemos destacar os seus desdobramentos:

> Após o fechamento da Caixa de Conversão, o governo federal promoveu uma série de ações emergenciais incluindo um longo feriado bancário e uma moratória temporária sobre dívidas internas, um novo *funding loan* para a dívida externa e uma grande emissão de notas inconversíveis que, apesar de montar apenas a uma fração da contração da base monetária verificada desde 1913, serviu para aliviar temporariamente a crise de liquidez e atender a suas despesas (COSTA NETTO, 2004, p. 34).

Esta retração de moeda foi notada tanto por goianos quanto por mineiros. O Presidente do Estado de Goiás, na sua *Mensagem* de 1914 se queixou da *"crise monetária que atualmente invade mercados consumidores dos nossos produtos"* (MPEG, 1914, p. 52). De fato, o governo paulista lamentava a crise pela qual passava a indústria manufatureira, atribuída a problemas correntes e gerais – entenda-se crise monetária – e à expansão não planejada de sua produção (MPESP, 1914, p. 625). A crise econômica de 1913, como se vê (Apêndice Estatístico, Tabela A. E. 2; Gráfico 3.2 e 3.3), afetou a maior parte dos produtos em tráfego pelo Ramal Catalão.

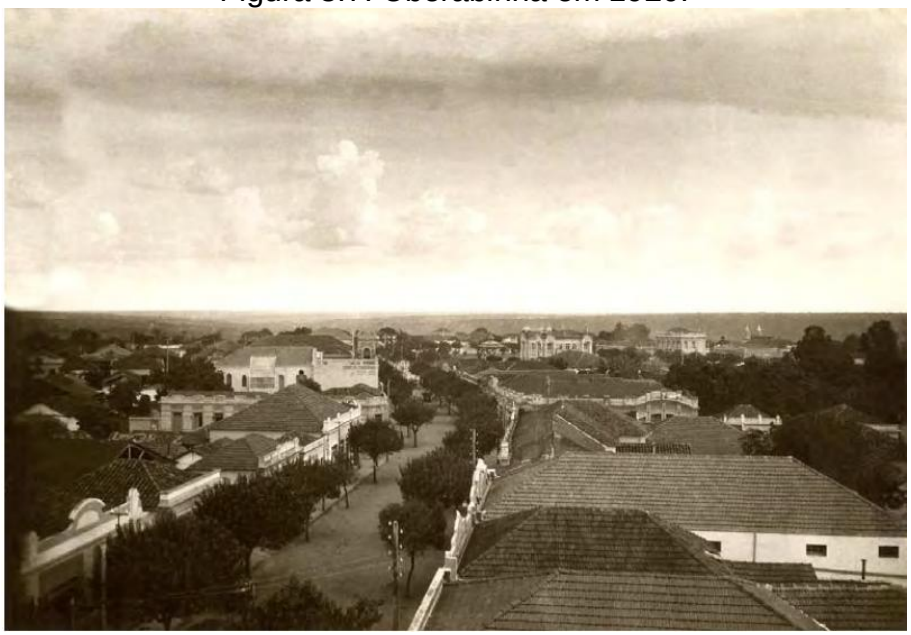
A Primeira Guerra Mundial teve efeitos diversos. Em primeiro lugar, temos que ter em conta que os efeitos da Guerra não se fizeram sentir automaticamente, assim como também ocorreu com a abertura ao tráfego da EFG. Contudo, se atentarmos para a movimentação dos produtos durante os anos de beligerância, notaremos que o produto com o mais notável aumento no tráfego foram os animais, que chegaram a 61.990 cabeças em 1918. Com o conflito, a demanda mundial por carne aumentou e o Estado de São Paulo viu-se em condições de aproveitar a atração que já exercia sobre o rebanho das regiões centrais do Brasil para processá-lo e revendê-lo para o mercado internacional.

As estações de Uberabinha e Araguari, apesar guardar relações com estes movimentos gerais do Ramal Catalão, possuem as suas especificidades. Vejamos:

3.1.4 - A posição estratégica de Uberabinha e comércio goiano

A chegada da CMEF até o Triângulo Mineiro rearticulou o comércio regional e retirou de Uberaba parte da predominância centenária sobre as trocas regionais. As rotas de comércio em grande medida se deslocavam, acompanhando a progressão da estrada de ferro. Essa constatação não permite, contudo, que a questão seja encarada de maneira simplista; havia um leque de fatores que interferiam neste processo. Com o prosseguimento dos trilhos, nem todas as atividades seguiam adiante, o que podemos atribuir em grande parte a fatores geográficos. Por exemplo, os comerciantes da cidade de Morrinhos, em vez de buscarem as pontas dos trilhos em Uberaba, ou em Araguari pouco mais tarde, dirigiam-se prioritariamente a Uberabinha (ver Capítulo 1).[4]

Figura 3.7: Uberabinha em 1920.



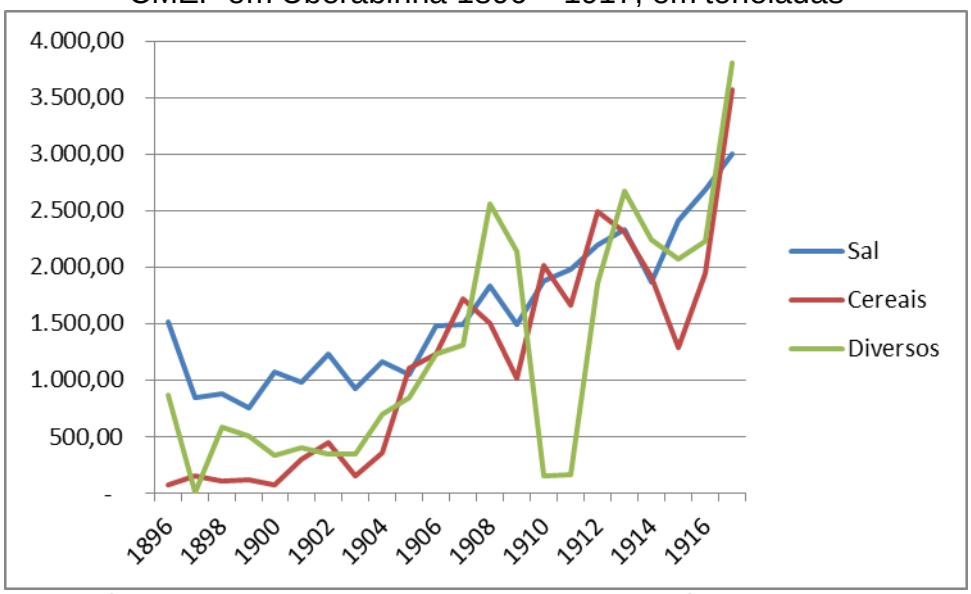
Fontes: DANTAS (2009 p. 155).

No final do século XIX mineiros e goianos articularam-se para a construção de uma estrada que ligasse as duas cidades. Os mineiros de Uberabinha (Figura 3.7) auxiliavam até mesmo com botes para a passagem do Rio Paranaíba.

[4] Dantas (2009) descreve a trajetória de Uberabinha como uma *"incessante procura de progresso como expressão de sua modernidade"*. Nisso, o parâmetro a ser seguido continuou, durante o nosso período, a ser Uberaba.

Observando os dados de movimentação, pouco muda de 1910 para 1911, ano de inauguração da EFG. Contudo, se atentarmos para a passagem de 1911 para 1912, observamos grandes mudanças para a maioria dos produtos (Apêndice Estatístico, Tabela A. E. 3). Podemos, portanto assumir que aqui também os impactos da ferrovia goiana, inaugurada em maio de 1911, fizeram sentir-se com maior intensidade a partir de 1912. Para compreender melhor a movimentação na estação de Uberabinha, dividiremos os números em três gráficos: movimentação de produtos mais importantes, movimentação de produtos com menor tráfego e movimentação de gado (Gráfico 3.4):

Gráfico 3.4: Movimentação de produtos mais importantes na estação da CMEF em Uberabinha 1896 – 1917, em toneladas



Fonte: Relatórios da CMEF para aprovação em Assembléia Geral, 1897 – 1918. Os dados apresentados somam importações e exportações para cada ano.

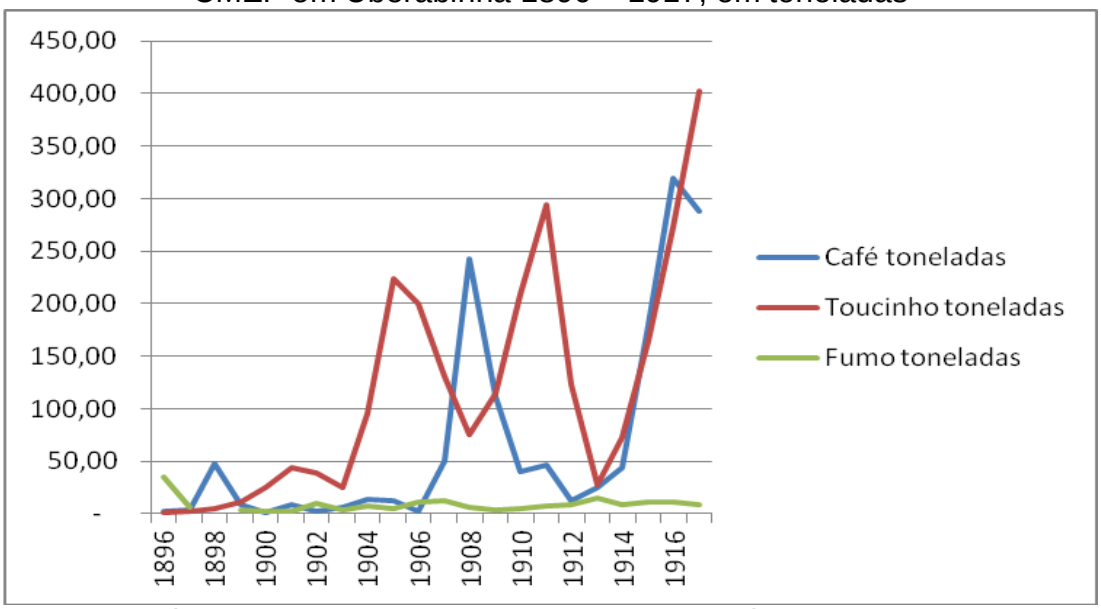
Podemos observar uma primeira oscilação, no que diz respeito ao sal, com a diminuição do tráfego, quando a estação de Araguari da Companhia Mogiana passa a atrair este produto, em 1897. O sal era produto que seguia rumo ao norte nos trilhos da ferrovia, em busca das grandes áreas criadoras de gado, como Goiás. Com a estação de Araguari, os goianos puderam adquirir o produto com maior facilidade, sem ter que se deslocar até Uberabinha. Em 1912, quando se sente com maior intesidade os impactos da inauguração da EFG, há um grande aumento no tráfego de sal, fumo e diversos, provavelmente ligados à produção local.

Outro aumento significativo e que deve ser destacado é o do tráfego de cereais, que praticamente dobrou de 1909 para 1910; 1909 foi o ano de inauguração

da ponte sobre o Rio Paranaíba, o que facilitou a passagem de produtos goianos para o embarque em terras triangulinas.

Vejamos agora os produtos com menor tráfego (Gráfico 3.5):

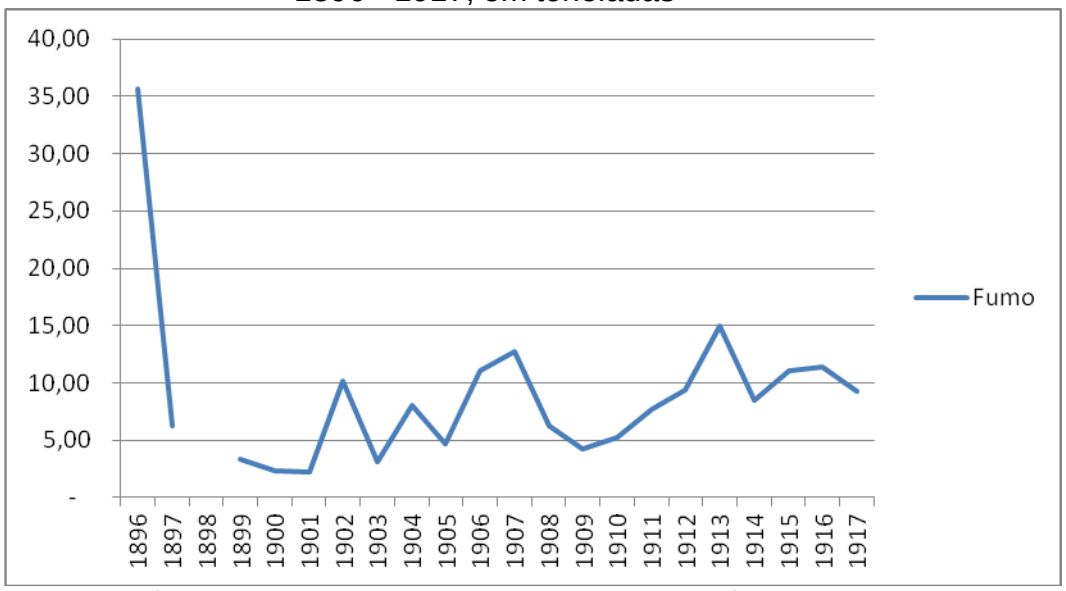
Gráfico 3.5: Movimentação de produtos de menor tráfego na estação da CMEF em Uberabinha 1896 – 1917, em toneladas



Fonte: Relatórios da CMEF para aprovação em Assembléia Geral, 1897 – 1918. Os dados apresentados somam importações e exportações para cada ano.

A diferença entre a quantidade de tráfego de fumo em relação aos outros dois itens dificulta a sua visualização. Podemos observar o seu comportamento por meio de outro gráfico (3.6):

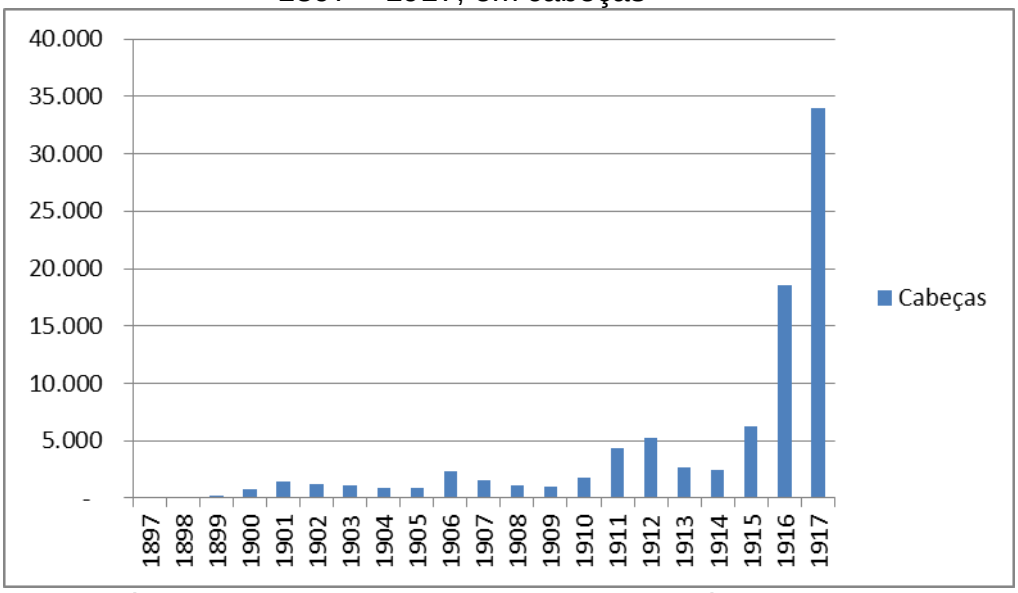
Gráfico 3.6: Movimentação de fumo na estação da CMEF em Uberabinha, 1896 - 1917, em toneladas



Fonte: Relatórios da CMEF para aprovação em Assembléia Geral, 1897 – 1918. Os dados apresentados somam importações e exportações para cada ano.

O que nos chama a atenção no Gráfico 3.5 é o aumento do tráfego de toucinho no período correspondente à Primeira Guerra Mundial – certamente encaminhado para o consumo em São Paulo e também para o processamento e revenda no mercado mundial. Podemos observar momentos de alta do tráfego deste produto mesmo antes como, por exemplo, de 1903 a 1905 e de 1908 a 1911, contudo, é durante o conflito mundial que as maiores cifras são alcançadas. O fumo, que não era produto de mesa, não seguiu a tendência (Gráfico 3.6). O aumento do café é à primeira vista curioso, já que os mercados mundiais estavam fechados à produção brasileira; por isso pode significar a venda do café paulista para o mercado interno, sendo item de importação no ramal e não de exportação – lembremos dos esforços do governo paulista para destinar ao mercado interno o café que durante o conflito não poderia ser exportado para o mercado mundial.

Gráfico 3.7: Movimentação de animais na estação da CMEF em Uberabinha, 1897 – 1917, em cabeças



Fonte: Relatórios da CMEF para aprovação em Assembléia Geral, 1898 – 1918. Os dados apresentados somam importações e exportações para cada ano.

Com a Primeira Guerra Mundial aumentou a demanda por gado nos mercados paulistas e mundiais. Interessante notar que a inauguração do frigorífico de Barretos em 1913 impactou os circuitos de gado que convergiam para Uberabinha, vindos em grande parte de Goiás (Gráfico 3.7).

Entre os produtos da pauta de produção da região de Morrinhos, destacavam-se o gado e mais tarde o arroz – que na movimentação da Mogiana era contabilizado junto aos cereais. Portanto, parte dos embarques destes produtos em Uberabinha possuía origem goiana. O sal que trafegava na estação era produto importado e, em parte, também poderia servir à criação goiana.

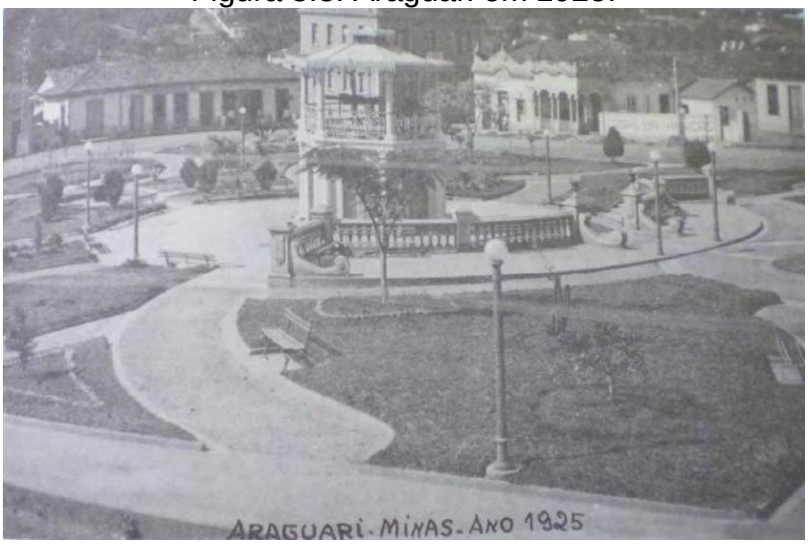
Mesmo assim, a cidade não conseguiu alcançar o topo dos circuitos comerciais do Triângulo Mineiro:

> Nos vinte primeiros anos do século XX, Uberabinha ocupava a terceira posição entre as cidades do Triângulo Mineiro, lugar que não satisfazia suas elites. Para a alteração dessa condição, inúmeras foram as estratégias (políticas e discursivas) e uma delas foi a comparação com as duas primeiras, seja reconhecendo seus "*dotes modernos*" (grifo no original) para ultrapassá-los, seja criticando-as (DANTAS, 2009, p. 61).

3.1.5 - A posição estratégica de Araguari e comércio goiano

A cidade de Araguari (Figura 3.8), na divisa entre Goiás e São Paulo, antes da chegada dos trilhos da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, era eclipsada pela concentração das funções comerciais em Uberaba. Bastou ser tocada pela ferrovia para que o seu potencial baseado na sua localização geográfica privilegiada se desenvolvesse.

Figura 3.8: Araguari em 1925.



Fonte: Dantas (2009, p. 156).

As questões com as quais os moradores da cidade defrontavam-se eram aquelas comuns às cidades em crescimento baseado na intermediação comercial. A imprensa queixava-se da falta de orientação dos poderes públicos, acusados de não saberem como tirar proveito da nova situação estratégica da cidade mineira. Havia também problemas ligados ao panorama urbano, com a discussão acerca da construção de novo cemitério, do abastecimento de água etc. (*O Araguari*, 5/05/1894). Figuras proeminentes da sociedade goiana tinham sua passagem registrada pelo jornal local, em trânsito com boiadas ou em busca de produtos no Rio de Janeiro para serem revendidos no interior.

Um dos maiores debates para a cidade no começo do século XX era sobre a necessidade de criar condições para o aumento do comércio tanto para o norte quanto para o sul. Nesta última direção, os habitantes de Araguari cobravam a

diretoria da Companhia Mogiana para a criação de uma linha rápida entre a cidade e Franca - SP e esperavam pela construção da ponte sobre o Paranaíba.

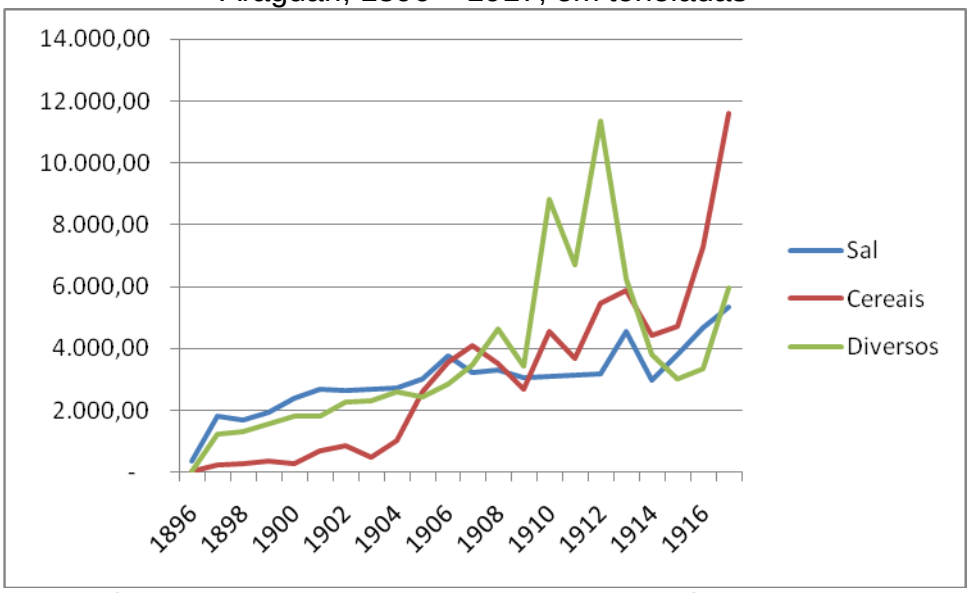
> Dentro em pouco será inaugurada a ponte sobre o rio Paranaíba que atrairá para esta cidade uma grande parte do comércio do sul de Goiás e de várias partes do Triângulo Mineiro, trazendo um extraordinário acréscimo de transações comerciais das quais será a estação desta cidade, o ponto de partida de importação e exportação (*O Araguari*, 31 de outubro de 1908).

Mesmo antes da inauguração da ponte – que também era defendida pelos goianos – Araguari já era um dos maiores entrepostos de mercadorias daquele Estado. Para manter esta condição, a sociedade local mobilizava-se para a construção de pontes sobre o Rio das Velhas no caminho para o Rio Paranaíba, por onde produtos de Goiás chegavam via portos fluviais, principalmente o de Barreiras (*O Araguari*, 31/10/1908).

A importância alcançada pela cidade fronteiriça era questionada por diferentes agentes históricos, tanto goianos como mineiros. Os goianos diziam que o progresso de Araguari era artificial, baseado em falsas premissas; afirmavam que se não fosse a ferrovia, o centro comercial natural para além de Uberaba seria Catalão. Os uberabenses, por sua vez, se queixavam da perda de predomínio regional, que se estendia juntamente com os trilhos.

A movimentação da Mogiana em Araguari demonstra sua expansão comercial. Para compreender melhor o tráfego nesta estação e suas relações com Goiás, também desagregamos as informações acima em três gráficos: movimentação de produtos mais relevantes, movimentação de produtos de menor tráfego e, por fim, movimentação de gado. Vejamos os resultados:

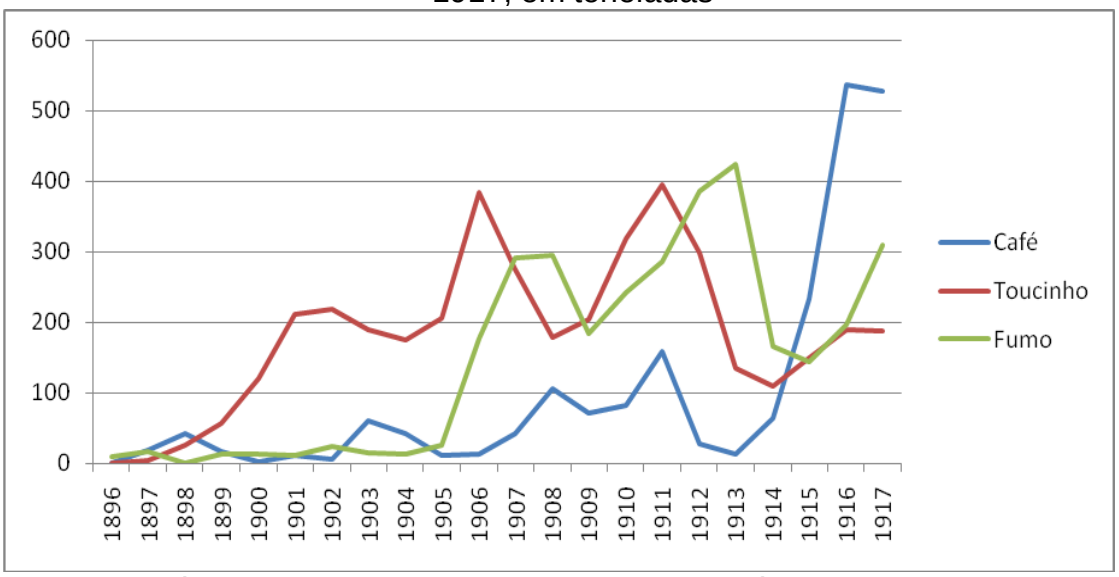
Gráfico 3.8: Produtos mais relevantes em movimentação pela estação de Araguari, 1896 – 1917, em toneladas



Fontes: Relatórios da CMEF para aprovação em Assembléia Geral, 1896 – 1918. Os dados apresentados somam importações e exportações para cada ano.

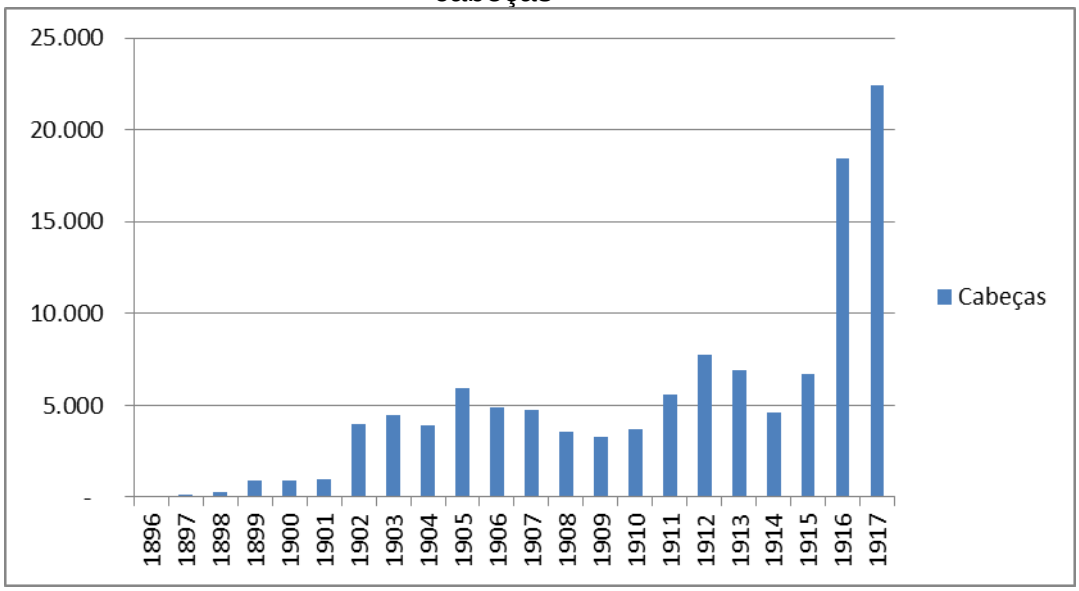
Há períodos de altas anteriores, como em 1906 e 1907, mas é a partir de 1909, com a inauguração da tão esperada ponte sobre o Rio Paranaíba, que parecem terem se concretizado parte das expectativas dos moradores de Araguari; de fato aumentou a convergência de mercadorias para aquela estação – podemos notar claramente o aumento do tráfego de cereais e diversos já no ano seguinte (Gráfico 3.8). Para o conjunto formado pelos três produtos, há uma tendência de aumento na movimentação com períodos de alta em 1912, após a inauguração da EFG. A Primeira Guerra Mundial, curiosamente, parece ter impactado estes três produtos de forma negativa em seu primeiro ano, 1914, existindo a partir de então, até 1917, alta para o grupo. A mesma tendência pode ser constatada no que se refere aos produtos com uma movimentação menor (Gráfico 3.9); a diferença é que a partir do primeiro ano do conflito mundial de 1914, parte daquele grupo já aumentou o seu tráfego. Grande parte dos produtos embarcados em Araguari procedia da região sudeste de Goiás onde o principal centro urbano era Catalão (ver capítulo 1).

Gráfico 3.9: Movimentação de produtos de menor tráfego em movimentação pela estação da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro em Araguari, 1896 – 1917, em toneladas



Fonte: Relatórios da CMEF para aprovação em Assembléia Geral, 1897 – 1918. Os dados apresentados somam importações e exportações para cada ano.

Gráfico 3.10: Movimentação de animais em Araguari, 1896 – 1918, em cabeças



Fonte: Relatórios da CMEF para aprovação em Assembleia Geral, 1897 – 1918. Os dados apresentados somam importações e exportações para cada ano.

Se a movimentação de gado a princípio segue a mesma tendência que na estação de Uberabinha, há aqui uma grande diferença que deve ser ressaltada. Ao aumento do tráfego em 1912 como resultado da inauguração da EFG, seguiu-se uma significativa retração em 1913/14, rapidamente recuperada (Gráfico 3.10). O ano de 1913 foi o ano de inauguração do frigorífico de Barretos, que atraiu para si

grande parte dos animais que seguiam pelo circuito da EFG – CMEF. Contudo, atentando para os gráficos 3.8 e 3.9, notamos que a queda no tráfego em 1913 foi generalizada. Destarte, a explicação para este movimento se encontra para além da abertura do frigorífico de Barretos, com a crise econômica e a febre aftosa, já referidas.

A recuperação do tráfego de gado no ano seguinte se deve, mais uma vez ao conflito mundial. A guerra incentivou a o aumento das exportações goianas de gado, que além de abastecerem o frigorífico, aumentaram também o seu trânsito pelo antigo circuito do Caminho de Goiás.

3.2 - São Paulo e a busca pelos produtos Goianos

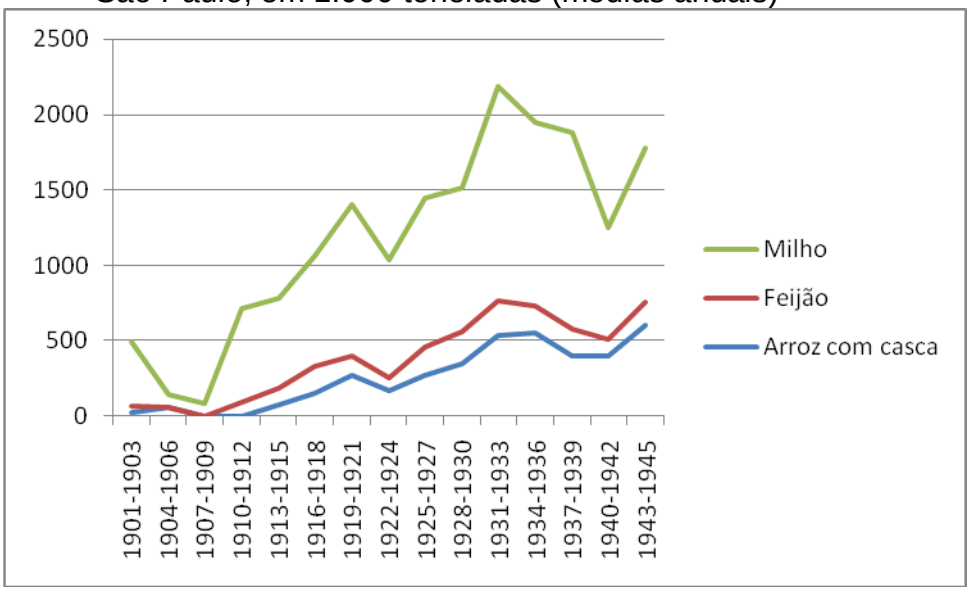
Como vimos, a economia do Estado de São Paulo possuía uma dinâmica que a diferenciava da goiana. Enquanto os goianos lutavam para a expansão da produção de alguns poucos itens, São Paulo possuía uma pauta diversificada. O café era o principal produto e atraía para si as maiores atenções. Mesmo assim, muitos grupos dentro do Estado voltaram-se para outros artigos, tendo em vista a procura interna – no próprio mercado paulista - e a externa, baseada no mercado mundial.

A análise detida de todos os itens agrícolas produzidos por São Paulo durante o período ultrapassa os limites propostos nesta investigação. Para o nosso intento, nos deteremos na análise da produção daqueles que poderiam ser oferecidos por Goiás, para que possamos esclarecer as necessidades paulistas e a importância dos circuitos voltados para o norte.

3.2.1 - Algumas pontuações sobre os cereais

Entre os cereais, o que ganhou maior importância para os goianos e considerável relevância para os paulistas, foi o arroz. O gráfico abaixo nos fornece um bom ponto de partida para a análise da questão (Gráfico 3.11):

Gráfico 3.11: Produção de alguns itens agrícolas produzidos pelo Estado de São Paulo, em 1.000 toneladas (médias anuais)



Fonte: CANO (1977, p. 63).

Arroz, feijão e milho contribuíam com proporções diferentes para a pauta de produção paulista, o que não descartava sua flutuação conjunta. As colheitas aumentavam e diminuíam no mesmo momento para os três produtos.

Em 1897 os preços internos e externos do café entraram em declínio, provocando a crise que terminaria por volta de 1911 (CANO, 1977, p. 42; NETTO, 1979, p. 21). Aqui, as flutuações seguem o esperado. Com a crise, os agricultores tiveram condições de liberar recursos para outras culturas. Além disso, teriam como incentivo o aumento dos preços das lavouras alimentícias, criado pelo abandono das mesmas no final da década de 1890 do século XIX, como é defendido por Delfim Netto. Neste período de 13 anos:

> é diminuído o acréscimo de plantações, tendo em vista, não apenas os preços baixos, mas, principalmente, os efeitos decorrentes da política deflacionista que se inicia no governo de Campos Sales (1898 - 1902) e que continua com Rodrigues Alves (1902 – 1906). A instituição, por um quinquênio, do imposto de dois contos de réis sobre cada novo alqueire plantado com café, a partir de 1902, prorrogado por mais cinco anos, e, as demais restrições decorrentes das normas estabelecidas pelo Convênio de Taubaté, em 1906, tornava praticamente proibitivo qualquer plantio (CANO, 1977, p. 43)

Os presidentes do Estado de São Paulo lançaram mão de uma gama de medidas para auxiliar no aumento da lavoura de cereais. O arroz em dados momentos era tido como o principal produto paulista, depois do café, pelo potencial que apresentava e pela possibilidade de exportação para o mercado interno (MPESP, 1907, p. 350). O governo paulista chegou a pressionar o governo federal para a diminuição dos fretes sobre o arroz exportado via Estrada de Ferro Central do Brasil. Apesar disso, em alguns momentos, como em 1910, as exportações do cereal decaíram.[5]

Havia a procura constante por alimentos; São Paulo era um Estado que passava por intenso processo de urbanização e expansão demográfica. Aqui dois pontos são fundamentais para entender o mercado de alimentos paulista. Em primeiro lugar, mesmo a exportação de arroz durante grande parte do período não descarta a necessidade de importação. Fatores como localização da produção, preços etc., poderiam fazer com que para algumas zonas do Estado fosse mais proveitoso importar de outros Estados que adquirir o produto no litoral, em Iguape.[6] Não é difícil encontrar anos em que houve importação e exportação de arroz, conjuntamente.

Havia também limites para que a produção de alimentos se expandisse sem prejudicar o café. A mão de obra e as terras eram fatores abundantes, mas utilizados prioritariamente pela lavoura principal. Por último, a expansão da produção não parece ter acompanhado a demanda.

São Paulo possuía, como já vimos, um setor de transportes que se estendia em diferentes direções, inclusive para o norte, cruzando o nordeste paulista e

---

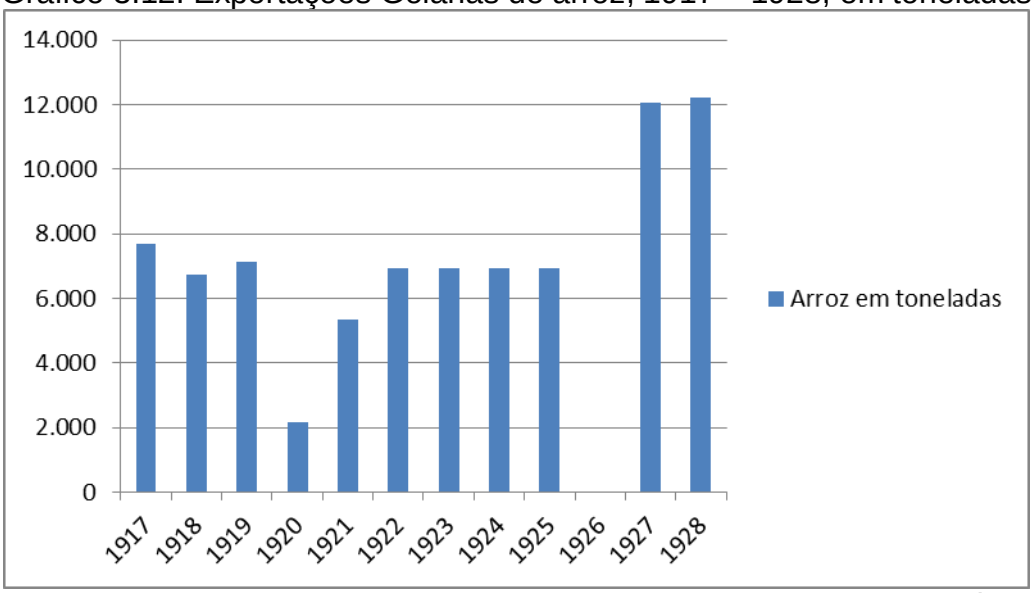
[5] As taxas cobradas pela EFCB sobre o arroz vindo de São Paulo visavam a impedir que arroz importado pelo porto de Santos chegasse até o mercado do Rio de Janeiro. Quando as importações santistas diminuíram, as taxas foram revistas (OLIVEIRA, 1993).

[6] A região de Iguape aparece com frequência nas Mensagens dos Presidentes de Estado como área produtora de arroz.

chegando até o Estado de Goiás pela união entre a Companhia Mogiana e a Estrada de Ferro Goiás. O poder de atração de São Paulo era inegável.

A produção goiana de arroz era pequena se comparada a paulista (Gráfico 3.12).

Gráfico 3.12: Exportações Goianas de arroz, 1917 – 1928, em toneladas



Fontes: *A Informação Goiana*, 1921; Mensagens dos Presidentes de Goiás, 1918 – 1928.

O ano de maior exportação de arroz pelo Estado de Goiás, dentre os dados que temos disponíveis, é o de 1930, com 12.222 toneladas. A média da produção paulista de 1928 a 1930, segundo dados levantados por Wilson Cano (1977, p. 63) é de 345,9 mil toneladas. Assim, as exportações goianas neste ano correspondiam a 3,5% da produção paulista.

Em 1917 a EFG já servia parte importante do Estado. Por isso, as áreas que ofereciam o cereal à economia de São Paulo não estavam à mercê do avanço ferroviário. A não existência de dados sobre as exportações goianas de arroz anteriores a 1917, nos anos que antecederam o conflito mundial, não nos permite traçar uma relação entre este e o aumento ou diminuição da produção paulista. Apesar disso, parte do arroz goiano certamente servia aos mercados do Estado de São Paulo.

A *Mensagem* de 1914 é esclarecedora a este respeito. Sobre o arroz e a questão meteorológica, pode-se ler que: “Em virtude desta consequência, a importação de arroz cresceu o ano passado, tendo-se recebido 14.445 toneladas, de

Minas e Goiás, e 5.019 via Santos, procedente dos estados do Sul" (MPESP, 1914, p. 624). Não temos em mãos os dados sobre a produção goiana de arroz em 1914. A paulista, como demonstra o Gráfico 3.11 soma 72,3 mil toneladas entre 1913 e 1915, em médias anuais.

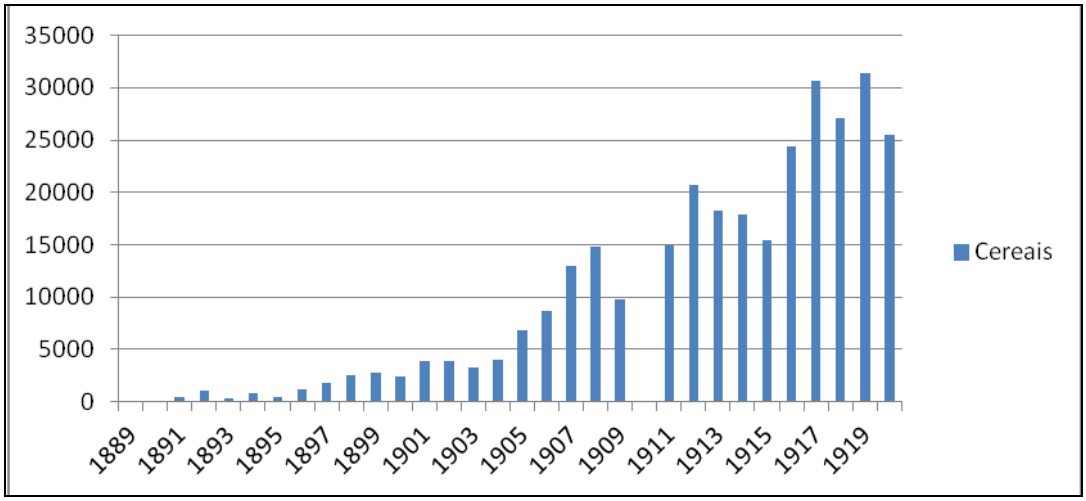
Na década de 1920, mesmo com maior diversificação da economia paulista, as flutuações continuaram, tal como a necessidade de intercâmbio por terra com os Estados limítrofes. Em 1925, por exemplo, o Relatório da Secretaria de Agricultura afirmava que nos últimos anos havia se tornado praxe a importação de arroz da Índia, "fato que não sucedia há anos".[7]

A pergunta que devemos fazer aqui é a seguinte: seria mais vantajoso importar da Índia do que dos Estados centrais, com os quais São Paulo mantinha relações importantes? Como já vimos, segundo os goianos, não. Devemos considerar, contudo, que a precariedade dos meios de transportes retirava dos goianos parte da vantagem que poderiam ter sobre o produto importado do mercado mundial.

Ao contrário do que ocorria com o gado, os cereais não seguiam – pelo menos na sua maior parte – por caminhos paralelos à ferrovia. Pela sua natureza perecível, necessitavam de transportes rápidos e recorriam aos trilhos. Vemos uma tendência de aumento da movimentação no Ramal Catalão à medida que aumentava a demanda por parte da economia paulista (Gráfico 3.13). Eram os cereais goianos, mesclados aos mineiros, que seguiam para São Paulo.

[7] Secretaria de Estado dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas do Estado de São Paulo. Relatório apresentado ao Dr. Carlos Campos, Presidente do Estado, pelo Dr. Gabriel Ribeiro dos Santos, Secretário de Agricultura, comércio e Obras Públicas, 1925. p. 2.

Gráfico 3.13: Movimentação de cereais no Ramal Catalão, 1889 – 1920, em toneladas



Fonte: Relatórios da CMEF para aprovação em Assembléia Geral, 1890 – 1921. Os dados apresentados somam importações e exportações para cada ano.

As exportações goianas que diminuíram no início da década de 1920 se recuperaram a partir de 1922. Entre 1923 e 1924 houve um acréscimo de Rs. 7:686$101 na arrecadação com as exportações de cereais (MPEG, 1925, anexo). No ano de 1924, Goiás exportou pouco mais de sete mil toneladas de arroz (em números totais, incluindo em casca e beneficiado). Apesar da procura excepcional do produto pelo Estado de São Paulo em alguns anos da década de 1920, as exportações goianas permanecem em uma média de sete mil toneladas anuais de 1922 até 1927, quando houve um grande salto.

3.2.2 - A importância dos produtos com menor tráfego

Não eram somente o arroz e o gado que saíam de Goiás e chegavam até São Paulo. Existiam outros produtos, como o fumo. Esta indústria era bem quista pelos dirigentes goianos, que enfatizavam a sua qualidade e a sua venda para os mercados de São Paulo e Rio de Janeiro.

No início do século XX São Paulo já possuía uma indústria de fabricação de cigarros importante, a ponto de ser citada no *Relatório da Secretaria de Agricultura*. A fábrica de cigarros *Felippe Newmann*, localizada na cidade de São Paulo, era descrita como uma das empresas “mais interessantes” para manufaturar o fumo

nacional. A produção de cigarros, que era de pouco mais de dois milhões de unidades em 1898, passou a mais de 14 milhões no ano seguinte. O produto era vendido para o mercado nacional e uma pequena parte para a Alemanha. Quanto à origem do fumo podemos destacar o que ficou registrado: "O fumo nacional utilizado pela fábrica procede do Rio Grande do Sul, da Bahia, Minas e Goiás".[8] Durante a Primeira Guerra Mundial o produto foi relacionado como um dos artigos que renasciam e ajudavam a amenizar a crise do café. Como outros itens, sua produção também diminuiu após o final do conflito (MPESP, 1915, p. 650; 1919, p. 61). Era produzido principalmente nas zonas ao norte do Estado de São Paulo e na zona da Estrada de Ferro Sorocabana.

Tabela 3.3: Produção paulista de fumo 1911 – 1915

Anos	Produção (arrobas)	Valor (contos de réis)
1911 – 1912	131.820	3.985,50
1912 – 1913	150.760	3.769,00
1913 – 1914	149.265	3.761,60
1914 – 1915	119.980	2.999,50

Fonte: Fonte: Almanaque da Secretaria de Estado dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas do Estado de São Paulo para o ano de 1917. São Paulo: Tipografia Brasil, 1917, p. 268.

Ele também sofreu com a geada de 1918. "A safra rendeu somente 116.070 arrobas, em 1917 – 1918, contra 190.496 arrobas, em rolo, produzidas no ano anterior."

Em 1925:

> a produção agrícola do Estado [de São Paulo] no ano de 1924 – 25, cuja estatística está definitivamente apurada, foi muito prejudicada pela seca que reinou naquele ano. As colheitas de cereais e de fumo sofreram bastante, embora se mostrassem um pouco melhores que as de 1923 – 1924.[9]

[8] Relatório correspondente ao ano de 1889, apresentado ao Presidente do Estado, Coronel Fernando Prestes de Albuquerque, pelo Dr. Alfredo Guedes, Secretário de Agricultura. São Paulo, Typographia do Diário Oficial, 1900. p. 42.

[9] Relatório apresentado ao Dr. Carlos de Campos, Presidente do Estado, pelo Dr. Gabriel Ribeiro dos Santos, Secretário da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, 1926. p. 5 e 6.

Agora, vejamos as exportações goianas:

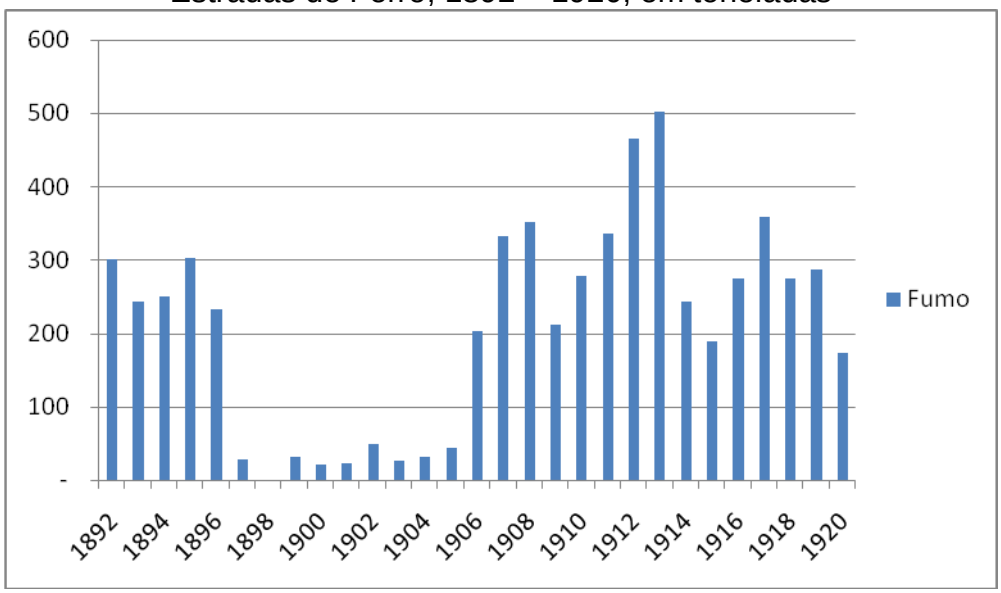
Tabela 3.4: Exportações de fumo pelo Estado de Goiás, 1917 - 1928

Ano	Fumo exportado (toneladas)
1917	307
1918	197
1919	13
1920	114
1921	-
1922	154
1923	259
1924	191
1925	199
1926	-
1927	322
1928	259

Fonte: Mensagens do Presidente de Goiás, 1918 a 1929.

A produção de fumo dentro do Estado de São Paulo havia criado uma demanda que, como vimos, para manter-se recorreu ao fumo do circuito de Goiás – em grande parte embarcado no Triângulo Mineiro ou de passagem por lá – para manter os seus negócios (*O Araguari*, 19 de dezembro de 1908).

Gráfico 3.14: Tráfego de fumo no Ramal Catalão da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, 1892 – 1920, em toneladas

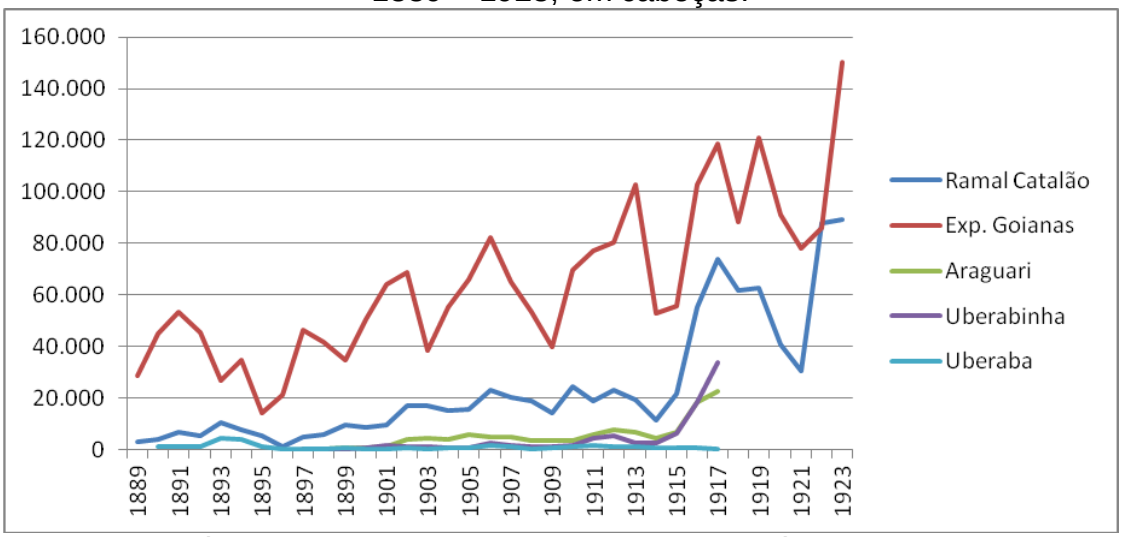


Fonte: Relatórios da CMEF para aprovação em Assembléia Geral, 1893 – 1921. Os dados apresentados somam importações e exportações para cada ano.

3.2.3 - O gado do circuito goiano e a procura paulista

O Gráfico 3.15 faz uma comparação entre as exportações goianas de gado, movimentação geral no Ramal Catalão e nas estações de Araguari e Uberabinha.

Gráfico 3.15: Comparação entre a movimentação de gado no Ramal Catalão e nas estações de Araguari, Uberabinha e Uberaba e as exportações goianas, 1889 – 1923, em cabeças.



Fonte: Relatórios da CMEF para aprovação em Assembléia Geral, 1890 – 1924; Teixeira, 1933. Os dados apresentados da CMEF somam importações e exportações para cada ano.

A maior parte das exportações de gado goiano ocorria por terra. Como já vimos no capítulo 1, a proporção de gado embarcado nos carros da EFG era muito pequena, se comparada às exportações totais. O animal goiano que era embarcado via ferrovia, era reembarcado em Araguari e dali seguia rumo aos mercados paulistas. Por terra, poderia seguir três caminhos: em primeiro lugar, a depender da posição geográfica de sua procedência, poderia seguir para as estações da Companhia Mogiana em Araguari ou Uberabinha. Em segundo lugar, poderia seguir a rota mais antiga, voltando-se para leste a partir das terras triangulinas, à procura do mercado do Rio de Janeiro. Por último, poderia ir por terra, cruzar o Triângulo Mineiro a oeste do Ramal Catalão e entrar no Estado de São Paulo ultrapassando a cidade de Frutal. Daí se encaminharia para o frigorífico de Barretos – ver tópico ao final deste capítulo, sobre as estradas de terra.

A análise do ano de 1913 reforça a nossa tese. Nesse ano, entrou em operação o frigorífico de Barretos, que passou a drenar para si grande parte da

produção de gado das regiões centrais do Brasil – leia-se Goiás e Mato Grosso. No ano, ao mesmo tempo em que ocorreu a diminuição na movimentação total de gado tanto no Ramal Catalão como um todo, quanto nas estações de Araguari e Uberabinha, as exportações de Goiás saltaram, respondendo à demanda paulista – neste ano a produção goiana também cobria a retração das exportações de gado mineiras, afetadas pela febre aftosa.

O gado possuía uma importância mais que pontual para São Paulo. O Estado, apesar de produtor, não conseguia atender à demanda crescente e recorria ao abastecimento via outras regiões, principalmente Goiás e Mato Grosso. Para tanto, utilizava seu setor de transportes, que reforçava as rotas de abastecimento por terra. A Companhia Mogiana foi a que mais se desenvolveu nessa direção, chegando a importantes zonas de criação e intermediação de gado: o Triângulo Mineiro e o Sul de Minas Gerais. Com planos parecidos nesse sentido a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, visando à diversificação do tráfego, buscou outro caminho para a drenagem do gado. A diferença é que os diretores desta companhia não se restringiram ao transporte; diversificaram o seu investimento para o processamento de carnes visando a abastecer os mercados interno e externo.[10]

Com as mudanças tecnológicas do final do século XIX, veio a intensificação do comércio mundial de carnes, pela possibilidade do transporte a longa distância em navios frigoríficos. Esse aumento na demanda pelo produto fez com que os mercados consumidores – principalmente europeus – lançassem o seu olhar para os países com grande potencial de produção, entre eles o Brasil. Apesar das melhores condições para a criação no Rio Grande do Sul e de projetos que visavam prover a este Estado de uma empresa frigorífica, foi em São Paulo que ela se instaurou, em 1913 (SUZIGAN, 1986, p. 332).

A instalação da *Companhia Frigorífica e Pastoril de Barretos* não foi fruto dos incentivos dados pelo governo federal, mas sim da ação de Antônio Prado, membro da elite paulista e possuidor de condições de colocar o negócio em prática. Um dos problemas que levaram à não concretização de empresas a partir dos incentivos do governo federal, em período anterior, foi a dificuldade logística do transporte de gado e do produto processado até os centros consumidores. Prado era acionista de uma rede de empresas que ia desde o litoral – com firmas importadoras – até a boca dos

[10] Sobre os planos da CMEF ver: OLIVEIRA (2007) e PERINELLI NETO, 2008.

sertões – com a Companhia Paulista de Estradas de Ferro (Figura 3.1). Fundado, o frigorífico de Barretos não criou a demanda por gado das regiões centrais do Brasil, mas a intensificou. Uma parcela significativa dos animais que seguiam por outras rotas passaram a se dirigir para a região, há muito passagem de boiadas de Mato Grosso e Goiás.

Outros frigoríficos seguiram-se à instalação do de Barretos, incentivados pela expansão da procura nos mercados interno e principalmente internacional. Em 1911 foi organizada a *Brazilian, Castle and Packing Company*, subsidiária da *Brazil Railway*, do grupo liderado por Percival Farquhar.[11] A empresa adquiriu terras nas áreas de criação do Paraná, Mato Grosso e Minas Gerais e se associou à firma *Sulzberger* de Chicago para a instalação do frigorífico *Continental Products Company* em São Paulo. Essa empresa, mais tarde adquirida por outro grupo dos Estados Unidos, entrou em funcionamento em 1915.

Em 1917 entraram em funcionamento dois outros grandes frigoríficos, estes de capital britânico: *Anglo Brazilian Meat Company*, fundado em 1917 em Santa Cruz, no Rio de Janeiro, e o *Brazilian Meat Company*, em Mendes, também no Rio de Janeiro. As quatro empresas relacionadas eram responsáveis pela quase totalidade das exportações brasileiras de carnes de 1914 a 1917; só a *Anglo* declarou ter abatido 126.461 bois em 1917 e exportado cerca de 85% (SUZIGAN, 1986, p. 336). Os frigoríficos instalados em São Paulo drenavam grande parte do gado do Brasil central, disputando-o com o Rio de Janeiro. A grande procura e as perspectivas oferecidas pelo mercado internacional excederam a capacidade produtiva brasileira. Apesar do combate feito pelos grupos goianos na imprensa da Capital Federal.

[11] Percival Farquhar nasceu nos Estados Unidos em 1864, mesmo país em que faleceu em 1953. Na década de 1880 formou-se em engenharia pela faculdade de Yale e iniciou as suas atividades referentes a transportes e outros serviços públicos na América Central. Suas atividades no Brasil iniciaram-se em 1904, quando junto a sócios fundou uma empresa responsável pelo serviço de iluminação da cidade do Rio de Janeiro. Daí por diante, como representante de um grupo de investidores, esteve a frente de grandes projetos ferroviários, como a Ferrovia Madeira - Mamoré, administração do Porto de Belém do Pará e participação acionária em diferentes empresas.

> A capacidade de abate total dos frigoríficos estabelecidos em 1918 – 1919 já excedia a taxa razoável de desfrute, tendo em conta o tamanho do rebanho brasileiro e considerando-se que um grande número de animais ainda era abatido para o preparo de charque e nos matadouros locais, para o consumo interno. De fato, já durante os anos de guerra estava ocorrendo um excesso de abates, o que acarretaria uma grave crise na indústria de carnes em fins da década de 1910 e no início da de 1920 (SUZIGAN,1986, p. 341).

Essa procura desproporcional à capacidade de oferta levou ao aumento de preços, registrado pelos donos de frigoríficos, em 1917 e 1918.

Tabela 3.5: Exportações de carne bovina pelo Estado de São Paulo para o exterior, 1914 – 1931

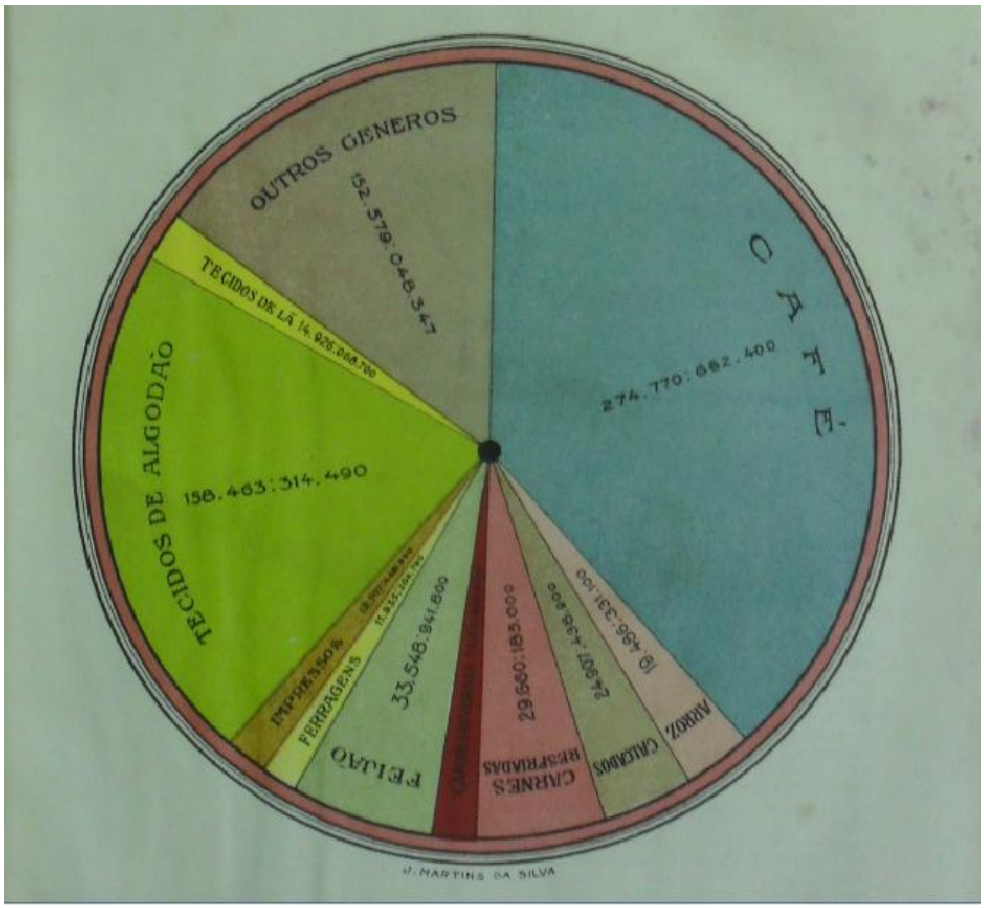
Anos	Mil toneladas
1914	1,4
1915	8,2
1916	18,7
1917	29,3
1918	32,7
1919	30,7
1920	30,9
1921	24,7
1922	17,8
1923	45,8
1924	42,1
1925	26,3
1926	5,5
1927	26,1
1928	29,5
1929	44,1
1930	48,7
1931	39,8

Fonte: CANO (1977, p. 273).

Como se vê pela Tabela 3.5, as exportações paulistas de carnes congeladas aumentaram consideravelmente a partir do conflito mundial. No momento em que as saídas de café diminuíram pela retração do mercado, o comércio de carne foi responsável por manter grande parte do comércio internacional de São Paulo – por consequência do Brasil.

Em 1917, a exportação de carnes congeladas figurava como uma das principais exportações do Estado (Gráfico 3.16):

Gráfico 3.16: Valor oficial dos produtos paulistas exportados para o estrangeiro e para outros estados durante o exercício de 1917 pelo porto de Santos e pela EF Central do Brasil.



Fonte: Relatório apresentado ao Exmo. Sr. Dr. Altino Arantes, Presidente do Estado, pelo Dr. José Cardoso de Almeida, Secretario da Fazenda e do Tesouro. Exercício de 1917. São Paulo, 1918. p. V.[12]

Estas exportações alcançaram em 1917 o quinto lugar em importância – considerando o seu valor. Nos anos seguintes o aumento de sua participação, tanto em peso quanto em valor, foi considerável, indo a Rs. 32.754:404$000 em 1918, subindo a Rs. 35.606:480$000 em 1919 e a Rs. 36.532:000$000 em 1920. Nesse último ano os frigoríficos de São Paulo haviam abatido 238.664 cabeças de gado bovino, 65.182 cabeças de gado suíno e 2.253 ovinos. Os bovinos abatidos tinham em média 224 quilos.[13]

[12] Winston Fritsch (1990) percebeu a mudança da estrutura das exportações brasileiras durante o conflito mundial. Afirma, além disso, que a interrupção do suprimento de algumas fontes tradicionais de certas matérias primas e alimentos, que o Brasil podia fornecer pelos altos preços então vigentes, tornou possível a expansão de exportações não tradicionais e estimulou o crescimento de várias indústrias de processamento de alimentos (p. 43).

[13] Relatório apresentado ao senhor Washington Luiz, Presidente do Estado, pelo Dr, Heitor Teixeira Penteado, Secretario da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, 1920. p. 5 e 6.

As exportações de couros também tiveram importância crescente durante o conflito mundial (Tabela 3.6).

Tabela 3.6: Exportação de couros pelo Estado de São Paulo, 1913 – 1922, em unidades

Anos	Quantidade	Valor oficial (Rs.)
1913	2.352	24:740$000
1914	23.860	238:600$000
1915	43.583	930:436$300
1916	94.866	2.624:888$900
1917	93.270	3.337:817$000
1918	166.966	5.749:457$500
1919	191.142	9.248:192$000
1920	158.278	777:328$000
1921	91.103	4.372:944$000
1922	2.076.766	3.428:502$000

Fonte: Relatório apresentado ao Exmo. Sr. Dr. Washington Luís Pereira de Souza, Presidente do Estado, pelo Dr. Álvaro Gomes da Rocha Azevedo, Secretario da Fazenda e do Tesouro. Exercício de 1922. São Paulo, 1923. p. 10.

Já podemos, pelo que foi exposto até este momento, enxergar a questão de maneira mais articulada: à medida que o setor de transportes paulista avançava para o norte, o embarque de itens de alimentação e de animais aumentava. Concomitante a isso, o circuito goiano respondia, aumentando a sua produção de gado, de cereais como o arroz, e de produtos como açúcar – produzido na região de Catalão.

O projeto de Anselmo Fernandes de Almeida não se concretizou. O frigorífico uberabense para o abastecimento dos mercados paulistas não saiu do papel. Mas parte do que ele preconizava já no final do século XIX ganhou contornos reais. Naquela ocasião, na sua proposta para a aquisição de garantia de juros, Fernandes de Almeida criticava a busca de gado pelos paulistas na Feira de Três Corações:

> É das proximidades de Três Corações do Rio Verde que estão indo buscar o gado para o consumo desta Capital e Santos; gado esse que já vem viajado, a pé, do Triângulo Mineiro; por quanto, o que vem do sul é insuficientíssimo e de péssima qualidade. *São Paulo não tem gado, não cria* (grifado no original).[14]

[14] ALESP. Requerimento de garantia de juros apresentado à Câmara dos Deputados do Estado de São Paulo por Anselmo Fernandes de Almeida, para o fornecimento de carnes verdes para o mercado paulista, 1892. Arquivo da Assembleia Legislativa de São Paulo.

À parte os exageros, a ferrovia em terras triangulinas ofereceu melhores condições para a venda do gado de Mato Grosso e Goiás, proporcionando um novo ritmo econômico às regiões servidas, o qual auxiliava na ampliação do rebanho, que em muitos casos seguia a pé; a mudança do eixo comercial prevista pelo comerciante foi propiciada pela Mogiana e mais tarde pelo frigorífico de Barretos.

A desproporção na nossa argumentação, entre os números de linhas dedicadas ao gado e as dedicadas aos outros produtos, reflete a discrepância entre o papel dos cereais e do gado. Os primeiros, ao entrar na economia paulista, eram consumidos, servindo como fonte de segurança para momentos em que a produção paulista, por uma série de variáveis, flutuava para baixo. Isso não tira a sua importância, pois havia que se manter a mão de obra se reproduzindo a preços acessíveis. Já o segundo, ligou-se a uma dos principais negócios dos paulistas; além de servir à alimentação, era processado e revendido, servindo como mais um produto – de grande importância – na pauta de exportações do Estado.

3.3 – As estradas de terra nos tempos das ferrovias

O empreendimento ferroviário não era algo simples.

Para se tornar realidade, era necessário que diferentes interesses se conjugassem, para a criação de uma companhia, para a conquista da concessão etc. Passada essa fase, era necessário levantar o capital suficiente para que o empreendimento se concretizasse. Quando as ferrovias traçadas nas mesas de engenheiros e homens de negócio passavam à realidade, havia ainda a luta frequente para que o empreendimento se tornasse rentável. Mesmo o café, produto que mais lucros dava, não garantia a prosperidade eterna; as áreas de lavoura, após alguns anos, decaíam em produção deixando como uma das únicas saídas o prolongamento das linhas. Era empreendimento caro, politica e economicamente delicado.

Por isso, muitas vezes se lançava mão da contrução de caminhos de terra – as estradas de rodagem – para a busca de produtos de algumas regiões e para o incentivo à produção de outras. Assim como ocorreu em Goiás, São Paulo, mesmo

com todo o seu potencial econômico, recorreu às estradas de rodagem para alcançar as localidades onde a ferrovia não chegava.

Adolpho Augusto Pinto, escrevendo em 1903, defendia que antes da extensão de ferrovias para o Mato Grosso deveriam ser abertas estradas de terra para que as regiões futuramente servidas pela ferrovia desenvolvessem as suas potencialidades econômicas. O comércio com as regiões centrais do Brasil já era significativo, podendo aumentar ainda mais (PINTO, 1977, p. 121 - 123). Em 1896 havia planos de construção de uma estrada de rodagem que fosse até a divisa com o Estado de Mato Grosso (Figura 3.9).

Figura 3.9: Estrada São Paulo Mato Groso – Trecho Tietê – Laranjal.

Fonte: Relatório Apresentado ao Dr. Carlos de Campos, Presidente do Estado, pelo Dr. Gabriel Ribeiro dos Santos, Secretário de Agricultura, Comércio e Obras Públicas. Ano de 1925.

Em 1914 havia a preocupação com a construção de estradas que chegassem até as zonas produtoras de gado que se encontravam fora de São Paulo, para que o mesmo continuasse seguindo até o mercado paulista para processamento e exportação. Dois anos mais tarde este projeto estava em andamento, com a concessão dada à Companhia Paulista de Estradas de Ferro para a manutenção de uma estrada de rodagem que de Barretos ia até o Porto de Taboado, com 312 quilômetros de extensão e munida de pousos e pontos de apoio para a passagem de gado (MPESP, 1916, p. 62).

Na década de 1920 o Estado de São Paulo já possuía uma vasta rede de viação férrea. Mesmo assim, havia planos para a construção de estradas de rodagem que chegassem até as suas bordas. Naquele ano, como em muitos outros, as estradas de rodagem apareceram ligadas à questão da produção e do trabalho.

Era preferível não produzir do que produzir sem poder enviar as mercadorias para os locais de consumo. No primeiro caso, continuava-se pobre como já se estava; no segundo, tornava-se mais pobre ainda, pelo agravamento de despesas com uma produção não aproveitável. Era tido para breve o restabelecimento da estrada do Anhanguera, de São Paulo até o Rio Grande (MPESP, 1920, p. 20).

As municipalidades eram responsáveis pela construção de grande parte dos caminhos (MPESP, 1923, p. 92, 93). Naquele ano de 1923 o Estado já era servido por 823 quilômetros de estradas, 139 apedregulhados, 55 macadamizados e o restante em leito de terra. As estradas relacionadas eram:

A – de São Paulo a Santos, seguindo para São Vicente e de São Vicente para Ponta da Praia;

B – de São Paulo a Campinas, seguindo para Ribeirão Preto, passando por Americana, Limeira, Araras, Leme, Pirassununga, Santa Rita, São Simão e Cravinhos, com os ramais para Ibó, Santa Rita e Nova Odessa e de Campinas para Mogi Mirim;

C – de São Paulo a Rodovalho, passando por Cotia e São Roque;

D – de São Paulo a Porto Feliz, passando por Osasco, Barueri, Paranaíba, Pirapora, Cabreúva e Itú;

E – de São Paulo a São José dos Campos, passando por São Miguel, Mogi das Cruzes e Jacareí, com os ramais de Luís Carlos, Sabaúna, Guararema, e Escada;

F – de Lindóia a Termas;

G – de Torrinha a Santa Maria.

Figura 3.10: Estrada São Paulo – Paraná: Ponte sobre o Rio Itapetinga

Fonte: Relatório Apresentado ao Dr. Carlos de Campos, Presidente do Estado, pelo Dr. Gabriel Ribeiro dos Santos, Secretário de Agricultura, Comércio e Obras Públicas. Ano de 1925.

Em 1924 a campanha pelas estradas de rodagem era vista como vencedora. A responsável pela fiscalização das estradas era a Inspetoria de Estradas de Rodagem submetida à Secretaria de Obras públicas. A estrada para o Rio de Janeiro estava em construção e a estrada de São Paulo a Minas Gerais havia chegado em Ribeirão Preto, com ramais para Prata, Descalvado e Valinhos. A Estrada de São Paulo a Mato Grosso havia chegado até Tietê; a de São Paulo ao Paraná havia já passado por Sorocaba, São Roque e Cotia e chegado até Itapetininga (MPESP, 1924, p. 29, 30). A quilometragem de estradas construídas havia subido para 1.344.

Outros Estados também cuidavam de suas estradas de terra; em 1929, ao mesmo tempo em que se preocupavam com as ferrovias que cortavam o Estado de leste a oeste (estrada de Ferro do Paraná) e de norte a sul (Estrada de Ferro São Paulo ao Rio Grande), os paranaenses zelavam pela construção de estradas de rodagem que se voltassem para as ferrovias, auxiliando no escoamento da produção, e também levando diretamente aos mercados consumidores, como São Paulo. Mereciam destaque as linhas que partiam da capital com direção ao litoral e aos Estados de Santa Catarina e São Paulo (Figura 3.10), além do Mato Grosso, Paraguai e Argentina (MPEP, 1919, p. 78).

A estrada de Curitiba para São Paulo deveria ir até o ponto final da que este Estado construia desde a capital com direção ao sul e que terminaria na cidade de Itapetininga. Esta estrada era um projeto conjunto de ambos os governos (MPEP, 1919, p. 78).

Figura 3.11: Estrada de Ribeirão Preto a Brodowski – Ponte sobre o Rio Pardo

Fonte: Relatório Apresentado ao Dr. Carlos de Campos, Presidente do Estado, pelo Dr. Gabriel Ribeiro dos Santos, Secretário de Agricultura, Comércio e Obras Públicas. Ano de 1925.

O *Relatório da Secretaria da Agricultura, Comércio e Obras Públicas de 1925* registrou a dificuldade de conservação das estradas de rodagem. As chuvas que caíram durante o último semestre do ano haviam feito enormes estragos. Cinco pontes foram arrastadas, segundo o secretário uma parte pequena, que representava 0,5 % do total.[15] O mesmo *Relatório* trouxe a discussão sobre maneiras de financiar a pavimentação dos caminhos por meio da cobrança de taxas sobre alguns produtos ou a instalação de pedágios.

[15] Relatório Apresentado ao Dr. Carlos de Campos, Presidente do Estado, pelo Dr. Gabriel Ribeiro dos Santos, Secretário de Agricultura, Comércio e Obras Públicas. Ano de 1925. p. 334.

Figura 3.12: Estrada São Paulo – Rio: Trecho de Cachoeira a Silveira

Fonte: Relatório Apresentado ao Dr. Carlos de Campos, Presidente do Estado, pelo Dr. Gabriel Ribeiro dos Santos, Secretário de Agricultura, Comércio e Obras Públicas. Ano de 1925.

A ferrovia, empreendimento complexo, não poderia se estender até os diferentes recantos do Estado. A existência de estradas de rodagem incentivava o aumento da produção de gêneros em diferentes locais, servia a diferentes mercados e engrossava o tráfego das ferrovias.

Estas estradas possuíram papel importante na diversificação da economia paulista e na aquisição de produtos de outros Estados. Os mato-grossenses também cuidavam das vias de comunicação que interligavam o Estado e que levavam a São Paulo. Entre as principais estradas estavam as que iam de vários pontos até Santana do Parnaíba e de lá até o Porto do Taboado (MPEMT, 1929, p. 140 – 149). Uma das diretrizes do Governo de Mato Grosso em 1930 era a melhoria do Porto Esperança, com a construção de um cais para atender ao comércio que crescia em grandes proporções (MPEMT, 1930, p. 109).

Os paulistas também acompanhavam com interesse a entrada de gado por meio dos portos fluviais:

> 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.[16]

A construção do Porto Antônio Prado, próximo à cidade mineira de Frutal, foi parte do processo de desvio do comércio que passava por Uberaba pelo circuito do Caminho de Goiás para oeste, em busca de Barretos (Figura 3.13). Por ali passava quantidade significativa de "*sal, café e outras mercadorias, como o gado"* (REZENDE, 1991, p. 88).

Tabela 3.7: Trânsito de gado pelos portos Antônio Prado, Taboado e Tibiriçá, comparado com exportações de Goiás e Mato Grosso (em cabeças):

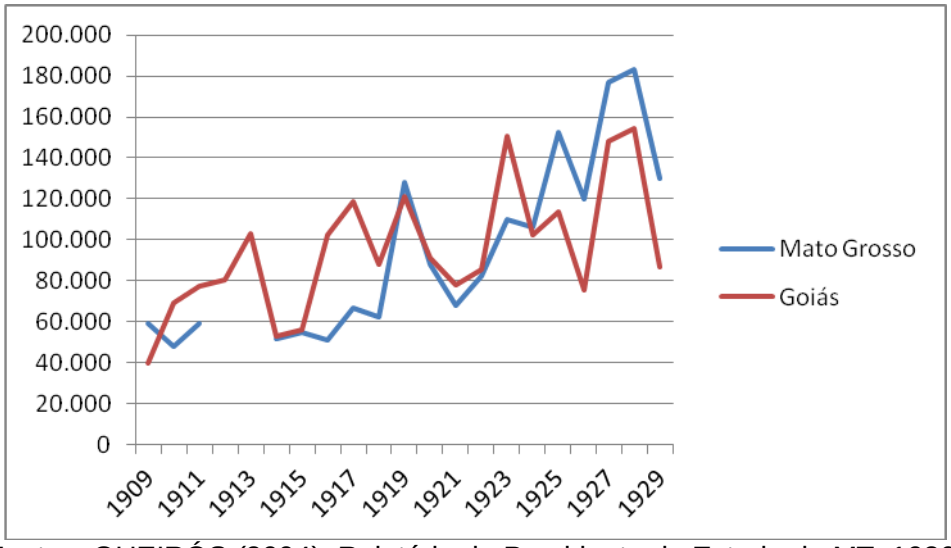
Anos	Bovinos importados pelos portos	Exportações Goianas (A)	Exportações Matogrossenses (B)	A+B
1911	138.865	77.103	59.056	136.159
1912	107.405	80.476	---	---
1913	106.506	102.945	---	---
1914	82.528	52.961	51.409	104.370
1915	115.292	55.784	54.798	110.582

Fonte: Almanach da Secretaria do Estado dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas do Estado de São Paulo, para o ano de 1917, publicado no 25° aniversário de criação da mesma Secretaria. São Paulo, Typographia Brasil, 1917. p. 273.

A atuação conjunta do Estado de São Paulo e dos seus vizinhos, de fato, dinamizou as trocas por estradas de terra. No caso do Mato Grosso, as exportações de gado cresceram e chegaram a ultrapassar as goianas durante a década de 1910, como se vê pelo Gráfico 3.17.

[16] Almanach da Secretaria do Estado dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas do Estado de São Paulo, para o ano de 1917, publicado no 25° aniversário de criação da mesma Secretaria. São Paulo, Typographia Brasil, 1917. p. 273.

Gráfico 3.17: Comparação entre exportações totais de gado dos Estados de Goiás e Mato Grosso.



Fontes: QUEIRÓS (2004); Relatório do Presidente de Estado de MT, 1930.

A Estrada de Ferro do Noroeste do Brasil, mesmo com sua importância para a indução de atividades econômicas no noroeste paulista e no Estado do Mato Grosso, não era a maior porta de entrada do gado proveniente desse Estado. Se compararmos os dados disponíveis (QUEIRÓS, 2004, p. 400), os números de exportação de gado matogrossense via Noroeste variam de 10% a 20% das exportações totais.

* * * *

> A crise de numerário é outro mal que se acentua flagrantemente em todas as praças do estado (...) a redobrada atividade de todas as transações, oriunda de volumosas compras a dinheiro de algodão, de cereais e de gado; a falta de remessas, em cambiais para o exterior, dos salários dos colonos, que os amealham e guardam ciosamente; e as importantes somas drenadas para os sertões em pagamento aos criadores e pequenos lavradores – andam subtraindo, de fato, às exigências de circulação, uma considerável massa monetária, cuja ausência se traduz pelo depauperamento progressivo das reservas dos bancos, pela alta constante de taxas de desconto e pelo crescente retraimento das operações de crédito (MPESP, 1917, p. 6 e 7).

> A mais complexa estrutura espacial se verifica quando a atividade exportadora é altamente empregadora de mão de obra e seu produto não se presta à alimentação da massa trabalhadora. Neste caso, a necessidade de sustentar a mão de obra empregada no setor exportador acarreta o desenvolvimento de atividades voltadas para o mercado interno, que tendem a situar-se próximas às culturas de exportação – cedendo-lhes, no entanto, solos mais férteis e as áreas mais acessíveis (CASTRO, 1969, p. 30).

As duas citações acima nos direcionam para o fechamento deste arco reflexivo e para a abertura de um novo. A primeira encontra-se no terreno das fontes, testemunhas do processo ao qual nos dedicamos até este momento. A segunda, no plano da teoria, do modelo. Mesmo com a distância costumeira entre ambos e com as arestas que temos que aparar quando fazemos a sua mediação, neste caso, ambos se encontram; o barco de Castro navega, vai adiante nas águas do tempo.[17]

O comércio entre Goiás e São Paulo expandiu-se entre as balizas da Primeira República norteado pelo arranjo republicano e pela busca dos goianos por sua integração econômica negociada com o governo central, do qual os paulistas faziam parte e possuíam grande importância. Por seu lado, as características da economia cafeeira transformada em complexo, tornavam necessária a busca por alimentos que não poderia produzir em quantidades suficientes durante todo o tempo. As terras mais férteis e as forças produtivas encaminhavam-se ao seu principal produto, o café. Deste feito, além das áreas produtoras de alimentos interiores ao território paulista, o complexo cafeeiro desdobrou-se, buscando outras nas quais poderia abastecer-se. Integrado neste contexto Goiás estava sujeito, de maneira complexa, às flutuações do complexo cafeeiro.

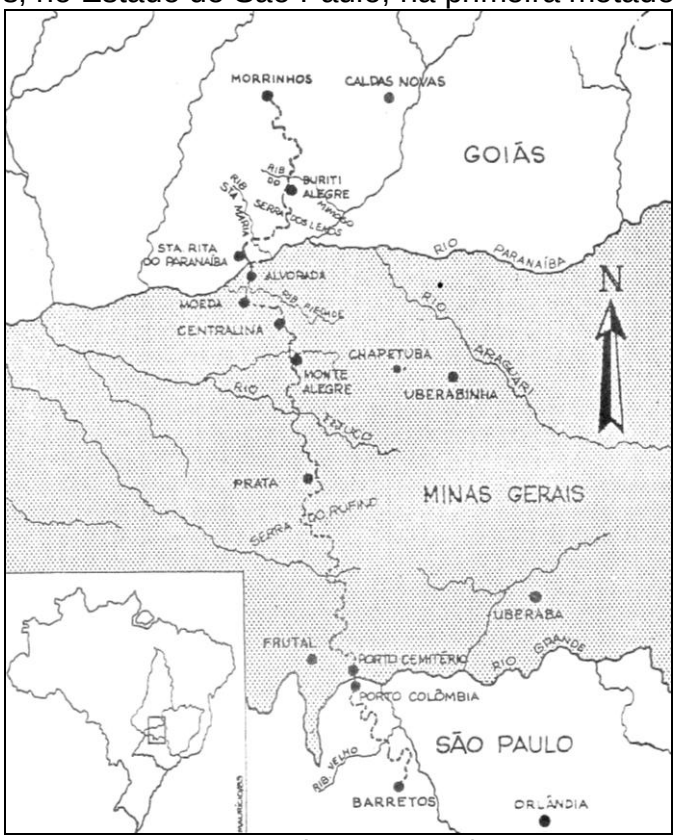
Por seu turno, muitos grupos goianos faziam parte deste contexto de bom grado. Buscavam o estreitamento destes laços, responsáveis pelo aumento da produção local e pela melhoria das finanças estaduais. Assim como a moeda em tempos de colheita fugia da capital federal para as lavouras do interior, de lá se encaminhava para os sertões, dos quais Goiás fazia parte. Muito do dinheiro reclamado por São Paulo como fugidio, fazia girar a economia goiana.

---

[17] Em *História e Ciências Sociais* (1972), Fernand Braudel compara modelos a barcos. Uma vez construídos, são colocados a navegar nas águas do tempo. O momento em que não conseguem mais navegar, em que o modelo não mais corresponde à realidade, é hora de reconstruí-lo.

Parte deste dinheiro retornava para os paulistas por meio do comércio que vinha: no Caminho de Goiás, os produtos também seguiam com direção ao interior, como veremos no próximo capítulo.

Figura 3.13: Caminho da passagem de gado do sul do Estado de Goiás para o frigorífico de Barretos, no Estado de São Paulo, na primeira metade do século XX



Fonte: OTERO (1984, p. 168).

CAPÍTULO 4

As articulações do meio do caminho – Homens e mulheres à beira da estrada: boiadeiros, fazendeiros e comerciantes

Introdução

O Triângulo Mineiro, mais especificamente a cidade de Uberaba, possuía posição estratégica na articulação do circuito de comércio que desde o litoral paulista voltava-se para dentro, cortando as terras paulistas, mineiras e goianas. Neste capítulo, observaremos a partir do meio do caminho o funcionamento deste circuito comercial e a articulação das pessoas que por ali passavam dedicadas a diferentes atividades, lançando suas redes comerciais e familiares para o norte e para o sul.

Não há no Brasil a facilidade que se encontra para a pesquisa a partir do *nome e o como*, tal como nos arquivos italianos. Dentro do possível, porém, buscaremos entender e acompanhar o papel de alguns personagens dentro deste contexto (GINZBURG, 1989; REVEL, 2010), cientes das dificuldades encontradas e das limitações desta escolha. Faremos a articulação entre este nível do vivido e os demais níveis tratados nos capítulos anteriores, recorrendo às fontes já analisadas e incorporando novos grupos, como os inventários *post-mortem* e os livros de registros cartoriais.[1]

As limitações impostas pelos inventários *post-mortem* já são bem conhecidas e explicitadas em vários trabalhos. Estas fontes documentais registram informações importantes, entre elas os bens deixados no momento da morte do indivíduo, filiação, herdeiros, origem, entre outras. Portanto, se o mesmo se desfez de grande parte dos bens que acumulou durante a vida alguns anos antes de morrer, estes não aparecerão (LOPES, 2004 e 2005). Isso pode fazer escapar parte das relações que

[1] Não pretendemos aqui incorporar a micro história como paradigma, mas tão somente utilizar parte de sua metodologia, principalmente no que diz respeito à contextualização do nome, procurando entender as diferentes relações de cada personagem aqui citado. Isso será feito dentro dos limites da nossa proposta, sem uma análise exaustiva de cada um deles.

nos interessam, mas é remediado por meio do que já foi apresentado até agora e exposto nos capítulos anteriores, junto com a análise dos livros de registros cartoriais. Estes livros possuem diferentes informações, como contratos de compra e venda de imóveis urbanos, hipotecas, procurações etc. Trazem os nomes dos interessados, o seu domicílio, entre outras informações. Podemos, por exemplo, encontrar escrituras de compra e venda de terras entre mineiros e goianos ou mineiros e paulistas. São fontes ricas e com um grande potencial de análise, como afirma Rogério Naques Faleiros (2010). São extensas, mas para dar conta das nossas questões, recortamos alguns momentos importantes dentro do período, observando o início, o meio e o final do nosso recorte. Este grupo documental se enriquece se analisado em conjunto com os inventários; por si só, não são capazes de aprofundar o entendimento sobre os circuitos comerciais – ver apêndice metodológico.

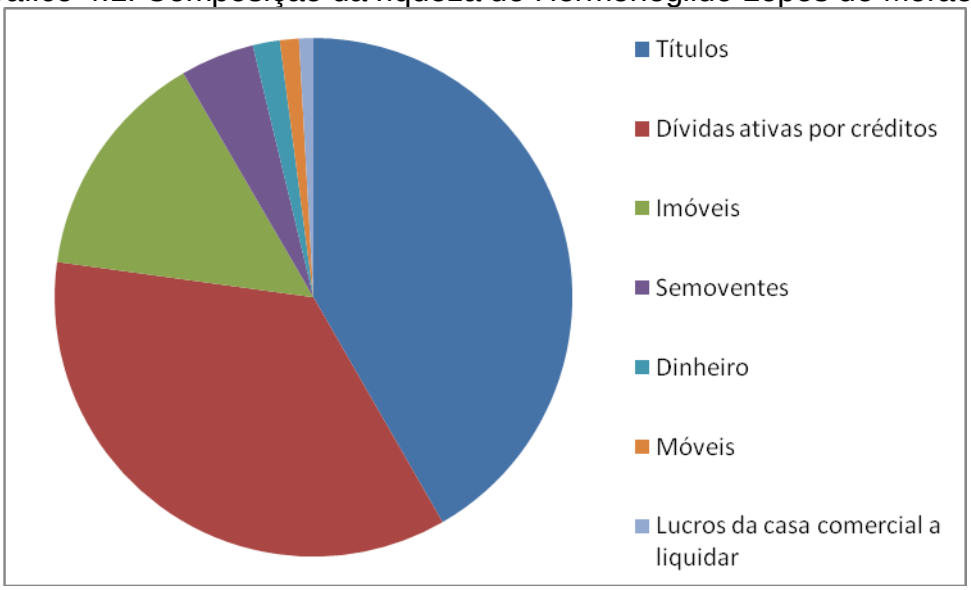
4.1 – Os mineiros à beira do caminho e suas articulações para o norte e o sul

Foi a partir da segunda metade do século XIX que os mineiros conseguiram quebrar o predomínio dos comerciantes do Rio de Janeiro na aquisição e revenda do gado que, além de Minas Gerais, provinha de Goiás e Mato Grosso. Entre estes estavam os uberabenses. Neste contexto, os boiadeiros de Uberaba possuíam um papel importante na busca do gado goiano e na sua revenda, em um primeiro momento para o mercado carioca e, a partir do início do século XX, para o Estado de São Paulo.

Entre os comerciantes mais importantes do sul de Goiás no final do século XIX e início do século XX em condições de fornecer gado aos mineiros, estava Hermenegildo Lopes de Moraes, residente na cidade de Morrinhos, onde sediava suas atividades econômicas. Apesar de ser descrito como capitalista no momento de sua morte em 1905, era dono de um rebanho que contava com mais de 5000 cabeças, avaliado em Rs. 81:600$000. Possuía Rs. 740:000$000 em diferentes modalidades de títulos, entre eles cadernetas da Caixa Econômica do Estado de Goiás e apólices da dívida pública federal. As dívidas ativas ultrapassavam o valor

de Rs. 630:000$000. Seus bens móveis, entre os quais se encontrava grande quantidade de sal, chegavam a Rs. 21:342$500 e os imóveis foram avaliados em Rs. 256:045$810. Havia ainda trinta contos em dinheiro e Rs. 15:689$842 correspondentes ao lucro de sua casa comercial Gráfico 4.1).[2]

Gráfico 4.1: Composição da riqueza de Hermenegildo Lopes de Moraes.



Fonte: Inventário de Hermenegildo Lopes de Moraes, 1905. Escrivania de Família e Sucessões do Fórum Dr. Guilherme Xavier de Almeida de Morrinhos - Go.

O enriquecimento de Hermenegildo Lopes de Moraes teve origem na Guerra do Paraguai, quando o mesmo estabeleceu relações que lhe permitiram cuidar de parte significativa do abastecimento das tropas brasileiras que passavam por Goiás. As suas relações políticas acompanhavam o seu poderio econômico: durante o período de predomínio da família Bulhões, Morrinhos constituiu um dos importantes centros de poder do Estado; no período, ocupou cargos de projeção política, como o de Vice Presidente do Estado. Um de seus filhos alcançou uma das cadeiras de Goiás na Câmara Federal (MORAES, 1974, p. 175).

No processo de inventário de Hermenegildo Lopes de Moraes, há uma procuração assinada por Antônio Xavier de Almeida, dando poderes ao Tenente Pedro Nunes para representá-lo e à esposa na partilha dos bens do capitalista; Xavier de Almeida era casado com a única filha de Hermenegildo Lopes de Moraes, Amélia Augusta de Moraes e Almeida, com 21 anos. Inicialmente ligado a Leopoldo

[2] Como a intenção deste capítulo é analisar as pessoas que viviam do circuito comercial formado pelo comércio entre Goiás e São Paulo, nos pareceu desnecessário a utilização de índice deflator para comparar a riqueza de diferentes inventários em momentos distintos.

de Bulhões, Xavier de Almeida aproximou-se dos Lopes de Moraes pelo matrimônio. Ainda assim, recebeu apoio dos Bulhões – líderes do governo goiano – para a sua eleição à presidência do Estado em 1901. Uma vez no cargo, movimentou-se em direção à oposição rompendo por fim com as forças políticas que o apoiaram no início. Xavier de Almeida conseguiu, ainda tendo como uma das suas mais importantes bases a família Lopes de Moraes, eleger seu sucessor, Miguel da Rocha Lima, para o período de 1904 a 1909. A reação dos grupos descontentes capitaneada por Leopoldo de Bulhões conseguiu retomar o poder nesta última data, pelo que ficou conhecido como Revolução de 1909 [3] (CAMPOS, 1987, p. 71 – 73; MORAES, 1974).

Nos primeiros anos do arranjo xavierista, Hermenegildo Lopes de Moraes ainda estava vivo; após isso, sua herança política foi dividida entre seu filho mais velho e Xavier de Almeida. O poderio político de Hermenegildo Lopes de Moraes e o legado deixado aos seus filhos podem ser explicados, em parte, pela sua função de comerciante, o que o tornava capaz de estabelecer relações privilegiadas com diferentes regiões e entre a cidade e o campo.[4] Além disso, em uma região com escassez de moeda e de crédito, indivíduos que possuíam uma estrutura produtiva que ultrapassasse as fronteiras regionais acumulavam fortuna, terras e prestígio social e político (OLIVEIRA, 2006, p. 12).

Com o avanço das ferrovias e o aumento da procura no mercado paulista, os rebanhos goianos expandiram-se, ao mesmo tempo em que o número de exportadores variou no mesmo sentido. No momento em que Hermenegildo Lopes de Moraes faleceu o seu gado já ultrapassava as fronteiras goianas rumo a outros mercados, podendo seguir diretamente ou sofrendo a intermediação de comerciantes do Triângulo Mineiro. Os boiadeiros eram os que se colocavam em melhores condições para fazer a travessia do triângulo. Em 1903 havia em Uberaba onze boiadeiros (Quadro 4.1).

---

[3] A Revolução de 1909 foi o movimento pelo qual, após anos afastados do poder por vias eleitorais, a família Bulhões conseguiu retomar ao poder em Goiás por meio da força. Ver capítulo 1.

[4] Itami Campos utiliza esta explicação para o poder político dos comerciantes; em uma região de cidades pequenas e em certa medida com pouca comunicação entre si, estes eram capazes de fazer a ligação entre elas e com o campo de uma maneira privilegiada. Cf. Campos, 1987, p. 23.

Quadro 4.1: Boiadeiros existentes na cidade de Uberaba em 1905

Adrão Carneiro de Mendonça
Antônio Carrilho de Castro
Elias Cruvinel – Major
João Baptista Ribeiro Rosa
Joaquim Honório Ribeiro Rosa
Joaquim Martins Borges
José Honório Rosa
José Rosa Pires
José Vieira Pontes
Polydoro de Castro
Vicente Macedo – Coronel

Fonte: Almanaque para a cidade de Uberaba para o ano de 1905.

Entre os boiadeiros estavam Elias Cruvinel e Joaquim Honório Ribeiro Rosa – encontramos informações para ambos durante o período. Elias Cruvinel faleceu em 8 de janeiro de 1910, portanto, cinco anos após o seu nome figurar entre os boiadeiros da cidade de Uberaba. Deixou sete filhos do primeiro casamento e dois do segundo. No momento de sua morte era casado com Maria da Glória C. Cruvinel a qual, por sua vez, foi casada em primeiras núpcias com Valeriano do Carmo Leão. O próprio Elias Cruvinel se encontrava na segunda união; no primeiro havia sido marido de Rita dos Santos Cruvinel. Possuía um rebanho que contava com mais de 469 cabeças entre bois, novilhos e bois de carros. Entre seus bens também se encontravam terras no Estado de Goiás, tidas por herança do primeiro casamento de sua esposa inventariante. A fazenda arrolada encontrava-se no lugar conhecido como Varedão, no município de Alemão, Estado de Goiás. Era formada por casa de morada coberta de telhas, paiol, monjolo, currais e terras de campos e culturas, avaliada em Rs. 2:533$000. O total dos bens inventariados foi avaliado em Rs. 55:000$000. Na partilha, a viúva – cujo inventário não foi encontrado - ficou com a maior parte do gado e com as terras goianas.[5]

Joaquim Honório Ribeiro Rosa também permanecia exercendo a mesma profissão em 1915. Continuava boiadeiro. Naquele ano, foi inventariante de Amélia

[5] Inventário de Elias Cruvinel. Uberaba, 1910, APU. Segunda Vara Civil, caixa 323.

de Mendonça Rosa e também seu herdeiro. O espólio era formado por casas na cidade de Uberaba, uma chácara no mesmo distrito com quarenta alqueires de campos e culturas e com rancho coberto, árvores frutíferas etc. Possuía também 24 burros e seis bois de carros. Durante o processo de inventário do casal pediu para que os bens a que tinha direito – algumas partes de terra na região – fossem levadas a hasta pública, pois, por ser negociante de gado, não reunia condições para zelar do patrimônio.

> Diz Joaquim Honório Ribeiro Rosa, negociante de gado, residente nesta cidade que, por ocasião de se procede ao inventário dos bens que ficaram do seu casal com a sua finada mulher D. Amélia de Mendonça Ribeiro, coube aos herdeiros, seus filhos e tutelados José Honório Sobrinho, Joaquim Honório Júnior e Sebastião Ribeiro Rosa, o primeiro já púbico, partes em um imóvel denominado *Chácara dos Carneiros,* no distrito desta cidade, que contém quatrocentos alqueires mais ou menos de terras de campos e culturas, com um rancho coberto de telhas, plantações de árvores frutíferas, tendo estas três partes o valor total de sete contos, cento e trinta e dois mil, cento e sete réis (7:132$107), (...).
> O suplicante, por motivo de força maior, resolveu mudar provisoriamente desta comarca, para outra longínqua, de outro estado.
> Não podendo ele continuar a zelar do imóvel mencionado e nem mesmo aluga-lo em condições favoráveis, vem requerer a V, Exm. se digne determinar que, de acordo com o artigo 429 do Código Civil Brasileiro, sejam as referidas três partes levadas a hasta pública (...).[6]

Tanto no momento da morte de Elias Cruvinel quanto de Joaquim Ribeiro Rosa, a procura paulista pelo gado do Brasil Central havia aumentado, redirecionando o fluxo que antes era feito rumo às feiras mineiras em direção ao Rio de Janeiro. Como boiadeiros, comerciantes de gado, representavam peça fundamental na busca do produto de Goiás que se direcionava ao mercado paulista. Neste meio de caminho, ainda fora do Estado de São Paulo, o gado auxiliava na intensificação do comércio local ao ser utilizado não só como mercadoria, mas também como garantia de crédito e moeda. Comerciantes uberabenses que vendiam para os sertões podiam receber gado como pagamento para os seus produtos; basta recuperar a discussão feita pela Câmara Municipal, exposta no Capítulo 3. Outros exemplos ocorreram em 1903 e 1932; em 1903, durante o

[6] Inventário de Amélia de Mendonça Rosa, Uberaba, 1915. APU, Segunda Vara Civil, caixa 329.

processo de inventário de Antônio Marcelino de Mendonça, veio à tona um documento por meio do qual o mesmo propôs a um de seus credores, a quem devia Rs. 150:000, que o pagamento do empréstimo fosse feito em bois.[7]

Em 1932 Romulpho Lima Costa denunciou Luís e Abílio Abdala por não cumprirem com o que foi acordado em uma transação fundiária. A vítima havia vendido quinze alqueires de terra, situados no município de Tangará. Foi acordado que o pagamento seria feito em bois. Como as partes não chegaram a um consenso sobre o preço do gado no momento da negociação, o comprador lhe entregou 30 cabeças, ficando o restante a ser acertado quando chegassem a um entendimento sobre o preço dos animais. Enquanto isso, Romulpho Lopes recebeu três promissórias, assinadas por terceiros, nos valores de Rs. 2:999$000, Rs. 1:600$000, Rs. 965$400, mais Rs. 11:000$000 em forma de dívidas a receber dos clientes do comprador. Mais tarde, quando o vendedor reclamou o restante do pagamento, Luís e Abílio Abdala afirmaram não lhe dever nada, já que não haviam assinado nenhum compromisso que os obrigasse – as dívidas eram protestadas e as promissórias assinadas por terceiros não eram reconhecidas.[8]

Parte do gado goiano era adquirida pelos mineiros, levados até as imediações de Uberaba, a partir de onde era invernado e redirecionado para os mercados consumidores, seguindo por terra ou por trilhos. Havia um grande número de invernadas na região, principalmente próximas às estações da CMEF, cercadas e com Capim Gordura. Temos Rosa Maria de Oliveira como um exemplo de proprietários de gado e de invernadas.

Quando cerrou seus olhos pela derradeira vez em 1920, no município de Uberaba, Rosa Maria de Oliveira era uma das peças da engrenagem que ligava a produção goiana ao consumo paulista. À beira do caminho, servia-se de um circuito de comércio centenário, dinamizado àquela altura pelo estabelecimento de vias rápidas de comunicação constituídas pela Companhia Mogiana de Estrada de Ferro em transito mútuo com a Estrada de Ferro Goiás. Era nascida em Portugal, na localidade conhecida como Oliveira, filha de Manoel Soares e Ana Maria de Jesus. Em 1919, quando já havia completado 81 anos, registrou o seu testamento pelo qual deixou parte de seus bens destinados a ajuda dos pobres do povoado do qual era

[7] Inventário de Antônio Marcelino de Mendonça, Uberaba, 1903. APU, Primeira Vara Civil, caixa 157.

[8] Juizo Municipal. Ação de Romulpho Lima Costa contra Luís e Abílio Abdala, Uberaba, 1932, APU, Primeira Vara Criminal. Na ação, o advogado da vítima descrevia Luís Abdala como “sírio useiro e vezeiro na prática de falências fraudulentas”.

proveniente. Não sabemos o momento de sua chegada à região, mas ao falecer já estava inserida em algumas das principais atividades que caracterizavam a cidade triangulina. Teve cinco filhos, um deles já falecido àquela altura. Seus negócios ultrapassavam os limites de Minas Gerais e chegavam até os Estados de Goiás e Mato Grosso. Possuía terras de criar, com cabeças de gado em ambos, além de terras de culturas.

O gado mato-grossense não chegou até a partilha no processo de inventário por ser criado em sociedade. Foi vendido e a dívida incorporada ao espólio; já sobre as propriedades goianas temos interessantes informações. Ao falecer, Rosa Maria de Oliveira possuía no Estado central várias partes de terras e gado. Possuía 220 vacas, 86 bezerros, 53 garrotes, 11 touros e 30 novilhos bravos. Como a maior parte do gado goiano, o de propriedade de Rosa Maria de Oliveira também podia seguir por terra, independentemente da ferrovia, rumo aos mercados consumidores paulistas, o que se reforça pelo fato de, ao falecer, Rosa Maria de Oliveira também ter deixado partes de terra de invernada no arraial de Veríssimo, próximo a Uberaba. As terras se localizavam na fazenda que levava o mesmo nome que o arraial, com oitenta alqueires, aproximadamente, contando com capim em quase toda a sua extensão. Possuía também outra parte de terra plantada com capim no distrito de Uberaba.

Tirados os custos do processo, o montante dos bens a serem repartidos chegou ao valor de Rs. 756:694$110. Os bens correspondentes às partes de terras em Goiás e Mato Grosso, tal como o rebanho, ficaram para o marido José de Oliveira Ferreira: a parte de terras na fazenda Veríssimo, próxima a Uberaba, avaliada em Rs. 20:000$000, uma parte de terras também de invernadas na fazenda Ressaca, no mesmo distrito, avaliada em Rs. 22:000$000; uma parte de terras de campos e brejos na mesma fazenda, avaliada em Rs. 5:000$000; uma parte de terras com 1.390 alqueires em Rio Verde, Goiás, avaliada em Rs. 6:000$000, um sítio com casa de morada no mesmo local, avaliada em Rs. 4:000$000, uma parte de terras de campos em matas na mesma localidade, por Rs. 30:000$000, uma chácara no Estado do Mato Grosso, avaliada em Rs. 5:000$000, dois terrenos urbanos em Uberaba por Rs. 1:000$000, além de uma empresa de água potável em Uberaba avaliada em Rs. 40:000$000, 933 cabeças de gado e dívidas a receber. As

dívidas a receber foram repartidas entre os demais herdeiros. Como se nota os negócios mais importantes e lucrativos ficaram para o chefe do núcleo familiar.[9]

A presença de comerciantes de outras nacionalidades não era incomum no circuito goiano; há, como vimos, uma grande participação de libaneses no comércio da região sul de Goiás (NUNES, 2000). Mais para o sul, no Triângulo Mineiro e no nordeste paulista, há também a presença de outros portugueses, além de Rosa Maria de Oliveira. Em Franca no final do século XIX, em 1883, Álvaro de Lima Guimarães, de origem portuguesa, era descrito com um dos grandes negociantes da cidade. Quando faleceu em 1900 possuía uma grande quantidade de ações da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, avaliadas em Rs. 24:000$600, Rs. 240:000$000 em apólices da dívida pública, somadas a dívidas a receber que ultrapassavam Rs. 360:000$000 e casas de morada na cidade.

As relações familiares de Rosa Maria auxiliam no entendimento de seu papel em meio a este circuito de comércio e de algumas outras discussões importantes, como a do crédito. O fornecimento de crédito apareceu com destaque no processo de inventário de seus bens. Havia uma lista com 45 nomes, devendo um total de Rs. 422:067$310. Rosa Maria possuía dinheiro a receber na região de Uberaba e no Mato Grosso. Interessante notar que ela era casada com José de Oliveira Ferreira; no início do período republicano José de Oliveira Ferreira participou da Câmara Municipal de Uberaba na condição de Conselheiro Municipal na legislatura que tomou posse em 1890, quando o intendente era Wenceslau Pereira de Oliveira. Retornou na legislatura de 1898, quando foi colega de Gabriel de Orlando Teixeira Junqueira. As relações de privilégio entre os nomes provenientes da política e da economia uberabense evidenciam-se mais uma vez nas ligações entre José de Oliveira Ferreira e Gabriel Orlando Teixeira Junqueira. Ambos fizeram parte da Câmara Municipal de Uberaba ao mesmo tempo; também foram componentes da empresa responsável pela implementação da iluminação elétrica na cidade. Avançamos ainda mais se notarmos um dos itens deixados por Rosa Maria ao seu marido: uma empresa de abastecimento de água.

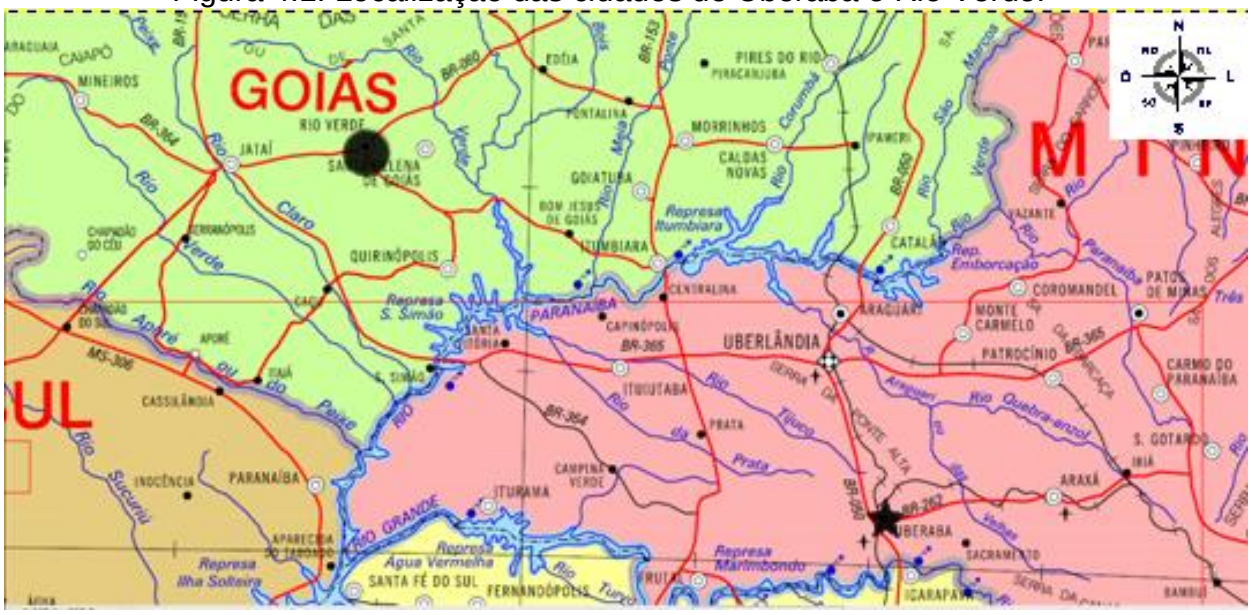
[9] Inventário de Rosa Maria de Jesus, Uberaba, 1920. APU, Segunda Vara Civil, caixa 339.

> Uma empresa de água potável com três caixas para água, encanamentos (...) avaliada em quarenta contos de réis;
> Uma caixa d'água no Alto do São Benedito, e pequeno terreno nos fundos da casa de Amálio Luís da Costa, avaliado por quatrocentos mil.[10]

Foi Gabriel Orlando Teixeira Junqueira, quando Intendente Municipal, que pela Lei Municipal N. 91, de 8 de junho de 1898, mandou proceder os estudos para o abastecimento de água na cidade (BILHARINHO, 2007, p. 163).

Podemos vislumbrar por meio deste inventário os caminhos do gado, fora do eixo ferroviário, fortalecendo uma hipótese apresentada no capítulo anterior (Figura 4.1). As terras de Rosa Maria de Oliveira em Goiás estavam fora do caminho formado pela CMEF e EFG sobre o traçado do antigo Caminho de Goiás. Por isso – e por outras questões como custos de transporte ferroviário – os animais poderiam seguir por terra até o Triângulo Mineiro, onde eram embarcados ou então paravam em invernadas para, após isso, continuar a sua viagem por terra rumo ao Estado de São Paulo. Apesar da importância das ferrovias, lembremos que grande parte do gado que adentrava pelas fronteiras ao norte de São Paulo o fazia por meio de portos fluviais.

Figura 4.1: Localização das cidades de Uberaba e Rio Verde.



Fonte: IBGE, 2012.

[10] Inventário de Rosa Maria de Jesus, Uberaba, 1920. APU, Segundo Ofício, caixa 339.

Outro aspecto a ser ressaltado é a aparente falta de especialização do grande comércio de gado. Existiam pessoas que o tinham como um entre os demais investimentos como o comércio, o empréstimo a juros, imóveis urbanos e outras empresas. Nesse aspecto, Maria Rosa possuía um perfil muito parecido com o de Hermenegildo Lopes de Moraes que, descrito como capitalista em seu inventário, possuía importante casa comercial e uma ampla lista de dívidas a receber, assim como uma grande criação de gado.

Com um perfil diferente, ainda em Uberaba, estava Gabriel Orlando Teixeira Junqueira, com ligações familiares que se estendiam até o Estado de São Paulo e com atividades como o cultivo de café, engenho de cerva, terras de cultivo na região de Franca, em São Paulo etc.[11] Gabriel Orlando Teixeira Junqueira nasceu na fazenda das Melancias, no município de Uberaba, em 1864. Era filho do Coronel João Francisco Diniz e de Francisca Angélica, descendentes do Barão de Alfenas. Foi vereador em Uberaba e ocupou o cargo de Agente Executivo. Ao final da sua vida mudou-se para a cidade de Santos, no Estado de São Paulo, onde se dedicou ao comércio e propaganda do café.[12]

Em 1898, quando sua esposa Carolina Teixeira Machado Junqueira faleceu, o casal possuía duas filhas; Alice Machado Junqueira e Lucila Junqueira Machado. Eram proprietários de terras nas duas margens do Rio Grande; as do lado paulista eram herdadas do pai de Gabriel Orlando. Em Sacramento, eram donos de uma fazenda adquirida por compra com cento e setenta mil pés de café e máquina de beneficiar com capacidade para seiscentas arrobas por dia. A propriedade também contava com engenho de produção de fubá.[13]

---

[11] Inventário de Carolina Teixeira Machado Junqueira, Uberaba, 1898. APU, Segunda Vara Civil, caixa 312.
[12] Dados disponíveis em <http://www.camarauberaba.mg.gov.br/memoriaviva/vereador.aspx?cod=20>, acesso em novembro de 2012.
[13] Inventário de Carolina Teixeira Machado Junqueira, Uberaba, 1898. APU, Segunda Vara Civil, caixa 312.

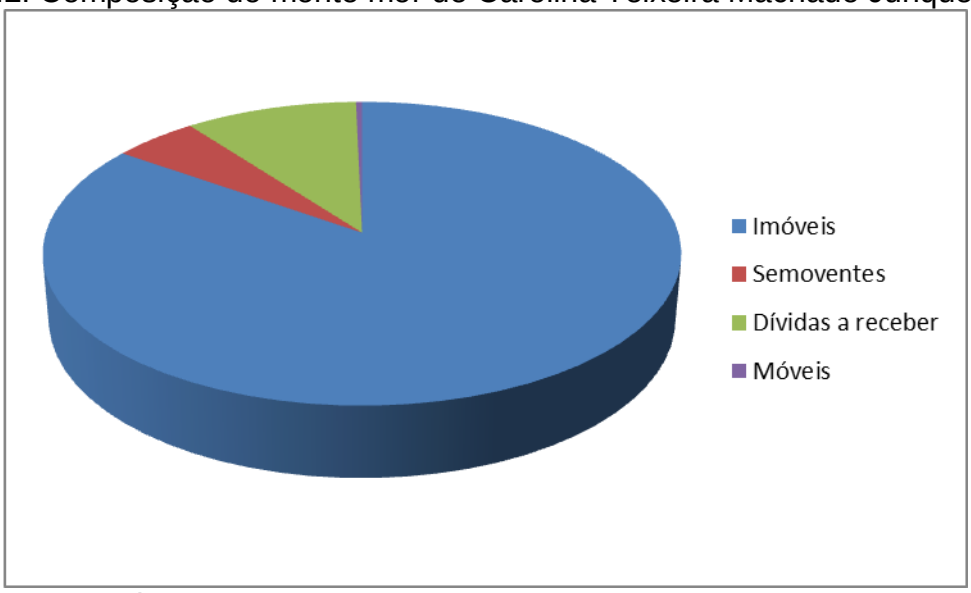
Quadro 4.2: Alguns bens constantes no inventário de Carolina Teixeira Machado Junqueira, 1898

Bens imóveis em Uberaba:	**Valor (Rs.)**
1 terreno urbano	100$000
1 chácara	25:000$000
1 casa pequena	1:500$000
1 casa	1:500$000
1 casa grande	3:708$000
Bens imóveis em Sacramento	
Fazenda Lageado – Lucilia J. Machado	99:495$900
Fazenda Lageado - Alice M. Junqueira	99:495$900
Fazenda Lageado – Gabriel O. T. Junqueira	201:008$199
Bens imóveis no Carmo da Franca	
1 parte de terras de culturas e campos	3:707$994

Fonte: Inventário de Carolina Teixeira Machado Junqueira, Uberaba, 1898. APU, Segunda Vara Civil, caixa 312.

O monte mor do inventário alcançou o valor de Rs. 513:845$394, composto por bens imóveis no valor de Rs. 435:515$994, semoventes avaliados em Rs. 25:220$000, dívidas no valor de Rs. 51:309$400 e móveis que alcançavam Rs. 1:800$000. As terras com melhor avaliação estavam em Sacramento, próximas à estação da Conquista, da CMEF (Quadro 4.2). Alcançavam aproximadamente o valor de Rs. 400:000$000. Contavam com significativas benfeitorias: a parte que coube a Gabriel Orlando na divisão possuía 170 mil pés de café, máquinas para beneficiar, 20 casas duplas para 40 famílias de colonos, terreiro de secar café com lavador e casa de vigia, casa de morada com latrinas de esgoto até o córrego, currais de aroeira, pastos cercados com capim, invernadas, além de currais e carros de bois. As terras no Estado de São Paulo ficaram para as herdeiras. O gado do casal estava concentrado na comarca de Sacramento. À parte as benfeitorias, o que fazia com que as terras de Sacramento alcançasse aquele valor era a sua proximidade com a estação da CMEF, fato reiterado a todo momento quando as mesmas eram citadas. A existência de carros de bois poderia significar o transporte dos produtos da fazenda até a estação por meio destes.

Gráfico 4.2: Composição do monte mor de Carolina Teixeira Machado Junqueira



Fonte: Inventário de Carolina Teixeira Machado Junqueira, Uberaba, 1898. APU, Segundo Ofício, caixa 312.

Pelo Gráfico 4.2 podemos notar claramente que a maior parte de seu patrimônio estava concentrada em imóveis, alcançando 85% do montante. Destes, os mais valiosos eram os rurais. Em segundo lugar vinham as dívidas a receber, com menos de 10%, os semoventes e por fim os móveis.

Gabriel Orlando Teixeira Junqueira – a julgar pelo seu sobrenome e pelo seu destino na cidade de Santos – fazia parte de uma rede familiar que se estendia desde o nordeste paulista até o sudoeste goiano, passando pelo Triângulo Mineiro. Os Junqueiras exerceram papel ativo dentre os quadros que se ligavam a produção e comercialização do café paulista. No início do século XX, na região de Ribeirão Preto, foram responsáveis pela criação de uma companhia exportadora que tinha como sócios Francisco Maximiano Junqueira – coronel Quito, residente em Ribeirão Preto –, Frederico Junqueira e Mário Junqueira, de Santos, além de Manoel Gustavino de Andrade Junqueira, Adolfo Arantes Marques e Antônio Arantes Marques, os dois últimos residentes em Batatais (BACELLAR, 1999, p. 134). Para o norte os Junqueiras estavam estabelecidos no sudoeste goiano desde a segunda metade do século XIX, possuidores de propriedades de grande porte (AGUIAR, 2003, p. 167). Por ser uma figura proeminente na economia e na política regional, Gabriel Orlando Teixeira Junqueira era peça importante no comércio que por ali passava, contando com suas ligações familiares.

A diversidade de sua atuação estendeu-se à firma Ferreira, Caldeira e Cia, formada em 1905, em conjunto com José de Oliveira Ferreira, Manoel Alves Caldeira Júnior, Tomás Pimentel de Ulhoa, Arthur Batista Machado, Getúlio Guaritá, Geraldino Rodrigues da Cunha, Felipe Aché e Pedro Floro Gonçalves dos Anjos. Para levar a luz elétrica a Uberaba, estenderam linhas de transmissão desde a Usina dos Macacos, localizada a 28 quilômetros da cidade (BILHARINHO, 2007, p. 195).

Eram muitas as pessoas de Uberaba que voltavam seus interesses para o norte e para o sul, para Goiás e São Paulo. Não é difícil encontrar referências a uberabenses com propriedades goianas e paulistas, tal como a negociações entre eles. Joana Francisca de Oliveira Valle, em 1891, possuía terras em Goiás na fazenda Catalão, herança de seu falecido marido e avaliadas em Rs. 500$000; João Sabino de Freitas, falecido em 1928 e Joana Georgina de Abreu, falecida em 1929, possuíam terras em diferentes localidades de Goiás.[14] João Ribeiro de Azambuja, em 1911, possuía terras em São Paulo, além de gado e invernada em Uberaba. O seu rebanho contava com mais de 400 cabeças e as terras em São Paulo eram localizadas na fazenda Cana Brava, no valor de Rs. 600$000 e com 25 alqueires. Contudo, seus imóveis mais significativos estavam no distrito uberabense de Campo Formoso, organizados com pastos cercados com capim e invernadas. Estas propriedades somadas foram avaliadas em mais de Rs. 23:000$000. Ainda na região de Uberaba, só que mais a oeste, havia João Gomides de Almeida, morador do Porto do Cemitério e proprietário, junto com sua esposa, de duas canoas grandes e de partes de terras no município de Barretos em São Paulo.[15]

Todas estas pessoas viviam as duas faces do caminho, testemunhando e se envolvendo de uma maneira ou de outra não somente no fluxo que vinha de Goiás rumo a São Paulo, mas também no que de São Paulo se encaminhava para Goiás. O espólio de muitos deles possuía produtos não fabricados regionalmente, que eram originados na economia paulista ou por lá passavam, sob o traçado da antiga trilha do Anhanguera.

---

[14] Inventário de Joanna Francisca de Oliveira Valle, Uberaba, 1891, APU, Segunda Vara Civil, Caixa 307; Inventário de João Sabino de Freitas, Uberaba, 1928, APU, Segunda Vara Civil, caixa 351; Inventário de Joana Georgina de Abreu, Uberaba, 1929, APU, Segunda Vara Civil, caixa 352.

[15] Inventário de Rita Rosalina da Glória, Uberaba, 1985. APU, Primeira Vara Civil, caixa 151.

As ligações dos uberabenses com o nordeste paulista, já explicitadas na posse de terras, estendiam-se até as cidades de Ribeirão Preto e Franca. Em 1892, encontramos no *Livro de Registros Cartoriais do Segundo Ofício de Uberaba* a quitação de uma dívida a receber que Major Claudiano Ferreira Martins, morador de Franca, possuía com Francisco Antônio Ferreira Martins, residente na cidade de Uberaba.

> pelo credor foi dito que devendo-lhe o mesmo Francisco Antônio Ferreira Martins a quantia de nove contos, oitocentos e trinta e oito mil réis, conforme consta da escritura de hipoteca que o mesmo devedor e sua mulher passaram ao Ten. Cel. José Francisco da Silva e Oliveira, em oito de julho de 1889 e que lhe foi transferido por escritura de cessão lavrada neste cartório em cinco de maio de 1890, (...) confessa ter dele recebido a referida quantia e seus juros vencidos até esta data e de tudo lhe dá plena e irrevogável quitação, podendo requerer o cancelamento da hipoteca (...).[16]

O Major Claudiano Ferreira Martins era mineiro nascido na cidade de Itumirim, em 1839. Residiu em Patrocínio do Sapucaí, próximo a Franca durante grande parte de sua vida, onde faleceu de síncope cardíaca. Foi uma importante figura da cidade paulista, apesar de no momento de sua morte ser pobre, habitante de uma tapera que nem a ele pertencia. Não conseguimos precisar o grau de parentesco entre Francisco Antônio Ferreira Martins e o Major Claudiano Ferreira Martins. Sabemos, apesar disso, que no momento em que foi feito o inventário de sua mulher, ainda em 1895, Antônio Ferreira era dono de partes de terras. Era tido como lavrador e, o que aqui mais nos importa, já possuía herdeiros residentes no Estado de São Paulo.[17]

4.2 – Observações sobre a outra face – de São Paulo a Goiás

Ligados ao fluxo que vinha de São Paulo, os comerciantes ajudaram a girar esta engrenagem – apesar de também estarem envolvidos no contrário, muitas vezes adquirindo produtos como cereais e gado em troca de suas mercadorias. Francisco Pereira era um deles. Falecido em 19 maio de 1908, o comerciante foi inventariado pelo pai, Francisco Luís de Figueiredo; sua mãe era Maria Cândida de

[16] Livro de registros cartoriais do Segundo Ofício de Uberaba, n. 21, 1892. p. 86.
[17] Inventário de Anna Luiza dos Reis, Uberaba, 1895. APU, Segunda Vara Civil, caixa 309.

Andrade. O seu estabelecimento comercial estava localizado na Rua do Comércio, número 98, com mercadorias avaliadas em mais de Rs.18:000$000. Entre elas estavam garrafas de cerveja Antártica, materiais de papelaria, café, açúcar, produtos como cebola e trigo, fumo etc. Possuía também três casas em Uberaba, um cavalo e dívidas a receber ligadas à casa comercial no valor de Rs. 5:994$000. No total, o seu espólio chegava a Rs. 32:000$000. Entre as obrigações a pagar havia Rs. 1:600$000 devido a Gabriel Junqueira.[18]

Podemos analisar mais detidamente o caso da cerveja, presente não só neste inventário, mas também nos de outros comerciantes. No final do século XIX, em 1895, era anunciada em Uberaba a *Ricardo Raschold e Cia*, casa comercial sediada na capital paulista, "importadora de todos os materiais e máquinas para a fabricação de cervejas, águas minerais e licores". Representada no interior por Júlio Lienert, possuía depósito para a distribuição de cervejas paulistas, como a Bavária.[19] Houve, como está no capítulo 2, uma crescente preocupação do governo paulista com o mercado interno, pela possibilidade de venda de produtos manufaturados que tinham a sua produção aumentada. A cerveja era um destes produtos e figurava como um dos mais importantes para o ano de 1906 exportados por outros meios que não o Porto de Santos. Contribuía com 299.643 quilos.[20] Pouco mais tarde, em 1925, a cerveja e as bebidas apareceram entre os artigos industriais que mais renderam ao Estado, com uma produção avaliada em Rs. 127.548:825$700, atrás dos tecidos e artefatos de tecidos e dos calçados.[21]

A maior parte do espólio de Francisco Pereira estava ligada à casa comercial: mercadorias em estoque e dívidas a receber. Os imóveis eram compostos por algumas casas na própria cidade e os semoventes por um único animal. O passivo alcançava as mesmas cifras que o ativo, o que levou a um longo processo de cobranças e negociações.

Para manter seu comércio Francisco Pereira possuía vínculos com empresas de São Paulo e Rio de Janeiro. Muitas destas apareceram durante o processo de inventário cobrando o que lhes era devido. A firma *João Jorge, Figueiredo e Cia*, de

---

[18] Inventário de Francisco Pereira, Uberaba, 1908. APU, Segunda Vara Civil, caixa 153.
[19] Almanaque de Uberaba, 1895. p. 193.
[20] Relatório apresentado ao Dr. Jorge Tibiriçá, Presidente do Estado, pelo Dr. Carlos Botelho, Secretário da Agricultura. Ano de 1906. São Paulo, 1907. p. 65.
[21] Relatório Apresentado ao Dr. Carlos de Campos, Presidente do Estado, pelo Dr. Gabriel Ribeiro dos Santos, Secretário de Agricultura, Comércio e Obras Públicas. Ano de 1925. São Paulo, 1926. p. 7.

Campinas, nomeou Antônio Moreira de Carvalho em 25 de junho de 1908 como seu procurador em Uberaba, para a liquidação do que Francisco Pereira havia ficado devendo. A maior parte das cobranças traziam o nome da empresa credora e a quantia devida, sem mencionar o produto que havia dado origem à dívida. Este é o caso da *Rickmann e Cia.*, que cobrava do espólio um valor de Rs. 4:383$170. Também consta a cobrança de *Bento de Carvalho e Cia*, da cidade de Santos, no valor de Rs. 148$000. Este problema de identificação dos produtos não existe no caso de empresas que trazem em seu nome a atividade a qual se dedicavam. Por exemplo, entre os credores também estava a *Fábrica de Fumos Brás*, fundada em 1887 e localizada na cidade de São Paulo, a Avenida Rangel Pestana, número 54. Cobrava um valor de Rs. 157$000.

Em setembro de 1908, Rs. 17:098$308 em mercadorias foram entregues ao credor *Cunha, Campos e Cia.*, que as recebeu com abatimento de 40%. Outro aspecto interessante que se encontra no inventário de Francisco Pereira é a existência de uma procuração de Gardêncio Jacintho Lopes, que constituiu Cunha Campos seu representante para a cobrança de dívidas junto ao espólio. O credor era francano.

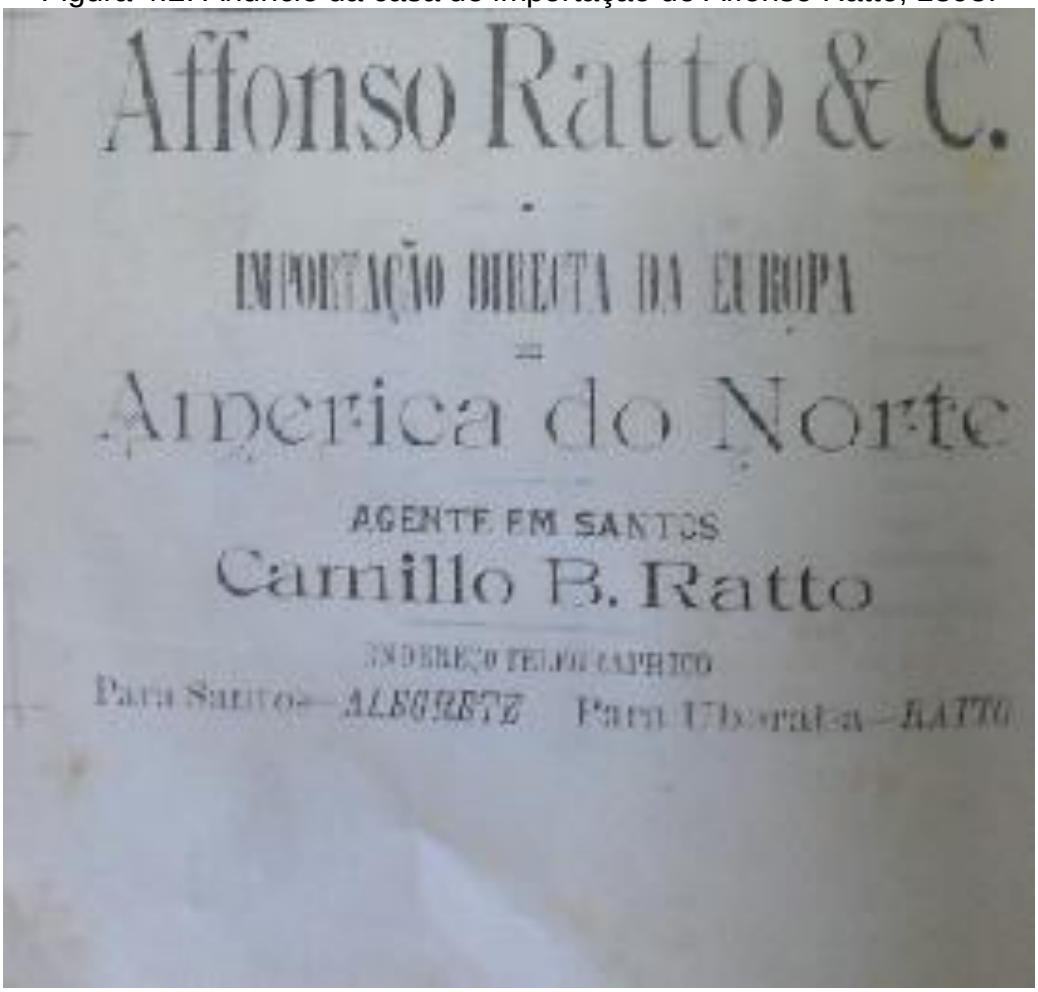
Outras ligações familiares – e comerciais – entre o Triângulo Mineiro e o nordeste paulista também podem ser notadas por meio da existência de representantes comerciais, como Estevan Pucci, o qual aparece como comerciante no Almanaque para a Cidade de Uberaba do ano de 1895 em dois momentos. Nas primeiras páginas foi descrito como representante comercial; mais adiante, como sapateiro. Sua sapataria ficava na Rua Barão de Ataliba – antiga Rua do Comércio – e tinha como seu slogan o trabalho “com perfeição e ao gosto dos fregueses”, por “preços módicos”. Em Franca também foi registrada a atuação da família Pucci. Em 1909, Bernardino Pucci faleceu no interior da Itália, deixando mulher e filho na cidade, onde era domiciliado. O seu legado era constituído por 15 mil francos depositados no Banco Ítalo Brasileiro.[22]

Outro personagem que chama a atenção é José Afonso Ratto. Ele esteve entre os herdeiros de Elias Cruvinel, por ser casado com Maria Cruvinel Ratto, filha de primeiras núpcias de Elias Cruvinel. Na partilha, sua esposa recebeu o

[22] Inventário de Bernardino Pucci, Franca, 1909. AHF, Primeiro Ofício. Ultrapassando em quase uma década o nosso período, Miguel Pucci faleceu na cidade de Uberaba no ano de 1939, inventariado por seu filho Francisco Pucci. Miguel Pucci deixou 4 filhos, entre eles Thomaz Pucci, alfaiate, residente no Estado de São Paulo (Inventário de Miguel Pucci, Uberaba, 1939. APU, Segunda Vara Civil, caixa 369).

equivalente a Rs. 3:000$000 correspondentes a: um burro, uma parte de terras, uma casa na cidade e no que foi reposto por um dos herdeiros que devia ao espólio. José Afonso Ratto foi descrito no almanaque de 1895 como importador. Seu anúncio neste almanaque descrevia a *Afonso Ratto e Cia.* como casa de importação direta da Europa e da América do Norte, com Camillo B. Ratto como agente em Santos (Figura 4.2).

Figura 4.2: Anúncio da casa de importação de Affonso Ratto, 1895.



Fonte: Almanaque para a cidade de Uberaba para o ano de 1895.

Podemos afirmar que a sua atividade mudou, ou então se diversificou ao longo do tempo; em 1914, era tido como comerciante, envolvido na cobrança de uma dívida de Clemente Simões de Araújo. Como garantia de pagamento dos Rs. 12:000$000 devidos, foi dado um prédio localizado à Rua do Comércio.[23] Em 1920 era descrito como capitalista ao tomar parte em uma operação de hipoteca na qual era credor por fornecer Rs. 9:000$000, pagos em seis prestações: uma de Rs.

[23] Livro de registros cartoriais do Segundo Ofício de Uberaba, APU, n. 71, ano de 1914. p. 64.

2:000$000, a segunda de Rs. 3:000$000, e outras quatro de Rs. 1:000$000. O prazo de empréstimo era de três anos, capitalizado em 4% de quatro em quatro meses. Em garantia foi dada uma casa na cidade de Uberaba.[24] Quando faleceu, em 1934, seus negócios já alcançavam a cidade de Goiás, capital do Estado de mesmo nome, por meio da firma *Guedes, Ratto e Cia*.[25]

Waldemar Cruvinel Ratto era neto do boiadeiro Elias Cruvinel e filho do comerciante José Afonso Ratto. Recebeu de herança de seu pai parte da *Guedes, Ratto e Cia.*, deixando-a para a sua mãe no momento de sua morte, em 1941. Não possuía herdeiros, em parte por ter se deparado com a morte ainda jovem, aos 33 anos, em viagem de lazer à cidade do Rio de Janeiro. Deixou um espólio avaliado em mais de Rs. 700:000$000, composto por negócios diversos: possuía terras na região de Uberaba, entre elas 320 alqueires herdados do pai, uma invernada com 150 alqueires, tida por doação feita por seus pais, algum gado e carros de boi. O que chama a atenção é o grande número de ações de diferentes empresas que possuía, entre elas a Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, a Companhia Melhoramentos do Estado de São Paulo etc. Eram 25 ações da CMEF, com valor unitário de Rs. 200$000, cotadas a 135$000, 200 ações da CPEF, com valor unitário de Rs. 200$000, cotadas pelo mesmo preço (Quadro 4.3).[26]

[24] Livro de registros cartoriais do Segundo Ofício de Uberaba, APU, n. 106, 1920. p. 27.

[25] Apesar de sua morte ser citada no inventário de seu filho Waldemar Cruvinel Ratto como ocorrida na cidade de Uberaba no ano de 1934, o seu inventário não consta das listagens do Arquivo Público desta cidade. A informação sobre a *Guedes, Ratto e Cia* foi encontrada no inventário de seu herdeiro citado.

[26] Inventário de Waldemar Cruvinel Ratto, Uberaba, 1941. APU, Segunda Vara Civil, Caixa 369.

Quadro 4.3: Alguns bens do espólio de Waldemar Cruvinel Ratto

BEM	VALOR (Rs.)
Seguro de vida na Cia. A São Paulo	50:000$000
Parte na firma Guedes, Ratto e Cia.	8:888$888
Dinheiro em conta corrente no Banco de Crédito Real de MG	24:900$000
Idem no Banco Mineiro de Produção	1:115$100
Idem no Banco Hipotecário Agrícola	105$000
Idem no Banco Comércio e Indústria	2:538$400
55 ações do Banco do Brasil	9:900$000
47 ações da Doca de Santos	9:400$000
14 apólices da Dívida Pública Federal	11:396$000
65 ações da Cia Força e Luz de Cataguazes – Leopoldina	5:850$000
Saldo em conta corrente e depósitos no Banco do Brasil	884$200
Idem, idem depósitos populares	290$100
Idem em conta corrente no Banco Comercial do Estado de SP	4:435$600
25 ações da CMEF	3:375$000
30 ações da Cia Iniciador Predial	4:050$000
200 ações da CPEF	40:000$000
50 ações da Cia. Agrícola, Colonização e Imigração de SP	7:500$000
16 ações da Cia. Melhoramentos de São Paulo	2:240$000
Saldo existente em depósitos no Banco Mercantil do RJ	1:530$100
20 ações da Cia. Petrolífera Cebib S.A.	800$000
Idem, idem, idem	800$000
50% no valor de 100 ações, da cautela n. 165 da Cia Nacional de Seguros S.A.	10:000$000
35% realizado em 35 ações da Cia Força e Luz de Cataguazes-Leopoldina	1:225$000
30 ações do Banco Mercantil do RJ	5:700$000

Fonte: Inventário de Waldemar Cruvinel Ratto, Uberaba, 1941. APU, Segundo Ofício, Caixa 369.

* * * *

O que ligava todas estas pessoas? O que havia de comum entre estes diferentes homens e mulheres, dedicados ao empréstimo a juros, a criação de gado, ou ao comércio? Eram todos pessoas a beira da estrada, servidas pelo Caminho de Goiás. Aproveitavam-se deste comércio, estendendo seus negócios e suas redes familiares para o norte e para o sul. Um anúncio do Almanaque de Uberaba para o ano de 1905 ilustra esta situação. Joaquim José Coelho, estabelecido na Rua do Comércio, n. 1, possuía estabelecimento especialista em sal estrangeiro grosso superior, ferro em barras, fumo goiano, café, farinha, trigo. O anúncio afirmava que a casa comercial estava sempre abastecida com “um grande sortimento de fazendas,

roupas feitas, armarinhos, objetos de luxo, chapéus, calçados, forragens, louças e molhados".[27]

Não encontramos maiores informações sobre Joaquim José Coelho para o nosso período. O anúncio por si só é significativo; registra o duplo funcionamento deste circuito de comércio, do que vem para o interior e do que vai em direção ao litoral. Há a venda de *sal estrangeiro*, produto importado a partir do sul. Há, ao mesmo tempo, o comércio de fumo goiano, que poderia ser processado nas imediações ou então que ia até as fábricas paulistas e retornava manufaturado. Se fosse de fabricação local, poderia ser adquirido na *Cigarros Marca Zatú*, que localizada na Rua da Imperatriz número 5 em Uberaba, utilizava como propaganda a garantia de "fabricação com os melhores fumos do Estado de Goiás*"*. Além de vender para o mercado local, a fábrica ainda aceitava encomendas de qualquer ponto do Estado de São Paulo.[28] Ao mesmo tempo, o anuncio trazia a venda de uma fazenda de café.

Atuando no mesmo sentido estava a *Rieckmann e Cia.* (Figura 4.3).

[27] Anúncio do estabelecimento de Joaquim José Coelho, Almanaque para a cidade de Uberaba para o ano de 1895, p. 193.
[28] Almanaque para a cidade de Uberaba, 1895, p. 212.

Figura 4.3: Anúncio da *Rieckmann e Cia*.

Fonte: Almanaque da cidade de Uberaba para o ano de 1909.

O circuito goiano era uma via de mão dupla. Ao mesmo tempo em que havia o grande tráfego de mercadorias que iam do interior em direção ao litoral – ficando grande parte no meio do caminho, abastecendo diferentes localidades – havia também o fluxo contrário, que se originava no Porto de Santos, com as mercadorias importadas do mercado internacional e se reforçava com a produção paulista de manufaturados. No período entre guerras a atuação do Porto de Santos já se

estendia até o sul de Goiás e Mato Grosso, além de sul de Minas Gerais e Paraná (ARAÚJO FILHO, 1969, p. 74).

Pela Tabela 4.1 e o Gráfico 4.3 notamos a importância das importações para o Ramal Catalão.

Tabela 4.1: Comparação entre exportações e importações pelo Ramal Catalão da CMEF, 1890 – 1912, em toneladas

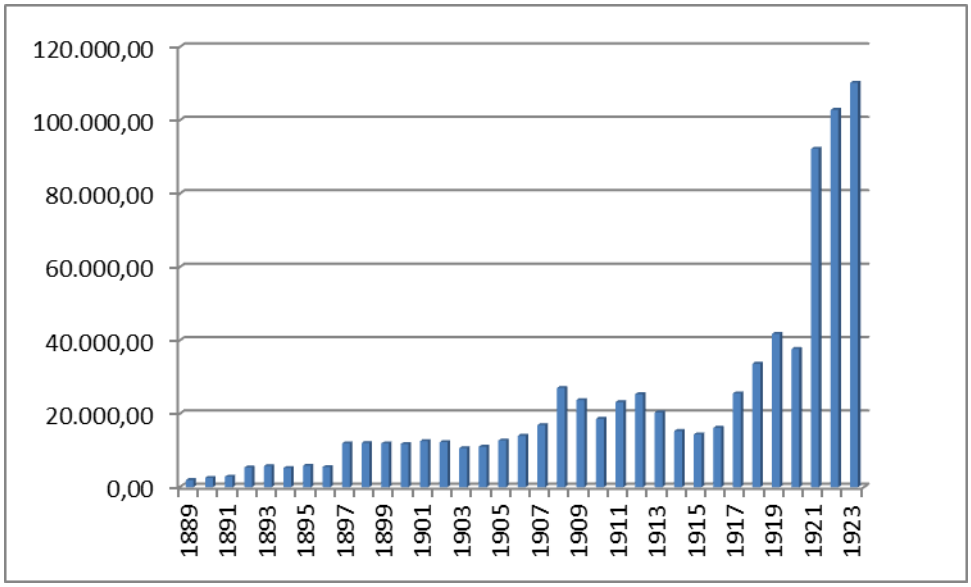
Anos	Exportações	Importações
1890	720,83	5.982,66
1891	967,47	7.809,37
1892	1.799.194	8.375.677
1893	1.125,24	12.852,11
1894	1.409,77	8.350,15
1895	1.544,55	10.504,56
1896	1.878,22	11.301,12
1897	10.436,34	11.680,84
1898	11.705,43	10.818,41
1899	10.845,80	11.909,74
1900	12.461,69	11.489,86
1901	14.843,44	11.665,40
1902	14.257,21	11.849,67
1903	12.715,14	10.961,93
1904	12.649,25	11.844,70
1905	17.042,29	13.143,41
1906	20.325,79	14.730,91
1907	25.046,83	15.906,50
1908	34.253,33	19.747,45
1909	27.858,21	17.600,43
1910	35.499,51	24.823,43
1911	38.415,17	29.191,09
1912	49.009,16	30.419,34

Fonte: Relatórios apresentados para aprovação em Assembleia geral, 1891 – 1913.
Os dados do tráfego se referem às importações mais exportações para cada ano.

Grande parte da movimentação era composta pelos diversos, que variaram na seguinte proporção[29] (Gráfico 4.4).

[29] Os dados sobre o Triângulo Mineiro foram analisados em profundidade no capítulo anterior. Contudo, deixamos as informações referentes ao tráfego de diversos para serem tratados aqui, por entendermos que este conteúdo trata principalmente dos produtos manufaturados importados pela região para serem revendidos no comércio local e nas cidades sob o raio de influência de Uberaba.

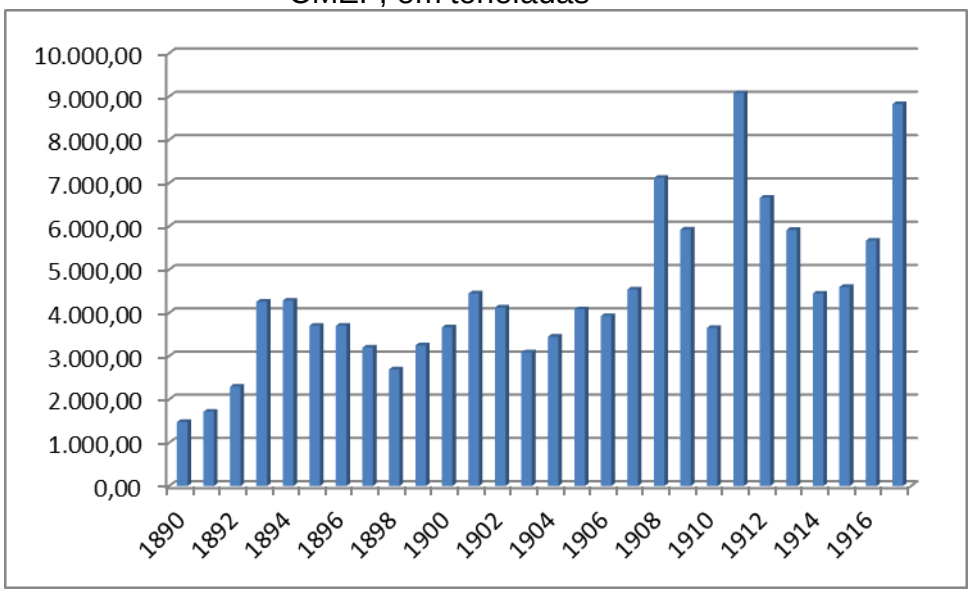
Gráfico 4.3: Movimentação de produtos diversos no Ramal Catalão da CMEF, em toneladas



Fonte: Relatórios para aprovação em Assembleia Geral, 1890 – 1923.
Os dados do tráfego se referem às importações mais exportações para cada ano.

A estação de Uberaba segue uma tendência parecida, com a movimentação de diversos como item importante:

Gráfico 4.4: Movimentação de produtos diversos na estação de Uberaba da CMEF, em toneladas



Fonte: Relatórios para aprovação em Assembleia Geral, 1891 – 1917.
Os dados do tráfego se referem às importações mais exportações para cada ano.

Uma parte significativa dos produtos manufaturados, encaminhados para o comércio, era transportada sob a designação de *diversos*.

Muitos dos produtos que se encontram nos inventários analisados, seja para a utilização própria, seja para a comercialização, eram produzidos em São Paulo e subiam rumo a Goiás. A lista de exportações do Estado de São Paulo para o exercício de 1922 (Quadro 4.4) traz estas informações, contendo produtos como cerveja, garrafas vazias, roupas, sabão, tecidos, arame etc., todos constantes nos inventários e anúncios uberabenses.

Quadro 4.4: Exportações do Estado de São Paulo para o Brasil e para o exterior em 1922 pelas ferrovias e pelo Porto de Santos

Produto	**Valor**
Pagando imposto de exportação	
Café	327.384:462$094
Couro	3.428:502$000
Farelo de trigo	768:504$000
Farelo de algodão	3.290:845$000
Gado	6.962:000$000
Total	*341.834:313$094*
Isentos de imposto de exportação	
Algodão	30.187:900$200
Aniagem	5.251:190$000
Armarinho	3.878:670$000
Arame	4.266:759$323
Arroz	9.355:519$066
Açúcar	4.907:276$000
Bananas	5.837:126$185
Banha	785:372$000
Batata	1.877:969$280
Bebidas	8.727:912$200
Biscoitos	3.547:211$576
Cal e cimento	3.524:612$960
Calçados	13.932:000$000
Carne	18.271:163$530
Carvão	595:378$080
Cerveja	2.958:377$744
Chapéus	10.412:520$000
Drogas	4.480:438$000
Farelos	2:500$000
Farinha de trigo	6.762:518$200
Farinhas diversas	1.499:769$218
Feijão	5.642:822$093
Ferragens	12.912:510$360
Fios de Algodão	14.308:656$000
Forragens	134:852$691
Garrafas vazias	585:324$202
Impressos	2.892:896$643
Louças	5.830:449$204
Mamona	1.606:694$000
Milho	1.335:579$527
Óleos	4.410:851$000
Papel	8.199:809$000
Fósforos	2.462:726$824
Roupas Feitas	6.326:349$824
Sabão	1.378:854$100
Sacos vazios	10.070:920:000
Solas	1.389:519$010
Tecidos de Algodão	35.810:707$517
Tecidos de lã	29.886:061$576
Tecidos diversos	14.533:510$000
Outros gêneros	164.767:757$335
Total	465.549:034$408
TOTAL GERAL	**807.383:347$562**

Fonte: Relatório da Secretaria da Fazenda do Estado de São Paulo, 1922.

Na década de 1920 o processo de transformação da economia paulista rumo à industrialização já estava adiantado. A Primeira Guerra Mundial significou grande

mudança para o panorama regional e para o circuito goiano. O conflito, ao prejudicar os intercâmbios internacionais havia forçado os paulistas a diversificarem a sua produção de manufaturas, constituindo um passo importante rumo à industrialização. Portanto, o quadro acima já traz o resultado parcial deste processo.[30] Como participante deste contexto e peça da intermediação do comércio que passava pelo Triângulo Mineiro, temos Manoel Ferreira Louzada, comissário intermediário da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro (Figura 4.4).

Figura 4.4: Anúncio do estabelecimento comercial de Manoel Ferreira Louzada, 1895

MANOEL FERREIRA LOUZADA

Commissario Intermediario

E. de Minas Estrada de F. Mogyana

ARAGUARY

Ex-commissario em RIO CLARO, DESCALVADO, RIBEIRAO PRETO, BATATAES e FRANCA no Estado de S. Paulo. Commissario ainda em JAGUARA e ENGENHEIRO LISBOA, em Minas Geraes.

Vinte e quatro annos de pratica n'este ramo de negocio (d'esde 1875 em Rio Claro) é garantia sufficiente para bem servir seus freguezes. Para se não desviar do serviço de commissões, não explora outro ramo de commercio a não ser commissões-Intermediarios.

Fonte: Almanaque para a cidade de Uberaba para o ano de 1895.

Este é o caso de um negociante que seguiu rumo ao norte, acompanhando a progressão da ferrovia. Rio Claro, Descalvado, Ribeirão Preto e Franca fazem parte desta história no Estado de São Paulo. Em Minas Gerais, no mesmo sentido, estão

[30] Isso não significa que em momento anterior os produtos paulistas não percorressem o caminho de Goiás rumo ao centro.

Jaguará e Engenheiro Lisboa. Manoel Ferreira Louzada agia neste comércio desde 1875 e se especializou na intermediação dos produtos dos locais em que fez a sua paragem. Não se envolvia em outras atividades; para "não se desviar do serviço de comissão não explora(va) outro ramo do comércio a não ser as transmissões intermediárias".

Outras pessoas sobreviviam às margens deste circuito comercial vivendo da trapaça, valendo-se do sucesso das transações comerciais sem compor o grupo dos grandes ou médios comerciantes e sem possuir gado ou terras.[31] É o caso de Alfredo Dal Bó, gerente das Casas Pernambucanas, propriedade da *Arthur Lungreen e Cia*, da cidade de São Paulo. O gerente foi condenado por praticar desvio de dinheiro da loja em que trabalhava, falsificando duplicatas de vendas. As vendas pagas em dinheiro eram lançadas como vendas a prazo e o montante era frequentemente apropriado por ele.[32]

Pedro Pinto também viveu e sobreviveu às margens do caminho. Telegrafista, solteiro, trabalhava pra a Companhia Mogiana de Estradas de Ferro em Tangará, próximo a Uberaba. No mês de janeiro de 1924, Pedro Pinto procurou a casa de comércio *Peres e Bucchianeri*. Ao não encontrar os donos no estabelecimento, explicou a Moisés Fernandes de Oliveira o seu intento de vender uma partida de arroz. Foi quando o atendente mandou chamar Augusto Bucchianeri no hotel onde estava hospedado. Com o nome falso de João Paiva, ofereceu-lhes 100 sacos do cereal com casca. Após negociação, Pedro Pinto apresentou um *conhecimento* falsificado da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, recebendo então Rs. 4:200$000.[33]

Semanas depois, com a demora em receber a mercadoria comprada, Augusto Bucchineri procurou a Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, onde descobriu que o documento que tinha em mãos era falso. Pedro Pinto foi prontamente identificado como o golpista e em pouco tempo foi recolhido à cadeia, apesar de ter afirmado agir em nome de José Paiva, de quem recebeu Rs. 500$000 como gratificação pelos seus serviços.

---

[31] A opção por analisar os atores que aparecem em processos criminais em contraponto aos grandes comerciantes e fazendeiros não significa, de forma alguma, que este trabalho sugere que existiam somente estas duas categorias convivendo nas ruas uberabenses. Existiam sim, pessoas que se dedicavam a atividades que deixavam rastros menores, que trabalhavam atrás das bancadas das grandes casas comerciais, que aravam a terra dos grandes fazendeiros, limpavam as ruas etc.

[32] Juízo Municipal, Ação contra Alfredo Dal Bó, Uberaba, APU, Primeira Vara Criminal, caixa 217.

[33] Autuação de Pedro Pinto, Uberaba, 1924, APU, Primeira Vara Criminal, caixa 201/398.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Um caminho voltado para dentro

Em sua edição de 15 de abril de 1919, a revista *A Informação Goiana* publicou um longo texto, explicando ao público carioca como se chegava à capital do Estado central a partir da cidade do Rio de Janeiro. Como caminho mais curto não se recorria à antiga rota comercial que de Goiás dirigia-se para o sul até o Triângulo Mineiro e de lá para leste, cortando o Estado de Minas Gerais e passando por cidades como São João del Rei. Ao contrário, a partir da Capital Federal tomava-se um trem noturno na Estação Central do Brasil para a cidade de São Paulo, aonde se chegaria na manhã do dia seguinte. A partir desta cidade, seguia-se rumo ao norte por trilhos e terra, sobre o leito do antigo Caminho de Goiás. O autor do texto arrematava em tom otimista com as palavras que certamente soaram de forma muito diferente ao ouvidos daquela época que aos nossos: "Pelos informes acima, o curioso leitor carioca fica sabendo que se pode ir do Rio à capital goiana em menos de dez dias*"* (*A Informação Goiana,* 15/04/1919*).* Para uma parte significativa do caminho, em terrenos goianos, não havia transporte público e o viajante aventureiro dependeria da boa vontade de alguém que por ali passasse.

O caminho que vai também é o caminho que vem. Para quem partisse de Goiás, as dificuldades seriam as mesmas. As distâncias até a costa não haviam mudado desde o período colonial. Em termos relativos, elas se estreitaram com o desenvolvimento do setor de transportes. Se em 1919 encontravam-se estas dificuldades para alcançar a capital goiana, antes a aventura era ainda maior. Joaquim Almeida de Leite Moraes, no momento de sua viagem, seguiu por um trecho ferroviário que nem sequer ultrapassava os limites de São Paulo. De Casa Branca adiante, percorreu seu itinerário a cavalo até a capital goiana, em viagem que durou de 17 de dezembro de 1880 a 31 de Janeiro de 1881(MORAES, 1995).

A importância desta ligação para ambas as regiões levou um grande número de paulistas e goianos a se mobilizarem para a sua melhoria. Os goianos se empenharam tanto quanto o possível, mas não estavam em suas mãos as condições para a dinamização deste circuito. Pressionaram politicamente, buscaram apoio dos paulistas e, ao fim, foram estes que reuniram condições para colocar o

plano em prática. A criação da EFG a partir do ponto final da CMEF só foi possível porque o setor de transportes paulista – incentivado pela expansão cafeeira – já batia às portas de Goiás. Contudo, mais que pontuado, deve ser ressaltado o fato de que nada disso teria sentido se a economia goiana não tivesse reagido, mesmo que em proporções menores do que as esperadas pelos próprios administradores estaduais.

Isso não pode mascarar o cerne do processo: a dinâmica partia da economia cafeeira paulista, do complexo cafeeiro. De fato, a economia paulista diversificou-se, tanto no que diz respeito às atividades econômicas geradas pelo complexo, quanto no que se refere à agricultura. Surgiram dentro de São Paulo grupos voltados para o abastecimento. Havia, contudo, um limite: as melhores terras e os melhores recursos eram destinados ao café, produto responsável pela diversificação.

Goiás e São Paulo buscavam-se mutuamente. Mas não era uma busca fácil. Havia um novo panorama institucional e o Triângulo Mineiro entre eles. O novo panorama institucional concretizou-se a partir da Constituição de 1891, quando grande parte do poder de decisão antes concentrado no Governo Central e no Poder Moderador voltou-se para os Estados. O grande leque de atribuições dadas aos poderes locais tornavam-nos capazes de colocar em prática expedientes que em alguns momentos poderiam cercear o desenvolvimento do comércio regional, como o imposto sobre o trânsito de mercadorias de outros Estados.

O papel do Triângulo Mineiro é alvo de controvérsias. Como não é de se estranhar, dentro do novo panorama, os mineiros fizeram o que estava ao seu alcance para tirar o maior proveito possível com o comércio que vinha das regiões centrais do Brasil e dos planos de integração que por ali passavam. Foi assim com a Estrada de Ferro Goiás, cujo plano inicial servia mais aos interesses mineiros que aos goianos, equipando o Estado montanhês com mais uma ferrovia e uma desejada saída para leste, via Porto do Rio de Janeiro. O poder político e econômico de São Paulo frustrou este intento original, fazendo com que o projeto vitorioso e concretizado fosse aquele que se voltava para Santos – o seu porto. Apesar disso, o papel do Triângulo Mineiro para este circuito comercial foi de grande importância. Os comerciantes triangulinos catalisavam o comércio que por ali passava, comprando em Goiás para vender em São Paulo e também agindo em direção contrária. Mais que isso, não é possível em vários momentos separar com precisão a produção triangulina da goiana. Desta maneira, muito do que era goiano passava por ali

rebatizado como mineiro. De forma alguma isso exclui a produção e o consumo de cidades como Uberaba; o Triângulo Mineiro não era somente terreno de passagem, mas peça ativa do circuito.

Este circuito comercial e o comércio feito por meio dele alcançaram grande importância para os atores nele envolvidos, apesar de o grau de importância variar para cada um deles. Em primeiro lugar, para os goianos, o comércio com São Paulo auxiliou no aumento de sua produção, uma vez que passaram a ter acesso ao mercado mais dinâmico do período. Puderam reforçar a estrutura do Estado, apertando a cobrança de impostos e tomando para si parte da responsabilidade pelo desenvolvimento dos transportes regionais. Na década de 1920, graças a esta ligação, o Estado de Goiás já figurava entre os maiores produtores de gado e arroz do país. O Triângulo Mineiro, no meio do caminho, pôde aproveitar-se deste comércio que por ali passava, via norte e sul.

Para São Paulo, o circuito goiano possuía maior importância nos momentos em que a produção de alimentos no Estado decaía por fatores naturais ou pela atenção dada ao café. O aumento da safra de café era o momento de concretização de um movimento no qual os fatores produtivos antes dispersos em outras atividades eram deslocados para a atividade central, principalmente em épocas em que seu preço se mostrava mais vantajoso. O circuito goiano possuiu importância maior durante a Primeira Guerra Mundial, momento em que o mercado internacional fechou-se para a produção cafeeira e demandou produtos de primeira necessidade, como o gado processado. Valendo-se de suas ligações com Goiás, Minas Gerais e Mato Grosso, os paulistas passaram a aumentar a sua procura pelo gado dos sertões, que uma vez dentro das fronteiras paulistas era processado e revendido. Esta atividade foi uma das mais importantes para os paulistas durante o conflito mundial.

Existia ainda a outra face deste comércio. Ao mesmo tempo em que o Estado de São Paulo necessitava adquirir fora de suas fronteiras os alimentos que não poderia produzir em quantidade o suficiente durante todo o período, também procurava o mercado interno como destino para os produtos de sua indústria em expansão.

Se para Goiás o comércio com São Paulo era primordial e sua principal via de escoamento e aquisição de produtos, apesar de sua importância já discutida durante todo o trabalho, para os paulistas, era um entre outros. Havia o comercio com Mato

Grosso, via noroeste paulista e Estrada de Ferro do Noroeste do Brasil, com o Sul e Sudeste de Minas Gerais com a Companhia Mogiana de Estradas de Ferro em tráfego conjunto com a Rede de Viação Sul Mineira, o comércio com o Paraná feito por terra.[1] Se o circuito goiano cessasse, a economia paulista teria condições de induzir a produção do que necessitava em outras regiões. Seria muito mais difícil para Goiás buscar novo mercado para seus produtos.

Por fim, tanto quanto Goiás buscava São Paulo, São Paulo também buscava o mercado interno, o que, para além das nossas questões, abre espaço para um entendimento mais apurado da economia paulista e nacional durante o período, considerando a importância do produto e da economia de exportação, sem desprezar as ligações internas já dinâmicas antes de 1930.

A visão plantacionista parece ter sobrevivido ao período colonial e chegado até a República. Sobre isso, Barickman afirma que:

> (...) a agricultura e o comércio de abastecimento não podem ser considerados como atividades periféricas, secundárias ou subsidiárias; tampouco será suficiente considera-las apenas como provas de que a economia e a sociedade do Brasil colonial e oitocentista eram mais complexas do que a visão plantacionista (BARICKMAN, 2003, p. 317).

Se o Brasil na Primeira República não era só o café – e isso é demonstrado pela existência de um amplo leque de trabalhos sobre as economias regionais neste período – o café também não era só a exportação e o mercado externo.

[1] Vimos no capítulo 3 que os paranaenses se movimentavam para dinamizar suas ligações com o Estado de São Paulo por meio da construção de uma estrada de terra que se encontraria com outras paulistas.

Apêndice metodológico

Neste apêndice metodológico aprofundaremos a discussão sobre as características das principais fontes as quais recorremos e a maneira como foram utilizadas durante a pesquisa.

1 – *Mensagens dos Presidentes de Estado*

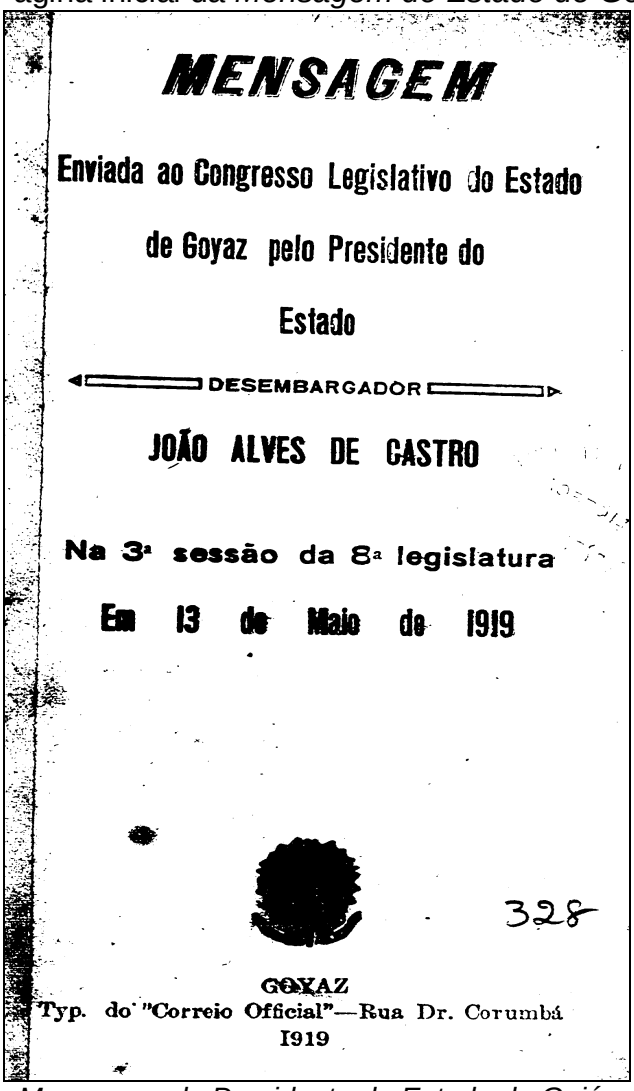
A produção destas *Mensagens* não é uma novidade do período Republicano. São herdeiras dos *Relatórios dos Presidentes de Província*, já existentes no Império. Durante a Primeira República, eram produzidos pelo chefe do executivo estadual e apresentados anualmente às Assembleias Legislativas. Traziam informações sobre os principais acontecimentos nos ramos da administração e política para o ano findo, e perspectivas para o novo período. Em alguns casos também pediam ao congresso providências sobre assuntos que se consideravam urgentes.

Para a tese, pesquisamos todas as *Mensagens* para o período referentes aos estados de Goiás, Minas Gerais e São Paulo, além de alguns anos pontuais para o Rio de Janeiro, Mato Grosso e o Pará, necessários para o esclarecimento de questões específicas. Para Goiás, do ano de 1891 até 1916 foram utilizadas as publicações destas fontes feitas pela Universidade Católica de Goiás (atual PUC-Goiás), vindas a público com a coleção *Memórias Goianas*. Uma primeira dificuldade encontrada em nossa análise foi a falta de alguns anos. No conjunto citado, não há documentos referentes a 1894, 1904, 1907, 1908, 1909, 1910, 1912, 1913, 1915 e 1916. Daí por diante até 1929, assim como para os demais Estados, estas fontes foram consultadas no *site* da Universidade de Chicago. As *Mensagens* constituem o nosso principal corpo documental; as lacunas na documentação referente ao Estado de Goiás, apesar de não desejáveis, não exerceram uma influência por demais negativa para a pesquisa.

As *Mensagens* não são padronizadas. Variam de Estado para Estado e de acordo com o estilo do ocupante da chefia do executivo. Há *Mensagens* curtas, com

pouco mais de 20 páginas e outras extensas, ultrapassando as 200 páginas, sem incluir neste cálculo os anexos. Em média, as *Mensagens* goianas são as mais curtas e as paulistas as mais longas.

Figura A. 1: Página inicial da *Mensagem do Estado de Goiás* de 1919.



MENSAGEM

Enviada ao Congresso Legislativo do Estado de Goyaz pelo Presidente do Estado

DESEMBARGADOR

JOÃO ALVES DE CASTRO

Na 3ª sessão da 8ª legislatura

Em 13 de Maio de 1919

328

GOYAZ
Typ. do "Correio Official"—Rua Dr. Corumbá
1919

Fonte: *Mensagem do Presidente do Estado de Goiás*, 1919.

Figura A.2: Trecho da *Mensagem do Presidente de Goiás*, 1919.

VIAÇÃO

A Estrada de Ferro de Goyaz, dada a situação precaria de suas finanças, continúa ainda no Roncador.

Durante a minha permanencia no Rio, quando em goso de licença, empreguei todos os meus esforços perante o Governo para ver se era possivel uma providencia para que essa Companhia executasse o seu contracto.

O illustre dr. Afranio de Mello Franco, que de perto conhece o nosso Estado, prometteu que brevemente daria uma solução para o caso, tratando de fazer uma nova modificação no contracto que, aliás, já incorreu em caducidade.

Não consegui evitar que as tarifas dessa Estrada fossem augmentadas, o que muito vem prejudicar o nosso commercio e matar o estimulo dos agricultores que, como já tive occasião de dizer-vos, se vêm obrigados, ás mais das vezes, a vender os seus produtos por preços reduzidos porquanto o frete, tão eleva

Mensagem do Presidente de Goiás, 1919, p. 102.

Apesar de raras exceções, como se nota pela figura acima, o texto está legível. Outro aspecto interessante do texto destacado é o assunto que estampa: a preocupação com a viação pública e com a Estrada de Ferro Goiás. Para entender o comércio entre Goiás e São Paulo, foi necessário buscar fontes que dialogassem e oferecessem informações que esclarecessem o funcionamento deste e que oferecessem, além disso, uma visão global, capaz de esclarecer como esta preocupação comercial se colocava em meio a questões importantes, como os interesses políticos que envolviam os projetos que favoreceriam este comércio.

Não se pode, contudo, exigir de um grupo documental o que ele não pode oferecer, ou esperar que seja o que não é. As *Mensagens* são documentos oficiais; são marcados pela concepção dos seus autores e pela defesa do ponto de vistas destes e do grupo ao qual pertenciam. Por exemplo, quando as *Mensagens dos Presidentes de Goiás* se insurgem contra a intermediação feita pelos comerciantes do Triângulo Mineiro que compravam seus produtos e revendiam para São Paulo sem que admitissem a sua origem, devemos problematizar a informação e não absorver o discurso do Estado explorado, herói de epopéia, contra o vilão praticante de rapina de suas riquezas. Esta é uma tentação e um perigo a ser evitado, ainda mais quando se passa meses imersos na análise desta vasta documentação. Isto é em parte remediado pela contraposição da visão de diferentes atores. Temos o processo testemunhado por goianos, paulistas e mineiros.

Outro problema a ser remediado é o caráter geral deste grupo documental. As informações que trazem não conseguem se aproximar do rés do chão, para que observemos mais de perto o funcionamento deste circuito comercial. Daí a necessidade de recorrer a outras fontes.

2 – *Relatórios da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro*

Os *Relatórios da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro para Aprovação em Assembleia Geral* eram documentos produzidos pela diretoria da empresa para serem apresentados anualmente para os acionistas em assembleia. Os dados apresentados são muitos: planos de extensão dos trilhos para diferentes regiões em diferentes momentos, situação e perspectivas financeiras, dados de tráfego etc.

Estes *Relatórios*, apesar de cobrirem todo o período pesquisado, não trazem dados uniformes. Até 1918 os dados são apresentados por ramal e dentro de cada um deles, por estação. Após isso, até 1922, as informações são apresentadas somente por ramal, sem a especificação do tráfego por estação. Daí por diante a apresentação dos dados se torna cada vez mais sucinta.

Como se trata de um longo período, encontramos alguma dificuldade na padronização dessas informações. Por exemplo, há produtos que na maior parte do tempo aparecem agregados e em alguns poucos momentos são descritos individualmente. Este é o caso dos cereais, que no início do período aparecem como alimentícios e entre 1910 e 1912 aparecem divididos entre arroz, feijão, milho e diversos. Isso nos trouxe uma dificuldade a mais, pois uma das nossas principais preocupações foi com o tráfego de arroz.

Outro fator que dificulta a utilização destes dados é a maneira como são apresentados para cada produto. Para o nosso período, não é possível desagregar os dados em *importações* e *exportações.* Para sabermos o que embarcava e o que desembarcava, fizemos um exercício de dedução para os itens analisados. Conhecendo as características de cada região, podemos fazer esse exercício com segurança. Por exemplo, os dados do tráfego de animais nas estações do triângulo mineiro, região que segundo as demais fontes era criadora de gado e recebia também o gado goiano, tratam majoritariamente de gado embarcado ali.

Por último, não é possível ter certeza, por meio da documentação consultada, sobre o procedimento de passagem dos produtos da EFG para a Mogiana. Durante o trabalho assumimos que os mesmos eram reembarcados na estação de Araguari.

3 – *Periódicos*

Como todos os grupos de fontes, os jornais também comportam múltiplas possibilidades de interpretação. Por meio deles pode-se desvelar a atuação de diferentes grupos políticos ligados a diferentes órgãos de imprensa, a intensidade da vida cultural de diferentes localidades, aspectos ligados à representação cultural que grupos têm sobre si e sobre o espaço que lhes rodeia.

Com estas possibilidades em vista, em nossa pesquisa, com a crítica necessária, os utilizamos para aprofundar a análise sobre o funcionamento do circuito goiano. Não encontramos uma única publicação que cobrisse todo o período. Por isso optamos pela análise dos volumes encontrados para diferentes localidades, apresentados de maneira não serial. Neste grupo, a documentação mais extensa diz respeito ao periódico *A informação Goiana*, consultado a partir de material fac-similar disponibilizado pela *AGEPL*, órgão da Secretaria de Cultura do Estado de Goiás. As edições são mensais e foram publicadas entre 1917 e 1935. Consultamos o material correspondente ao período de 1917 a 1930. O periódico está em bom estado o que facilitou em muito a nossa consulta. O cuidado que tivemos em relação a esta documentação é o seu aspecto propagandístico. Publicado na cidade do Rio de Janeiro por componentes da elite goiana, não adotavam autocrítica quando as questões tratadas envolviam os interesses do Estado. Assim mesmo, os dados reproduzidos no periódico citam fontes confiáveis, como *Relatórios das Secretarias de Goiás* ou registros de transporte da Estrada de Ferro Goiás, ambos, em sua maior parte, já perdidos.

Figura A.3: Capa da primeira edição do periódico *A Informação Goiana.*

A INFORMAÇÃO GOYANA

Revista mensal, illustrada e informativa das possibilidades economicas do Brasil Central

Directores: HENRIQUE SILVA e DR. AMERICANO DO BRASIL

COLLABORADORES: Drs.: Leopoldo de Bulhões, Miguel Calmon, Guimarães Natal, Capistrano de Abreu, Hermenegildo de Moraes, Ayres da Silva, Almirante José Carlos de Carvalho, Eduardo Socrates, Plinio de Castro, Felix Fleury, Azevedo Pimentel, Veiga Lima, Victor de Carvalho Ramos, Hugo de Carvalho Ramos, Professor Euzebio de Abreu, Monsenhor Ignacio Xavier da Silva, Coronel Annibal Porto, Moysés Sant'Anna, Carlos Maul e outros conhecedores do *hinter-land* brasileiro.

Redacção provisoria: Avenida Rio Branco, 117 3 -- Sala 13

ANNO I — 15 DE AGOSTO DE 1917 — VOL. I—N. 1

EXPEDIENTE

A absoluta falta de espaço obrigou-nos a retirar d'este numero o mappa da área de 14.400 kilometros quadrados, demarcada no planalto central do Brasil para o futuro Districto Federal e tambem alguns *clichés*, que ficam para o proximo numero.

Das obras que sejam recebidas, dar-se-á noticia critica.

Por obvios motivos apparecem de preferencia no presente numero artigos e conceitos ácerca das cousas do *hinter-land*, extrahidos das obras de viajantes e sabios estrangeiros que o percorreram.

E' que taes autores estão isentos da pécha de *bairrismo* ou de extgero — cousas estas mui faceis na bocca de certos saberêtes nossos que nunca transpuzeram a Mantiqueira, Brasil a dentro.

SUMMARIO

"A Informação Goyana". — Areias monaziticas de Goyaz. — A vegetação e a fortilidade do solo goyano. — As mil e uma noites do sertão. — Notas geographicas. — Os municipios do Estado de Goyaz. — O grande diamante do rio Verissimo. — Rio Araguaya. — O clima do planalso de Goyaz. — A malacacheta de Goyaz. — O ouro de Goyaz. — As exportações de Goyaz para os Estados. — A riqueza ichthyologica de Goyaz. — Um mundo desconhecido. — "A Informação Goyana". — A lenda de Ariana, a Alvissima. — Chapada de Mangabeira. — Posição astronomica, superficie e limites do Estado de Goyaz.

"A Informação Goyana"

O apparecimento hoje desta publicação se justifica pela propria necessidade que havia de um orgão informativo e de propaganda das incomparaveis riquezas nativas do *inter-land* brasileiro — essa vastissima região quasi desconhecida sob todos os seus aspectos e que, no entanto, possue os mais fortes elementos para se encorporar ás correntes progressivas das mais prosperas zonas do nosso paiz.

Como se sabe, Goyaz occupa o centro geometrico do Brasil, e não carece, pois, de razões geographicas para representar ainda um importante papel social e economico na grandeza futura da nossa nacionalidade.

O que é mister é tornar melhor conhecidos de nós mesmos e dos estrangeiros o seu saluberrimo clima, as suas riquezas extraordinarias, as suas fontes de vida, as suas possibilidades economicas — como tambem refutar com factos e algarismos exactos as apreciações injustas que tantas vezes em livros e na imprensa se tem propalado ácerca da terra goyana. Em geral, o que aqui na Capital Federal se sabe do Estado de Goyaz — a imprensa particularmente — é confundil-o com o de Matto Grosso.

O periodismo carioca nas suas revistas dos Estados não inclue nunca o de Goyaz. Nem nos trabalhos organizados pela Directoria de Estatistica Commercial do Ministerio da Fazenda, nem nos do Serviço de Estatistica Commercial do Rio de Janeiro o simples vocabulo indigena Goyaz vem mencionado.

Ora, um dos principaes esforços desta revista é precisamente collocar diante dos olhos dos capitalistas, dos industriaes e dos commerciantes as possibilidades economicas sem conta do Estado mais central e menos conhecido do Brasil.

"A Informação Goyana" traz, portanto, um fim e um programma que bem a difinem na imprensa brasileira.

Areias monaziticas de Goyaz

Quando não ha muito escrevi num periodico fluminense ácerca da abundancia das areias monaziticas em Goyaz, não faltou quem me supuzesse mentido — visto affirmar cousa que ninguem absolutamente seria capaz de tomar a serio.

E' que para muita gente as taes areias são peculiares ao littoral brasileiro, não podendo assim existir num Estado Central como o é o nosso, cuja propria existencia parece a muitos não definitivamente provada.

Pois bem; o que agora acaba de ficar provado, quer queiram quer não, é a occurrencia das monaziticas nos rios Paranahyba, Corumbá e Paranã, todos em Goyaz.

Foi isto o que demonstrou perante o Congresso de Expansão Economica o conhecido industrial sr. commendador Domingos Gonçalves, que não ha muito fez uma excursão ao nosso Estado, delle trazendo mostras de areias monaziticas, as quaes, analysadas, deram surprehendentes resultados pela grande e nunca vista porcentagem de *thorium, cerium, sulphato de amonia*, etc., etc.

Tratando da distribuição e principaes jazidas das monaziticas no Brasil, escreve o commendador Domingos Gonçalves:

"De todas estas areias, as mais ricas em *thorium* e em *cerium* são as de Goyaz, visto que, em sua analyse, apresentam 63 o|o de oxydo do grupo *cerium* e 5 o|o do grupo *ittrico* e 75 o|o de *thorio*.

Em seguida temos as areias do Espirito Santo, que têm 4 a 4 1|2 °|° de *thorium* e 35 a 40 °|° de oxydos dos grupos *cericos* e *ittricos*."

Além dos saes acima mencionados, como o *thorium*, que custa 3:000$000 o kilo, e o *cerico*, que se vende a 20$000 o kilo — das monaziticas se extráem muitos outros productos, principalmente o *radium* — que é precisamente o mineral de mais subido preço que hoje existe.

Não resta duvida, pois, que Goyaz possue todas as fontes de riquezas que a terra produz no mundo inteiro.

HENRIQUE SILVA.

Fonte: *A Informação Goiana,* 15/08/1917

A primeira página da edição que inaugura o periódico traz uma lista de colaboradores de prestígio não só em Goiás, mas a nível nacional, como Capistrano de Abreu. Há também pessoas importantes da política goiana, como Leopoldo de

Bulhões, Hermenegildo de Moraes, filho do Cel. Hermenegildo Lopes de Moraes, Guimarães Natal e outros descritos como “conhecedores do interland brasileiro”.

Outro periódico utilizado foi o jornal *O Araguari*, publicado na cidade mineira de mesmo nome. Para este, encontramos somente alguns meses correspondentes aos anos de 1894, 1898, 1908 e 1909. Estes jornais, apesar de esparsos, possuem importantes informações acerca do panorama urbano e, principalmente, sobre as ligações da cidade com o Sul de Goiás e com o Estado de São Paulo. Registra também a passagem frequente de negociantes de gado, tanto triangulinos quanto goianos. Estes exemplares foram consultados no *Instituto de Pesquisas e Estudos Históricos do Brasil Central* (IPEHBC), ligado à Pontifícia Universidade Católica de Goiás.

4 - *Inventários post-mortem*

Os inventários da Primeira e da Segunda Vara Civil de Uberaba para os anos correspondentes à nossa pesquisa estão disponíveis no Arquivo Público da cidade. Estão listados, mas as listas disponíveis não estão digitalizadas. Para facilitar nosso trabalho transcrevemos a mesma com programa de edição de textos, para podermos utilizar os mecanismos de busca por nome. Por ser Uberaba uma cidade importante, marcada por sua intermediação comercial, há um grande volume de inventário disponíveis.

Os inventários *post-mortem* são fontes ricas, que trazem um leque de informações importantes para o esclarecimento de questões ligadas a nossa pesquisa. Após o falecimento, quando havia bens, era obrigatório que a família procedesse ao inventário dos mesmos para que houvesse a partilha entre os herdeiros. Nele constam as partes envolvidas, a data e o local da morte, o nome dos herdeiros, a descrição dos bens, sejam eles móveis ou imóveis, títulos, dívidas ativas e passivas etc.

Os inventário, apesar da variação no que diz respeito a quantidade de detalhes, são organizados da seguinte maneira: em primeiro lugar, vem a data e o

local de falecimento do inventariado[1], em seguida os herdeiros, o cônjuge remanescente, filhos legítimos e naturais, uma primeira descrição dos bens, avaliação dos mesmos e sua divisão entre os herdeiros. Algumas vezes os inventários também traziam o testamento do inventariado, com instruções sobre quem deveria ser o seu inventariante e sobre como os seus bens deveriam ser divididos.

Para os fins propostos, a consulta dos *inventários* foi feita por meio da busca pelo *nome*. A partir da análise das demais fontes, foi elaborada uma lista com os sobrenomes e nomes de pessoas ligadas a este circuito comercial, que apareciam como fazendeiros, negociantes, autoridades políticas etc. A lista digitalizada dos inventários existentes no *Arquivo Público de Uberaba* tornou possível, a partir de uma busca simples no programa *Word for Windows*, empreender este cruzamento. Dentro do recorte de 1889 a 1930, foram consultados para Uberaba 60 inventários, nem todos utilizados na tese. Alguns não traziam informações que fossem relevantes para a nossa pesquisa.

A partir da análise deste material feita no arquivo uberabense, desdobramos a pesquisa para Franca, cidade paulista que possuía importantes ligações com o Triângulo Mineiro. Desta forma, encontramos importantes ligações entre as duas localidades. A pesquisa em Franca foi pontual; buscamos os *inventários* de comerciantes que apareciam em negócios com comerciantes ou fazendeiros uberabenses.

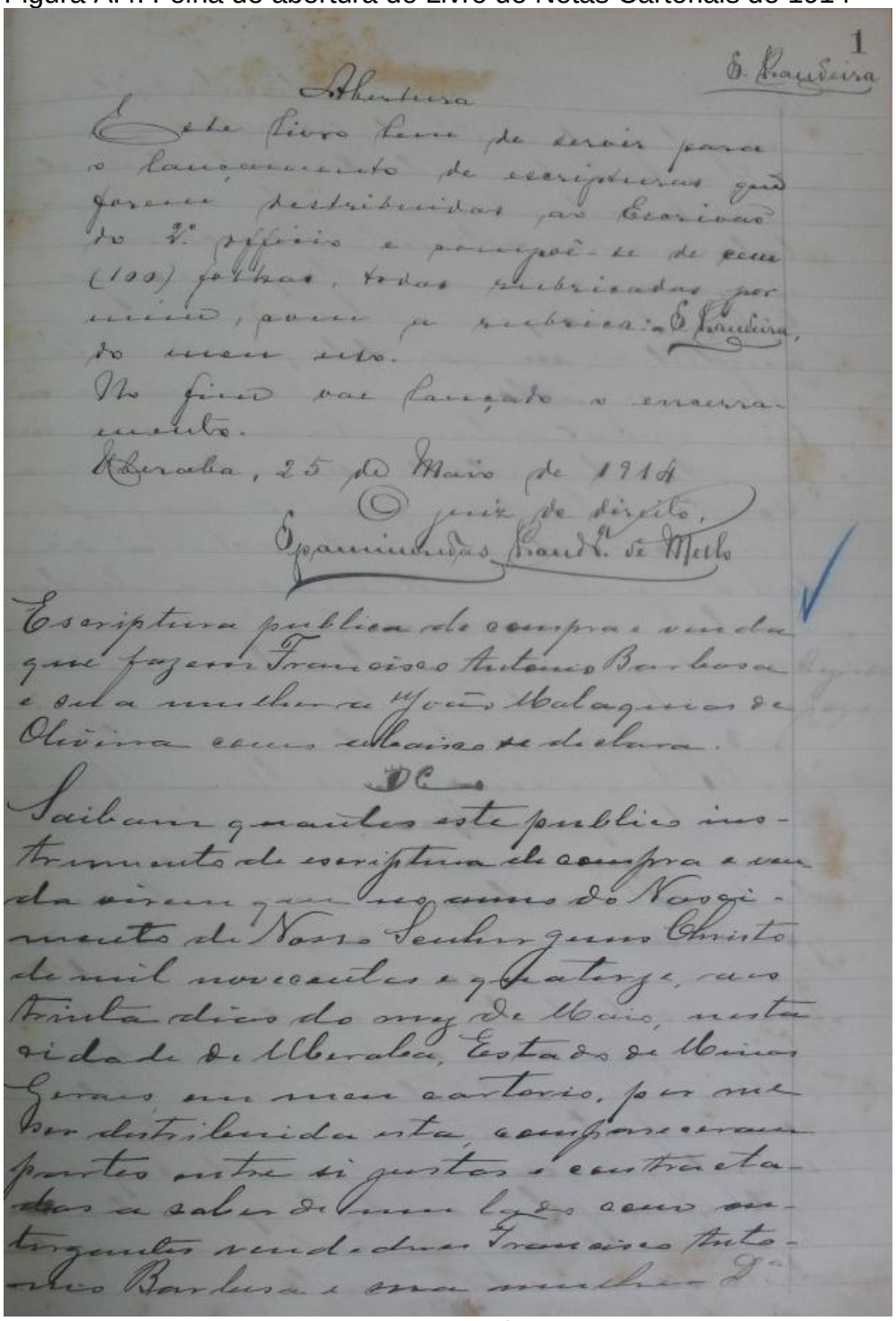
Para Goiás, como ponto de partida para a discussão desta documentação, utilizamos o *inventário* de Hermenegildo Lopes de Moraes, importante negociante e fazendeiro do sul goiano no início do século XX. Este foi gentilmente cedido pelo Professor Dr. Hamilton Afonso de Oliveira, da Universidade Estadual de Goiás. Infelizmente o material não se encontra em boas condições e sua utilização foi limitada.

[1] O inventariado era o falecido, dono dos bens a serem avaliados e divididos. O inventariante era a pessoa que oferecia os bens ao inventário. Nomeado juridicamente, tem responsabilidade de relacionar, administrar e partilhar a herança.

5 – *Livros de registros cartoriais*

Os *Livros de registros cartoriais* são documentos que registram diferentes tipos de informações. Há neles contratos de compra e venda de imóveis urbanos e rurais, de compra e venda de mercadorias, registro de hipotecas, procurações, entre outros. O número de *Livros* para cada localidade varia em função da intensidade de contratos que são firmados. Em Uberaba, cidade de grande importância comercial, há um grande número de contratos e, por consequência, um grande número de livros. Foram consultados os livros de 1888, 1889, 1890, 1891, 1892, 1893, 1894,1904 – 1905, 1914, 1915, 1920, 1928, e 1929. Toda esta documentação está depositada no Arquivo Público de Uberaba e pertencem ao segundo ofício. A seleção dos volumes consultados buscou dar conta do período ao privilegiar o início, o meio e o final de nosso recorte.

Figura A.4: Folha de abertura do Livro de Notas Cartoriais de 1914



1

Abertura

Este livro tem de servir para o lançamento de escripturas que forem distribuidas pelo Cartorio do 2º officio e compõe-se de cem (100) folhas, todas rubricadas por mim, para a rubrica: O. Pereira, do meu uso.

No fim vai lançado o encerramento.

Uberaba, 25 de Maio de 1914

O juiz de direito,

Epaminondas Prado de Mello

Escriptura publica de compra e venda que fazem Francisco Antonio Barbosa e sua mulher Maria Malaquias de Oliveira como abaixo se declara.

Saibam quantos este publico instrumento de escriptura de compra e venda virem que no anno do Nascimento de Nosso Senhor Jesus Christo de mil novecentos e quatorze, aos trinta dias do mez de Maio, nesta cidade de Uberaba, Estado de Minas Geraes em meu cartorio, por me ser distribuida esta, compareceram partes entre si justas e contractadas a saber de um lado como outorgantes vendedores Francisco Antonio Barbosa e sua mulher

localidade onde moravam as partes, seu cônjuge, a forma pela qual foi feita a transação – se à vista, prazo ou por permuta – etc.

Há mais de uma maneira de utilizar estas fontes. Pode-se, por exemplo, medir a atividade econômica local em um período específico, registrando o número de contratos para cada ano e o montante envolvido, por meio de pesquisa quantitativa. A nossa consulta foi feita de forma distinta; buscamos apreender o comércio em trânsito por Uberaba. A pesquisa confirma o papel da cidade triangulina como importante centro de convergência, com paulistas e goianos registrando ali alguns de seus negócios. Temos, por exemplo, o registro de uberabenses adquirindo e vendendo imóveis em Goiás e São Paulo, registro de uberabenses com firmas em Campinas, de firmas do Rio de Janeiro e São Paulo investindo em propriedades na região de Uberaba etc.

Apesar de sua contribuição, este grupo de fontes não permite desvelar a maneira como os diferentes atores agiam e quais suas funções na economia e na sociedade regionais. Por exemplo, é possível complementar por meio deles a análise feita através dos *inventários*. A partir do *inventário* de alguém que morreu exercendo o comércio, é possível recorrer aos *Livros de notas cartoriais* para reconstruir a sua trajetória e os negócios nos quais se envolveu em outras épocas de sua vida.

6 – *Coleção das Leis da República do Brasil*

Essa documentação está disponível no site da Câmara dos Deputados, em http://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/legislacao/publicacoes/republica.

Foram consultados decretos e leis que de alguma forma se referiam às preocupações de nossa pesquisa. Estão, como todas as demais, referenciadas no item *Fontes.*

7 – Documentos manuscritos diversos consultados no Arquivo Histórico de Goiás

Esse grupo agrega uma documentação diversa. São correspondências entre municípios e governo estadual, contratos assinados para a exploração de diferentes serviços públicos, como as estradas de ferro e de rodagem etc.

Entre esses documentos estão, por exemplo, as correspondências entre o governo goiano e diferentes câmaras municipais para a construção de estradas de rodagem que levassem até os trilhos da CMEF no Triângulo Mineiro.

Apêndice estatístico

Neste Apêndice Estatístico apresentamos alguns dados que completam e aprofundam a análise feita no Capítulo 3.

Tabela A.E.1: Tráfego de mercadorias na estação da Companhia Mogiana em Uberaba

Anos	**Animais** *Cabeças*	**Sal** *Toneladas*	**Café** *Toneladas*	**Cereais** *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
1906	1.541	1.727,76	93,34	1.045,24	3.928,48
1907	1.001	1.523,89	224,22	2.166,11	4.543,02
1908	418	1.791,17	183,73	2.732,27	7.122,35
1909	811	1.556,14	164,09	1.735,85	5.925,70
1910	951	1.696,72	180,84	2.056,90	3.652,72
1911	1.412	1.880,98	119,43	2.965,63	9.080,94
1912	1.152	1.613,08	99,50	3.919,01	6.663,91
1903	1.129	1.580,51	125,64	3.924,69	5.919,44
1914	672	1.612,36	192,42	3.936,76	4.448,04
1915	473	1.573,45	150,42	3.563,82	4.601,08
1916	604	1.756,68	204,31	5.822,69	5.670,25
1917	454	1.948,62	262,47	6.519,25	8.824,47

Fonte: Relatórios para aprovação na Assembléia Geral da Companhia Mogiana 1891 – 1918. Os dados apresentados somam importações e exportações para cada ano.

Tabela A. E. 2: Movimentação dos principais produtos no Ramal Catalão da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, 1889 - 1923

Anos	**Animais** *Cabeças*	**Café** *Toneladas*	**Cereais** *Toneladas*	**Sal** *Toneladas*	**Diversos** *Toneladas*	**Fumo** Toneladas
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	300,38
1893	10.481	503,6	318,33	7.719,18	5.707,70	242,45
1894	7.736	374,92	740,78	2.970,34	5.238,00	250,89
1895	5.363	498,71	416,24	4.831,91	5.840,93	302,35
1896	1.200	771,83	1.138,40	7.065,71	5.443,32	233,26
1897	4.942	982,63	1.720,59	7.155,46	11.959,63	28,54
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	31,57
1900	8.551	1.985,38	2.357,25	7.065,80	11.740,84	21,38
1901	9.530	2.666,67	3.853,98	6.600,59	12.548,18	23,25
1902	17.082	2.395,48	3.861,22	7.008,73	12.262,74	49,01
1903	17.176	2.673,90	3.207,22	6.329,00	10.638,29	26,66
1904	15.176	1.944,06	3.925,34	6.556,77	11.017,96	31,32
1905	15.608	2.600,15	6.861,43	6.796,38	12.729,35	44,09
1906	22.928	2.981,49	8.683,71	7.781,16	13.989,24	203,78
1907	20.135	2.239,24	12.899,46	7.045,34	16.930,55	331,71
1908	18.800	2.350,26	14.741,51	8.147,05	27.027,53	351,24
1909	14.253	3.173,83	9.790,87	7.109,97	23.728,77	211,08
1910	24.318	1.899,19	0,00	7.690,90	18.625,16	277,39
1911	19.089	1.982,89	14.928,30	8.332,57	23.161,32	335,71
1912	22.970	3.036,10	20.760,36	8.340,30	25.330,75	464,79
1913	19.545	2.634,84	18.196,80	9.799,70	20.371,96	502,71
1914	11.370	2.446,80	17.827,36	7.351,65	15.300,70	243,33
1915	21.653	3.366,28	15.422,13	8.881,74	14.365,77	188,37
1916	55.171	2.946,63	24.442,51	10.277,93	16.159,72	274,06
1917	73.758	3.219,17	30.633,97	11.527,34	25.577,39	358,39
1918	61.990	3.192,00	27.138	9.613,00	33.631,00	274
1919	62.989	2.743,00	31.390	12.757,00	41.814,00	287,00
1920	42.322	2.348,00	25.527	10.349,00	37.714,00	174,00
1921	32.222	4.287,00	---	---	92.239,00	---
1922	88.310	2.357,00	---	---	102.858,00	---
1923	89.574	2.538,00	---	---	110.239,00	---

Fonte: Relatórios para aprovação na Assembléia Geral da Companhia Mogiana, 1890-1924. Os dados apresentados somam importações e exportações para cada ano.

Tabela A. E. 3: Tráfego da CMEF pela estação de Uberabinha 1896 - 1917

Ano:	Café *toneladas*	Sal *toneladas*	Toucinho *toneladas*	Fumo *toneladas*	Cereais *toneladas*	Açúcar *Toneladas*	Diversos *toneladas*	Animais *Cabeças*
1896	2,43	1.515,40	1,13	35,71	73,72	1,43	871,59	---
1897	4,17	841,26	2,51	6,30	155,44	4,60	---	41
1898	47,53	880,98	5,30	---	105,69	6,71	583,14	122
1899	8,94	756,95	11,66	3,39	120,94	13,77	506,54	188
1900	0,70	1.073,46	25,36	2,33	71,93	19,32	337,89	741
1901	8,43	981,03	44,45	2,19	300,16	7,52	398,56	1.477
1902	1,93	1.230,40	38,75	10,16	449,69	8,49	345,17	1.204
1903	5,92	922,80	25,51	3,16	157,00	12,58	340,84	1.133
1904	13,43	1.159,19	95,89	8,08	354,06	12,39	691,78	904
1905	12,12	1.050,35	223,29	4,69	1.102,54	3,73	839,26	899
1906	2,88	1.480,65	199,90	11,10	1.234,14	8,80	1.234,14	2.398
1907	50,65	1.494,17	130,83	12,74	1.723,92	---	1.315,14	1.521
1908	243,19	1.829,65	75,54	6,25	1.507,12	---	2.561,63	1.161
1909	111,77	1.492,18	113,80	4,23	1.017,67	---	2.140,38	967
1910	40,03	1.876,21	208,91	5,25	2.011,37	---	149,42	1.803
1911	46,24	1.982,94	294,11	7,68	1.667,46	---	163,70	4.362
1912	12,23	2.195,18	123,71	9,36	2.496,36	---	1.856,80	5.258
1913	24,87	2.337,34	28,05	14,99	2.307,45	---	2.668,32	2.721
1914	43,86	1.867,65	72,59	8,52	1.912,99	---	2.243,85	2.416
1915	179,88	2.407,65	164,55	11,03	1.292,64	---	2.071,11	6.257
1916	319,35	2.687,65	272,71	11,38	1.940,89	---	2.228,77	18.570
1917	287,53	2.998,34	402,55	9,29	3.570,21	---	3.807,75	33.992

Fonte: Relatórios da CMEF para aprovação em Assembléia Geral de acionistas, 1897 – 1918. Os dados apresentados somam importações e exportações para cada ano.

Tabela A. E. 4: Movimentação da CMEF na estação de Araguari, 1896 - 1917

Anos	Café	Sal	Toucinho	Fumo	Cereais	Açúcar	Diversos	Animais
	Toneladas	*Toneladas*	*toneladas*	*toneladas*	*toneladas*	*toneladas*	*Toneladas*	*Cabeças*
1896	0	364,94	0,76	8,64	19,34	---	35,52	---
1897	18,48	1.820,93	4,51	15,54	219,02	---	1.219,78	168
1898	42,63	1.668,15	26,57	---	282,61	---	1.330,47	294
1899	16,07	1.949,18	57,77	12,50	361,33	48,69	1.557,54	933
1900	1,94	2.376,49	121,18	12,32	272,73	20,13	1.822,01	926
1901	11,30	2.681,37	212,40	10,24	694,23	22,00	1.815,72	958
1902	5,72	2.633,12	218,66	23,11	851,67	23,89	2.292,79	4.007
1903	59,19	2.680,93	190,39	13,91	461,06	30,39	2.311,16	4.488
1904	42,61	2.709,96	175,31	12,03	1.002,56	20,33	2.595,03	3.917
1905	10,51	2.999,66	205,41	25,56	2.603,14	5,07	2.455,74	5.938
1906	12,89	3.741,07	383,71	176,61	3.545,05	4,67	2.865,64	4.884
1907	42,67	3.204,85	275,22	290,62	4.089,28	---	3.487,74	4.766
1908	105,92	3.298,17	179,80	295,02	3.514,23	---	4.621,70	3.541
1909	70,52	3.045,73	204,64	183,36	2.682,47	---	3.427,07	3.273
1910	82,68	3.080,32	319,25	242,30	4.537,97	---	8.833,43	3.723
1911	158,48	3.138,41	395,46	286,06	3.654,17	---	6.715,15	5.597
1912	26,60	3.197,43	298,56	384,87	5.448,96	---	11.347,65	7.723
1913	12,61	4.527,78	135,77	423,47	5.886,51	---	6.251,26	6.899
1914	64,45	2.960,75	109,81	166,08	4.422,10	---	3.813,70	4.605
1915	233,86	3.798,17	150,28	143,22	4.730,93	---	3.012,06	6.737
1916	536,93	4.663,55	189,36	195,40	7.302,28	---	3.355,53	18.469
1917	528,41	5.329,20	188,68	308,49	11.609,15	---	5.953,43	22.445

Fonte: Relatórios da CMEF para a aprovação em Assembleia Geral, 1897 – 1918. Os dados apresentados somam importações e exportações para cada ano.

Fontes e Referências Bibliográficas

Fontes impressas

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

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

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

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

Arquivo da Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo

As informações dos relatórios das secretarias paulistas dizem respeito aos anos registrados na referência.

ALESP. Requerimento de garantia de juros apresentado à Câmara dos Deputados do Estado de São Paulo por Anselmo Fernandes de Almeida, para o fornecimento de carnes verdes para o mercado paulista, 1892. Arquivo da Assembleia Legislativa de São Paulo.

Almanach da Secretaria do Estado dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas do Estado de São Paulo, para o ano de 1917, publicado no 25° aniversário de criação da mesma Secretaria.

Plano de Viação. Relatório apresentado ao Dr. Secretário da Agricultura pelo consultor técnico da Secretaria, engenheiro Clodomiro Pereira da Silva, 1913.

Relatório apresentado ao Dr. Carlos de Campos, Presidente do Estado, pelo Dr. Gabriel Ribeiro dos Santos, Secretário de Agricultura, Comércio e Obras Públicas, 1925.

Relatório apresentado ao Dr. Carlos de Campos, Presidente do Estado, pelo Dr. Gabriel Ribeiro dos Santos, Secretário da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, 1926.

Relatório apresentado ao Dr. Jorge Tibiriçá, Presidente do Estado, pelo Dr. Carlos Botelho, Secretário da Agricultura. Ano de 1906.

Relatório apresentado ao Exm. Sr. Dr. Jorge Tibiriçá, Presidente do Estado, pelo Dr. M. J. Albuquerque Lins, Secretário da Fazenda, ano de 1904.

Relatório apresentado ao Exmo. Sr. Dr. Altino Arantes, Presidente do Estado, pelo Dr. José Cardoso de Almeida, Secretário da Fazenda e do Tesouro. Exercício de 1916.

Relatório apresentado ao Exmo. Sr. Dr. Altino Arantes, Presidente do Estado, pelo Dr. José Cardoso de Almeida, Secretario da Fazenda e do Tesouro. Exercício de 1917.

Relatório apresentado ao Exmo. Sr. Dr. Washington Luís Pereira de Souza, Presidente do Estado, pelo Dr. Álvaro Gomes da Rocha Azevedo, Secretario da Fazenda e do Tesouro. Exercício de 1922.

Relatório apresentado ao Senhor Doutor Alfredo Lopes de Moraes, Presidente do Estado [de Goiás], pelo Secretario de Obras Públicas Jalles Machado de Siqueira. Exercício de 1929.

Relatório apresentado ao Senhor Washington Luiz, Presidente do Estado, pelo Dr, Heitor Teixeira Penteado, Secretario da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, 1920.

Relatório correspondente ao ano de 1889, apresentado ao Presidente do Estado, Coronel Fernando Prestes de Albuquerque, pelo Dr. Alfredo Guedes, Secretário de Agricultura. Secretaria da Agricultura, Comércio e Obras Públicas do Estado de São Paulo.

Coleção de Leis da República do Brasil

BRASIL, Constituição dos Estados Unidos do Brasil, 1891. Disponível em http://www2.camara.leg.br/atividadelegislativa/legislacao/publicacoes/republica. Acessado em fevereiro de 2013.

DECRETO N. 862 de 16 de outubro de 1890. In: Coleção das Leis da República do Brasil. Disponível em http://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/legislacao/publicacoes/republica. Acessado em junho de 2011.

DECRETO N. 16.524, de 1° de julho de 1924. Disponível em http://www2.camara.leg.br/atividadelegislativa/legislacao/publicacoes/republica. Acessado em 24/02/2013.

Fontes disponíveis no *site* da Universidade de Chicago

Mensagem apresentada ao Dr. Xavier de Almeida, Presidente do Estado de Goiás, pelo Bacharel J. Alves de Castro Secretario de Instrução, Indústrias e Obras

Públicas em 21 de Abril de 1905. Disponíveis em < http://www.crl.edu/brazil/provincial/go%C3%ADas>. Acessado em maio - dezembro de 2009.

Mensagens dos Presidentes do Estado de Goiás, 1917 - 1930. Disponíveis em < http://www.crl.edu/brazil/provincial/go%C3%ADas>. Acessado em maio - dezembro de 2009.

Mensagem dos Presidentes do Estado de Minas Gerais, 1889 - 1930. Disponível em < http://www.crl.edu/brazil/provincial/minas_gerais>. Acessado em janeiro – junho de 2010.

Mensagem do Presidente do Estado do Mato Grosso, 1930. Disponível em < http://www.crl.edu/brazil/provincial/mato_grosso>. Acessado em junho de 2012.

Mensagem dos Presidentes do Estado do Pará 1889 – 1911. Disponível em < http://www.crl.edu/brazil/provincial/par%C3%A1>. Acessado em maio- dezembro de 2009.

Mensagens dos Presidentes do Estado de São Paulo, 1889 – 1930. Disponível em <http://www.crl.edu/brazil/provincial/s%C3%A3o_paulo>. Acessado em janeiro – junho de 2010.

Mensagem do Presidente do Estado do Rio de Janeiro, 1918. Disponível em < http://www.crl.edu/brazil/provincial/rio_de_janeiro>. Acessado em julho de 2012.

Relatório apresentado à Assembleia Legislativa Provincial de São Paulo pelo Presidente da Província, Dr. Pedro Vicente de Azevedo, no dia 11 de janeiro de 1889. Disponível em < http://www.crl.edu/brazil/provincial/s%C3%A3o_paulo> Acessado em janeiro – junho de 2010.

Relatório apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil Exm. Sr. Dr. Epitácio Pessoa, pelo Ministro de Estado da Viação e Obras Púbicas, J. Pires do Rio, 1920. Disponível em http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u2290/000002.html. Acessado em julho de 2011.

Relatório apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo Ministro de Estado dos Negócios da Indústria, Viação e Obras Públicas, Alfredo Eugênio de Almeida Maia, 1900. Disponível em <http://www.crl.edu/brazil/ministerial/agricultura>. Acessado em julho de 2009.

Relatório apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo Ministro de Estado dos Negócios da Indústria, Viação e Obras Públicas, Barão de Lucena, 1891. < http://www.crl.edu/brazil/ministerial/agricultura>. Acessado em julho de 2009.

Relatório apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo Ministro de Estado dos Negócios da Indústria, Viação e Obras Públicas Lauro

Severiano Miller, no ano de 1905. Disponível em <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u1995/>. Acessado em Julho de 2009.

Relatório apresentado por Joaquim de Almeida Leite Moraes ao Governo Imperial. Disponível em <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/331/index.html>, acessado em outubro de 2012.

Arquivo Histórico de Franca

Inventário de Bernardino Pucci, Franca, AHF, Primeira Vara Civil.

Arquivo Histórico de Goiás

CATALÃO. Abaixo assinado dirigido pelos moradores de Catalão ao Conselho Municipal, solicitando a abertura de nova estrada para Araguari. 10 de junho de 1899. Goiânia. Arquivo Público Estadual. Documentação sobre Catalão, caixa 4, 1885 – 1889.

CATALÃO. Conselho Municipal. Parecer sobre construção de novo traçado de Catalão a Araguari. 10 de junho de 1899. Goiânia. Arquivo Público Estadual. Documentos sobre Catalão, caixa 4, 1885 - 1899.

GOIÁS. Contrato assinado entre o Governo do Estado de Goiás e o Banco União de São Paulo para a construção de ferrovia que parta da estrada de Coxim ou de Rio Verde até o norte do Estado, 1893. Goiânia. Arquivo Público Estadual, caixa 434, ano 1893.

GOIÁS. Informe encaminhado pela Recebedoria de Santo Antônio do Rio Verde em 5 de dezembro de 1894. Goiânia. Arquivo Público Estadual, caixa 451, 1894.

GOIÁS. Diretoria de Instrução, Indústria, Terras e Obras Públicas, ofício número 12, de 18 de dezembro de 1893. Goiânia. Arquivo Público Estadual, caixa 451, 1894.

GOIÁS. Diretoria de Justiça e Segurança Pública, ofício n. 44, de 22 de dezembro de 1894. Goiânia. Arquivo Público Estadual, caixa 451, 1894.

Mensagem apresentada ao Dr. Xavier de Almeida, Presidente do Estado de Goiás, pelo Bacharel J. Alves de Castro Secretario de Instrução, Indústrias e Obras Públicas em 21 de Abril de 1905. Goiânia. Arquivo Público Estadual, caixa n. 4. Relatórios de Goiás, 1902 – 1928.

MORRINHOS. Ata do Conselho Municipal, 29 de outubro de 1895. Goiás. Arquivo Público Estadual. Documentos sobre Morrinhos, caixa 5, 1895 – 1899.

MORRINHOS. Ofício dirigido pela Câmara Municipal a Secretaria de Instrução, Indústria e Obras Públicas do Estado de Goiás, solicitando a abertura de estrada até

São Pedro do Uberabinha, em Minas Gerais. 25 de novembro de 1895. Goiânia. Arquivo Público Estadual. Documentos sobre Morrinhos, caixa 5, 1895 – 1899.

Relatório Apresentado ao Exm. Sr. Dr. Brasil Ramos Caiado, Presidente do Estado de Goiás, pelo Secretario de Estado dos Negócios e Finanças de Goiás, 1928. Goiânia. Arquivo Público Estadual, caixa n. 4. Relatórios de Goiás, 1902 – 1928.

Relatório apresentado ao Sr. Desembargador Alves de Castro, Presidente do Estado de Goiás, Pelo Secretário de Negócios e Finanças, Cel. Olegário Delfino Rodrigues, 1919. Goiânia. Arquivo Público Estadual, caixa n. 4. Relatórios de Goiás, 1902 – 1928.

Arquivo Público de Uberaba

Almanaque para a cidade de Uberaba para o ano de 1895.

Almanaque para a cidade de Uberaba para o ano de 1905.

Almanaque da cidade de Uberaba para o ano de 1909.

Autuação de Pedro Pinto, Uberaba, 1924, APU, Primeira Vara Criminal, caixa 201/398.

Inventário de Amélia de Mendonça Rosa, Uberaba, 1915. APU. Segunda Vara Civil, caixa 329.

Inventário de Anna Luiza dos Reis, Uberaba, 1895. APU, Segunda Vara Civil, caixa 309.

Inventário de Antônio Marcelino de Mendonça, Uberaba, 1903. APU, Primeira Vara Civil, caixa 157.

Inventário de Carolina Teixeira Machado Junqueira, Uberaba, 1898. APU, Segunda Vara Civil, caixa 312.

Inventário de Francisco Pereira, Uberaba, 1908. APU, Segunda Vara Civil, caixa 153.

Inventário de Elias Cruvinel. Uberaba, 1910, APU. Segunda Vara Civil, caixa 323.

Inventário de Joana Georgina de Abreu, Uberaba, 1929, APU, Segunda Vara Civil, caixa 352.

Inventário de Joanna Francisca de Oliveira Valle, Uberaba, 1891, APU, Segunda Vara Civil, Caixa 307.

Inventário de João Ribeiro de Azambuja, Uberaba, 1911, APU, Primeira Vara Civil, caixa 158.

Inventário de João Sabino de Freitas, Uberaba, 1928, APU, Segunda Vara Civil, caixa 351.

Inventário de Miguel Pucci, Uberaba, 1939. APU, Segunda Vara Civil, Caixa 369

Inventário de Rosa Maria de Jesus, Uberaba, 1920. APU, Segunda Vara Civil, caixa 339.

Inventário de Rita Rosalina da Glória, Uberaba, 1985. APU, Primeira Vara Civil, caixa 151.

Inventário de Waldemar Cruvinel Ratto, Uberaba, 1941. APU, Segunda Vara Civil, Caixa 369.

Juízo Municipal, Ação contra Alfredo Dal Bó, Uberaba, APU, Primeira Vara Criminal, caixa 217

Juízo Municipal. Ação de Romulpho Lima Costa contra Luís e Abílio Abdala, Uberaba, 1932, APU, Primeira Vara Criminal.

Livros de registros cartoriais. Segundo Ofício. Uberaba, APU. Anos de 1888, 1889, 1890, 1891, 1892, 1893, 1894,1904 – 1905, 1914, 1915, 1920, 1928, e 1929.

Relatórios da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro para aprovação em Assembleia Geral

- Relatórios de 1889 a 1930.

Outras fontes

Inventário de Hermenegildo Lopes de Moraes, 1905. Escrivania de Família e Sucessões do Fórum Dr. Guilherme Xavier de Almeida de Morrinhos - Go.

BIBLIOGRAFIA GERAL

AGUIAR, M. do A. A. *Terras de Goiás.* Estrutura fundiária (1850 – 1920). Goiânia: UFG, 2003.

ALBERDI, J. B. *Bases y puntos de partida para la organización política de la República Argentina.* Buenos Aires: Lancelot, 2009.

ALENCAR, M. A. G. de. *Estrutura fundiária em Goiás.* Consolidação e mudança, 1850 – 1910. Goiânia: UCG Ed., 1993.

ARAÚJO FILHO, J. R. de. *Santos, o porto do café.* Rio de Janeiro: IBGE, 1969.

ARRUDA, G. *Cidades e sertões*. Entre a história e a memória. Bauru SP: EDUSC, 2000.

BARICKMAN, B. J. *Um contraponto baiano: açúcar, café e escravidão no Recôncavo.* Tradução: Maria Luiza X. de Borges. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.

BENITES, M. G. *Os frigoríficos da grande São Paulo e arredores. Um estudo geográfico.* Tese (Mestrado em Geografia). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, USP/ São Paulo, 1995.

BERTRAN, P. *História da terra e do homem no planalto central*. Eco história do Distrito Federal, do indígena ao colonizador. Brasília DF: Solo, 1994.

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

BIELSCHOWSKY, R. Evolución de las ideas de la CEPAL. *REVISTA DE LA CEPAL* - NUMERO EXTRAORDINARIO, 2010. Disponível em: <http://www.ie.ufrj.br/hpp/intranet/pdfs/revista_de_la_cepal_numero_extraordinario.pdf>, acesso em junho de 2012.

BILHARINHO, G. *Uberaba:* dois séculos de história (dos antecedentes a 1929). Vol 1. Uberaba: Arquivo Público de Uberaba, 2007.

BLOCH, M. *Apologia da história ou o ofício do historiador.* Tradução: André Telles. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 2002.

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

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

BOUÇAS, V. *Estudos Econômicos e Financeiros.* Rio de Janeiro: Financeiras S/A,1953.

BRAUDEL, F. *Civilização material, economia e capitalismo*. As estruturas do cotidiano. Trad. Telma Costa. São Paulo: Martins Fontes, 1997.

_____. *Civilização material, economia e capitalismo*. Os jogos das trocas. Trad. Telma Costa. São Paulo: Martins Fontes, 1998.

_____.*História e Ciências Sociais*. Trad. Carlos Braga e Inácio Canelas. Lisboa: Presença, 1972.

BRIOSCHI, L. R. Fazendas de criar. In: BACELLAR, C. de A. P.; BRIOSCHI, L. R. (org). *Na estrada do Anhanguera.* Uma visão regional da história paulista. São Paulo: Humanitas, 1999.

BRIOSCHI, L. R. *Na estrada do Anhanguera*: uma visão regional da história paulista. São Paulo: Humanitas, 1999.

CAMARGO, J. F. de. *Crescimento da população no Estado de São Paulo e seus aspectos econômicos.* São Paulo: Faculdade de Filosofia, Letras e Ceências Humanas/USP, 1952. 3 volumes.

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

_____. *Questão agrária:* bases sociais e política (1930 – 1964). 1986. Tese (Doutorado em História). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, USP/ São Paulo, 1986.

CANDIDO, A. *Os parceiros do Rio Bonito*. Estudo sobre o caipira paulista e a transformação de seus meios de vida. Rio de Janeiro: José Olympio, 1964.

CANO, W. *Desequilíbrios regionais e concentração industrial no Brasil.* São Paulo: Global; Campinas: UNICAMP, 1985.

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

CARDOSO, C. F. Prefácio. In: SENRA, N. *História das Estatísticas brasileiras. Estatísticas legalizadas (1889 – 1936).* Rio de Janeiro: IBGE, 2006.

CARDOSO, F. H.; FALETTO, E. *Dependência e desenvolvimento na América Latina*. Ensaios de interpretação sociológica. 7 ed. Rio de Janeiro: LTC, 199?.

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

CHAUL, N. F. *A construção de Goiânia e a transferência da capital.* Goiânia: UFG, 1999.

_____. *Caminhos de Goiás:* da construção da decadência aos limites da modernidade. Goiânia: UFG, 1997.

COSER, I. O conceito de federalismo e a ideia de interesse no Brasil do século XIX. *Dados: Revista de Ciências Sociais.* Rio de Janeiro, vol. 51, n. 4, 2008.

COSTA, E. V. da. *Da Monarquia à República*: momentos decisivos. São Paulo: UNESP, 1999.

COSTA NETO, Y. C. da. *Bancos oficiais no Brasil:* origens e aspectos de seu desenvolvimento. Brasília: Banco Central do Brasil, 2004.

DANTAS, S. M. *A fabricação do urbano:* Civilidade, modernidade e progresso em Uberabinha/MG (1888 – 1929). 2009. Tese (Doutorado em História). Faculdade de História, Direito e Serviço Social – UNESP/ Franca, 2009.

DELFIM NETTO, A. *O problema do café no Brasil*. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas; Ministério da Agricultura: Suplan, 1979.

DOLES, D. E. M. *As comunicações fluviais pelo Tocantins e Araguaia no século XIX.* Goiânia: Oriente, 1973.

FALEIROS, R. N. *Ferrovia, Café e Imigrantes:* o trinômio da transformação. Franca, 1887 – 1902. 1999. Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharelado em História). Faculdade de História, Direito e Serviço Social, UNESP/Franca, 1999.

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

FALEIROS, R. N. ; TOSI, P. G. . Nas Fronteiras do Capitalismo: A Mogiana e os (des) caminhos da expansão ferroviária. *Locus* (Juiz de Fora), Juiz de Fora, v. 6, p. 111-126, n. 2, 2000.

FERREIRA, A. M. *Urbanização e arquitetura na região da Estrada de Ferro Goiás:* Cidade de Pires do Rio: Um exemplar em estudo. Goiânia. 1999. Dissertação (Mestrado em História). UFG/Goiânia, 1999.

FIORI, J. L. Sistema Mundial: império e pauperização para retomar o pensamento crítico latino-americano. In: FIORI, J. L; MEDEIROS, C. *Polarização mundial e crescimento.* Petrópolis: Vozes, 2001.

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

FONSECA, M. L. *Coronelismo e Cotidiano*. Morrinhos (1889 – 1930). 1997. Dissertação (Mestrado em História). UFG/Goiânia, 1997.

FONTANARI, R. *O problema do financiamento*: uma análise histórica sobre o crédito no complexo cafeeiro paulista, Casa Branca (1874-1914). 2011. Dissertação (Mestrado em História). Faculdade de Ciências Humanas e Sociais – UNESP/ Franca, 2011.

FRANÇA, B. T. O sudoeste: tentativa de interpretação. *Revista do Instituto Geográfico de Goiás*, n. 7, 1978.

FREITAS, L. C. B. F. de. *Poder e paixão.* A saga dos Caiados. Goiânia: UFG, 2009.

FRITSCH, W. Apogeu e crise na Primeira República: 1900 – 1930. ABREU, M. de P. (org.) *A Ordem e o Progresso:* Cem anos de política econômica republicana. Rio de Janeiro: Campus, 1990.

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

_____. O fator político na formação nacional. *Estudos Avançados.* São Paulo, vol. 14, n. 40, 2000.

GINZBURG, C. *A Micro História e outros ensaios*. Lisboa: DIFEL, 1989.

GODOY, M. M. O primado do mercado interno. A proeminência do espaço canavieiro de Minas Gerais no último século de hegemonia das atividades agro açucareiras tradicionais no Brasil. *Estudos Econômicos*, São Paulo, 38(4), out-dez, 2008.

GOMES, L. P. *Coronelismo no extremo norte de Goiás*: As três revoluções de Boa Vista. São Paulo: Loyola, 1990.

GÓMEZ, T. El incerto lugar de los ferrocarriles em lãs políticas públicas (1850 – 1950). In: SOLVEIRA, Beatriz R. (coord). *Prescidencia e intervención. Relación retrospectiva entre Gobierno y servicios Públicos.* Córdoba – Argentina: Brujas, 2011.

GRAÇA FILHO, A. de A. *A princesa do oeste e o mito da decadência de Minas Gerais:* São João del Rei (1831-1888). São Paulo: Annablume, São João del Rei: UFSJ, Funtir, 2002.

GRAHAN, R. *Grã Bretanha e o início da modernização no Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 1973.

GREMAUD, A. P. *Das Controvérsias Teóricas à Política Econômica: Pensamento Econômico e Economia Brasileira no Segundo Império e na Primeira República (1840 - 1930).1997.* Tese (Doutoramento em Economia). Faculdade de Economia, Administração e Contabilidade – USP/São Paulo, 1997.

HARDMAN, F. F. *Trem fantasma.* A modernidade na selva. São Paulo: Companhia das Letras, 1988.

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

LOPES, L. S. Alocação de Riqueza no Interior Paulista Oitocentista: o caso da Antiga Vila de São Sebastião do Ribeirão Preto, década de 1870. *XIV Encontro Nacional de Estudos Populacionais, ABEP*. Caxambú- MG – Brasil, de 20- 24 de Setembro de 2004.

_____. *Sob os olhos de São Sebastião*. A Cafeicultura e as Mutações da Riqueza em Ribeirão Preto, 1849 – 1900. 2005. Tese (Doutoramento em História). Faculdade de Filosofia Letras e Ciências Humanas, USP/SP, 2005.

LOURENÇO, L. A. B. *Das fronteiras do Império ao coração da República*: o território do Triângulo Mineiro na transição para a formação sócio-espacial capitalista na segunda metade do século XIX. 2007. Tese (Doutorado em História) Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, USP/São Paulo, 2007.

LOVE, J. Federalismo y regionalismo em Brasil, 1889 – 1937. In: CARMAGNANI, M. (coord). *Federalismos latinoamericanos*: México – Brasil – Argentina. México: Fondo de Cultura Econômica, 1993.

MACHADO, M. C. T. *Pedro Ludovico: Um tempo, um carisma, uma História.* Goiânia: UFG, 1990.

MACIEL, D. P. A rota Araguaia-Tocantins de comunicação mercantil entre Goiás e Belém do Pará – 1846/1967, In: GOULARTI FILHO, A. ; QUEIRÓS, P. R. (Coord). *Transportes e formação regional*: contribuições à história dos transportes no Brasil. Dourados: UFGD, 2011.

MAGALHÃES, C de. *Viagem ao Araguaia.* Nota de Fernando Sales. 7 ed. São Paulo: Cia das Letras, 1975.

MAMIGONIAN, A. Notas sobre os frigoríficos do Brasil Central pecuário. *Boletim Paulista de Geografia*. São Paulo, n.51, jun, 1976.

MARCONDES, R. L.; HANLEY, A. G. . Bancos na transição republicana em São Paulo: o financiamento hipotecário (1888-1901). *Estudos Econômicos.* (USP Impresso), 2009.

MARTINS, J. S. *O cativeiro da terra*. São Paulo: Ciências Humanas, 1979.

MATOS, O. N. de. *Café e ferrovias*. Evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira. São Paulo: Alfa Omega. Sociologia Política, 1974.

MELLO, E. C. de. *O norte agrário e o Império*. 1871- 1889. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1984.

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

MONBEIG, P. *Pioneiros e fazendeiros de São Paulo*. Trad. Ary França e Raul de Andrade Silva. São Paulo: HUCITEC/Polis, 1984.

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

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

MOTTA, J. F. Agonia ou robustez? Reflexões acerca da História Econômica brasileira. *Revista de Economia.* PUC São Paulo, n. 1, 2009.

NOGUEIRA, W. C. *Mestre Carreiro*. A folclórica. Instituto Goiano de Folclore: Goiânia, 1980.

NUNES, H. P. *A imigração árabe em Goiás.* Goiânia: UFG, 2000.

NUNES, I. *Douradense*: a agonia de uma ferrovia. Sao Paulo: Annablume, 2005.

OLIVEIRA, F. de. *Elegia para uma re(li)gião*. Sudene, Nordeste. Planejamento e conflito de classes. 3. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1981.

OLIVEIRA, H. A. *A Construção da riqueza no sul de Goiás (1835-1910)*. Tese (Doutorado em História). FHDSS, UNESP – Franca /SP, 2006.

OLIVEIRA, L. L. de. *Ao lado do café:* produção de exportação e abastecimento. 2003. Tese (Doutorado em História) Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, USP / São Paulo, 2003.

_____. de. *Heranças guardadas e transições ponderadas:* História Econômica do interior paulista. Franca: UNESP; UNIFACEF, 2006.

OLIVEIRA, M. de F. *Portos do sertão: cidades ribeirinhas do rio Tocantins.* Goiânia: PUC, 2010.

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

_____. Federalismo e disputas regionais: O Pará na construção republicana. In: VENÂNCIO, A. (org.). *Narrativa*: formas de pensar o Brasil e a América nos século XIX e XX. Franca, SP: UNIFRAN, 2009.

OLIVEIRA, R. C. de. *Agricultura e mercado interno em São Paulo, 185 – 1930.* 1993. Dissertação (Mestrado em História) Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas – USP, São Paulo, 1993.

OTERO, L, G. *O caminho das boiadas.* São Paulo: Edições GRD, 1984.

PALERMO, S. A. Del Parlamento al Ministerio de Obras Publicas: la construccion de los ferrocarriles del Estado em Argentina. *Desarrollo Economico.* Vol. 46, n. 18, 2006.

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

_____. Era a Paulista uma ferrovia “cata café”? Apontamentos sobre o comércio de gado e as ferrovias em São Paulo. *Histórica – Revista Eletrônica do Arquivo Público do Estado de São Paulo,* n.32, 2008.

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

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

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

PINTO E SILVA, P. *Farinha, feijão e carne-seca : Um tripé culinário no Brasil colonial*. São Paulo: Editora Senac, 2005.

POLONIAL, J. M. *A Estrada de Ferro Goiás e o processo de urbanização de Anápolis*. 1995. Dissertação (Mestrado em História). UFG/Goiânia, 1995.

PONTES, H. *História de Uberaba e a Civilização no Brasil Central.* Uberaba: Academia de Letras do Triângulo Mineiro, 1978.

PRADO JÚNIOR, C. *História econômica do Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 1967.

QUEIRÓS, P. R. C. *Uma ferrovia entre dois mundos*: A E. F. Noroeste do Brasil na primeira metade do século 20. Bauru/SP: EDUSC; Campo Grande/MS: UFMT, 2004.

QUERÓS, P. R. C. *Uma ferrovia entre dois mundos.* A E. F. Noroeste do Brasil na construção histórica do Mato Grosso (1918 – 1956). Tese (Doutorado em História), Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, USP/SP, 1999.

RESTITUTI, C. C.. *As Fronteiras da província: rotas de comércio interprovincial, Minas Gerais, 1839 – 1884.* 2006*.* Dissertação (Mestrado em Economia), Faculdade de Ciências e Letras de Araraquara, UNESP, 2006.

REVEL, J. Micro-história, macro-história: o que as variações de escala ajudam a pensar em um mundo globalizado. *Revista Brasileira de Educação* v. 15 n. 45 set./dez. 2010.

REZENDE, M. M. *Uberaba 1811 – 1910:* uma trajetória sócio-econômica. Uberaba: Arquivo Público, 1991.

RIBEIRO, M. B. A. *Memória, família e poder*. História de uma permanência política*.* Os Caiados em Goiás. CHAUL, N. F. *Coronelismo em Goiás:* estudo de casos e famílias. Goiânia: UFG, 1998.

SAES, A. M.; ROSA, E. R.. *Mercado Pontual:* atuação estatal na formação da Feira de Gado de Três Corações (1900-1920). SAES, A. M.; MARTINS, A. L. *Sul de Minas em Transição:* A formação do capitalismo na passagem para o século XX. Bauru – SP: EDUSC, 2012.

SAES, F. de A . A controvérsia sobre a industrialização na Primeira República. *Estudos Avançados*. V. 3, n. 7, São Paulo, 1989.

_____. *As ferrovias de São Paulo (1870-1914).* São Paulo: HUCITEC, 1981.

_____. *Crédito e bancos no desenvolvimento da economia paulista 1850 – 1930*. São Paulo: IPE / USP, 1986.

SENRA, N. Deficiência de informações: a federação embaralhada e a deficiência estatística. IN: SENRA, N. *História das Estatísticas brasileiras. Estatísticas legalizadas (1889 – 1936).* Rio de Janeiro: IBGE, 2006.

SILVA, M. S. Federalismo Fiscal no Brasil, 1889 – 1988: competências tributárias, transferências intergovernamentais e coordenação fiscal. *História Econômica e História de Empresas*. VIII.1, 2005.

SILVA, O. B. da . *Breve História do Tocantins e sua gente:* uma luta secular. Araguaína TO: Solo, 1996.

SILVA, S. *Expansão cafeeira e origens da Indústria no Brasil.* São Paulo: Alfa ômega, 1976.

SUMMERHILL, W. Transport Improvements and Economic Growth in Brazil and Mexico. In: HABER, S. *How Latin America fell behind. Essays on the Economic Histories of Brazil and Mexico, 1800 – 1914.* Stanford, Califórnia: Stanford, 1997.

SUZIGAN, W. *Indústria Brasileira*. Origem e desenvolvimento. São Paulo: Brasiliense, 1986.

TOSI, P. G.; FALEIROS, R. N.; TEODORO, R. da S. Crédito e pequena cafeicultura no Oeste Paulista: Franca - SP 1890 - 1914. *Revista Brasileira de Economia*. v.61, n.3. p. 405 – 426, jul – set. 2007.

TOSI, P. G. *Capitais no interior:* Franca e a indústria couro-calçadista. Franca: UNESP-Franca, 2003.

VISCARDI, C. M. R. *O teatro das oligarquias. Uma revisão da "política do café com leite".* Belo Horizonte: C/Arte, 2001.

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

WEINSTEIN, B. *A borracha na Amazônia*: expansão e decadência (1850 – 1920). Tradução: Lólio Lourenço de Oliveira. São Paulo: HUCITEC-EDUSP, 1993.

ZAMBONY, M. C. *A Mogiana e o café.* Contribuição para a história da Estrada de Ferro Mogiana. 1993. Dissertação (mestrado em História) UNESP- Faculdade de História, Direito e Serviço Social, 1993.

WIRTH, J. D. *O Fiel da balança: minas-gerais na federação brasileira 1889-1937.* Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1982.