

Café, ferrovia e hidrovia no Oeste paulista: Articulações da política de transportes (1883-1903)

Hilario Domingues Neto*

RESUMO: Tomando por objeto de estudo a "Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes", empresa de capital privado que de 1883 a 1903 integrou o transporte fluvial ao ferroviário na próspera região cafeeira do Oeste paulista, pretende-se levantar questões que possibilitem interpretar na ação dos agentes econômicos, outros interesses que não somente o agroexportador, dentro dos objetivos da política de transportes que adotaram.

ABSTRACT: The aim of this study is to examine the strategies of the Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes during 1883 to 1903 in order to analyse its economic interests towards non exportation economy.

1. Introdução

Esta comunicação é o resultado de uma pesquisa em andamento, que pretende interpretar os objetivos da política de transportes adotada pelos agentes econômicos envolvidos com a expansão cafeeira na região do Oeste paulista, a partir da segunda metade do século XIX.

Flávio Saes não deixa dúvidas quanto aos vínculos entre café e ferrovias, mas ao mesmo tempo nos adverte sobre a escassez de estudos preocupados nas relações das estradas de ferro com outras atividades. Sugere ainda a empresa ferroviária como um dos elementos fundamentais para se compreender a diversificação econômica de São Paulo.¹

Através do estudo da atuação da "Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes" no transporte fluvial do rio Mogi Guaçu, tentaremos identificar os interesses econômicos direcionados a outras atividades, relacionadas ao mercado interno.

A escolha da navegação fluvial se deve a dois motivos. O primeiro, pelo seu caráter singular, em face da historiografia apontar a necessidade de estudos sobre os transportes fluviais. O segundo, é o de que sendo ela considerada como uma seção da ferrovia², só difere dela quanto aos meios de transporte e viário utilizados. Tal característica se constitui numa restrição imposta à pesquisa quantitativa, pois muitas vezes os dados estatísticos dos relatórios sobre o transporte ferroviário e fluvial se apresentam agregados.

Em virtude da carência já apontada do enfoque "transporte fluvial", e deste ser considerado integrado à ferrovia, estamos utilizando no encaminhamento da pesquisa a literatura que trata da expansão cafeeira e ferroviária.

O corte entre 1883 e 1903 estabelece os limites da atuação da referida empresa no transporte hidroviário do rio Mogi Guaçu, da data da aprovação de seus estatutos³, até final de suas atividades no transporte fluvial.

Sugerem os relatos das fontes o interesse dessas companhias de transportes em alcançarem a região centro-oeste, ultrapassando a frente pioneira do café no Oeste paulista rumo a Minas Gerais, Goiás e Mato Grosso. Nessa região, a partir de meados do século XVIII, se estabeleceu uma economia

* Este trabalho se constitui em minha pesquisa de mestrado que está em desenvolvimento.

¹ SAES, Flávio Azevedo Marques de. *Estradas de ferro e diversificação da atividade econômica na expansão cafeeira em São Paulo, 1870-1900*. In: Szmrecsányi, Tamas e Lapa, José Roberto do Amaral. *História Econômica da Independência e do Império*. São Paulo: Hucitec/Fapesp, 1996,. p.177.

² Os relatórios da "Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes" tratam a navegação como "seção fluvial" da empresa.

³ *Estatutos da Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes*, reformado em Assembléa Geral celebrada a 26 de agosto de 1883. São Paulo: Typographia a Vapor de Jorge Seckler & C., 1883.

voltada para a produção de gêneros direcionados à demanda de um mercado que não se circunscreveu aos limites da mineração decadente, mas que a substituiu.

Cabe pois tentar explicitar como e quais atividades econômicas ali se desenvolveram, e o grau de importância que assumiram nesse contexto.

2. Caracterização da economia da região centro-oeste

Quais motivos levaram as empresas de transportes, no último quartel do século XIX, a dirigirem seus interesses para além da região cafeeira do Oeste paulista, em direção a Minas, Mato Grosso e Goiás ?

Para a discussão dessa problemática, tentaremos inicialmente traçar o perfil da economia dessa região, cujas origens estão intimamente ligadas às atividades de mineração iniciadas em fins do século XVII e desenvolvidas durante a primeira metade do século XVIII.

Simonsen quando tratou das regiões econômicas do Brasil, apontou o século XVIII como caracterizado por um acelerado crescimento demográfico e uma acentuada repercussão na diferenciação das várias regiões econômicas do Brasil, evidenciando o deslocamento da atividade pecuária do nordeste para as proximidades das zonas de mineração.⁴

Para Caio Prado, o povoamento de Minas Gerais decorreu da exploração das minas a partir dos últimos anos do século XVII e da primeira metade do XVIII, que ao provocar um rápido crescimento populacional, ampliou a demanda por gêneros de subsistência. Estimulou-se dessa forma o desenvolvimento de outros núcleos, dedicados às atividades agropastoris. A Comarca do Rio das Mortes, sul de Minas, transformou-se rapidamente em zona de pecuária com alguma agricultura, e já em meados do século XVIII, direcionou parte dessa produção ao mercado interprovincial.⁵

Maria Aparecida Junqueira, acrescenta sobre a Comarca do Rio das Mortes:

"Era a região mais populosa da época e também a mais abundante de toda a capitania em produção de grãos, hortaliças e frutos nacionais. Abastava a toda as Gerais, de queijos, gado, carne de porco, etc." ⁶.

Outra região que desenvolveu a pecuária em fins do século XVIII, segundo Caio Prado, é a Comarca de Paracatu⁷, que constitui a parte mais ocidental da província de Minas Gerais, nos limites com as de São Paulo, Mato Grosso e Goiás. Ao sul ela incorporava o que se constitui hoje a região do Triângulo Mineiro.

Vejam os que nos relata José Alípio Goulart sobre a pecuária e a indústria do charque e do couro, que tinham pelo sal uma grande demanda.

"Invadindo o centro-oeste, iria o boi transformar toda essa extensa região na hoje mais importante zona pastoril do Brasil substituindo como riqueza econômica, o ouro e os diamantes após o esgotamento das minas. Toda a zona pecuária do centro-oeste, assim considerados os Estados de Minas Gerais, Mato Grosso e Goiás, decorre da mineração" ⁸.

"Nas Minas Gerais o sal era caríssimo. Martinho de Melo e Castro, nas suas "Instruções... ao Visconde de Barbacena", escritas em 1788, evidenciou a grande necessidade do gênero para região, não só para os habitantes, como para os animais que

⁴ SIMONSEN Roberto C. *História econômica do Brasil (1500-1820)*. 8ª ed., São Paulo: Ed. Nacional, 1978. p. 377-379.

⁵ PRADO JÚNIOR, C. *Formação do Brasil contemporâneo*. 16ª ed. São Paulo: Brasiliense, 1979. p. 56-57.

⁶ GAETA, M. A. Junqueira da Veiga. *A flor do café e o caldo de cana: Os caminhos de Sinhá e Quito Junqueira*. Ribeirão Preto: Fundação Sinhá Junqueira/Editora Vitória/Uberaba/MG, 1998, p. 13.

⁷ PRADO JR. C., op. cit., p. 57.

⁸ GOULART, J. A. *Brasil do boi e do couro*. Rio de Janeiro: GRD, 1965, p. 36.

não podiam passar sem ele e reclamou contra o seu preço que era um entrave para o desenvolvimento do consumo, o que criava uma situação aflitiva”⁹.

“O estanco do sal¹⁰, não só gerou a escassez do produto na colônia, como incentivou desenfreado contrabando, e inusitada exploração por parte dos contratadores. Em São Paulo faltava sal constantemente, tornando-se o paraíso dos atravessadores de tal gênero”¹¹.

O sal era também usado na indústria do charque, que possibilitava a conservação da carne do animal após o abate. O charque, como conseqüência, teve o seu comércio bastante estimulado.¹²

“Em Mato Grosso, a abundância de gados incentivou a fabricação de carnes secas. “Os campos do pantanal – informam dois observadores daquela região – multiplicava o gado que ali se acumulava, pois, de há muito ultrapassavam de longe as necessidades regionais e, inicialmente, seu comércio era feito entre criadores do planalto do sul do Estado com os boiadeiros do Triângulo Mineiro. Nesse particular, as charqueadas – “saladeros” – respondem a uma necessidade de aproveitamento dessa riqueza, com os recursos locais, como forma mais avançada de esforço industrial. Porém, só com o desenvolvimento posterior do comércio poderia alcançar esse objetivo”. ”¹³

Quanto ao consumo doméstico, afirma o mesmo autor que estava disseminado por toda a camada da população da colônia.¹⁴ A indústria do couro também se supria do sal. “Os couros, bem limpos, são metidos na salmora que escorre das pilhas de carne; depois de vinte e quatro horas, tiram-nos, cobrem-nos de sal, dobram-nos e estão prontos a embarcar para os mercados da Europa, onde estimam muito os que são preparados desse modo”¹⁵.

Retomando a questão do povoamento do centro-oeste, Hildebrando Pontes, nos informa que de 1800 a 1859, já na primeira metade do século XIX, o chamado “Sertão da Farinha Podre”, onde hoje se localiza Uberaba, no Triângulo Mineiro, assistiu a instalação de inúmeras famílias de colonos procedentes das áreas de mineração decadentes, atraídas pelas condições extremamente propícias à atividade agropecuária.¹⁶

Nos relatos dos documentos que arrola, esclarece sobre o caráter que seus povoadores imprimiram à economia regional. Os depoimentos ressaltam a importância dos rios, que possibilitaram intensa atividade mercantil. Assim, através da navegação fluvial estabeleceu-se um amplo circuito comercial. Nessa região, a cidade de Uberaba, segundo Pontes, sentiu os reflexos da navegação que se estabeleceu entre os rios Mogi Guaçu, [Pardo] e Grande.¹⁷

⁹ Op. cit., p. 246.

¹⁰ ELLIS, Myriam. *O monopólio do sal no Estado do Brasil (1631 - 1801)*. São Paulo: USP/FFCL. Boletim nº 197/14 (História da Civilização Brasileira), p. 15, 43 e 60. Nota: Segundo Myriam Ellis, o estanco do sal estendeu-se de 1631 a 1801. p. 47-49.

¹¹ GOULART, J. A., op. cit., p. 247

¹² GOULART, J. A., op. cit., p. 93.

¹³ Op. cit., p. 98. Goulart faz referência a Almeida, F.F.M e Alves de Lima, M. *Planalto Centro Ocidental e Pantanal Matogrossense*. Rio de Janeiro: IBGE, 1959, p. 156.

¹⁴ Op. cit., p. 94.

¹⁵ Op. cit., p. 116.

¹⁶ PONTES, Hildebrando. *História de Uberaba e a civilização do Brasil central*. Minas Gerais: Academia de Letras do Triângulo Mineiro/Artes Gráficas, 1978, p. 87-90.

¹⁷ Op. cit., p. 89-92.

Vaz de Mello, em memorial que apresentou em 1838 ao Presidente da Província de São Paulo, sobre o reconhecimento das possibilidades de navegação nos rios Pardo e Mogi Guaçu, já indica a presença, em 1830, do transporte fluvial de mercadorias naquela via fluvial¹⁸.

Nos relato de Hildebrando Pontes que se segue, essas informações se confirmam.

"Foi ainda dentro desse lapso de tempo [1827-1859] que o major Eustáquio dotou Uberaba com dois melhoramentos de natureza relevantes: a abertura do Porto de Ponte Alta, em sociedade com o vigário Antônio José da Silva, e a navegação do rio Mogi-Guaçu até ao rio Grande, para o transporte de sal, um dos gêneros de primeira necessidade e ainda muito escasso no país. Com a inauguração desses transportes o comércio de Uberaba avigorou-se.

Abriram-se estradas novas em direção ao sul de Goiás onde o sal e outros gêneros procedentes dos portos de Santos, em escala por Uberaba, tiveram franca entrada.

Esses trinta e dois anos (1827-1859) foram, no princípio, a época mais pujante do desenvolvimento de Uberaba, que alcançou as prerrogativas de vila e cidade. A sua população aumentou e o comércio nos três últimos anos quadruplicou a venda do sal cuja importação subia a 135 mil sacas ou alqueires".¹⁹

Tais observações nos sugerem a existência de uma rota mercantil ligando São Paulo às regiões mineiras.

Cunha Mattos ao tratar das importações e exportações da província de Minas nas primeiras décadas do século XIX, nos apresenta alguns dados do Barão de Eswege, sobre o comportamento destas entre 1818 e 1819²⁰.

Tentaremos identificar a importância econômica de alguns dos gêneros listados, ao se destacarem em relação aos demais apresentados.

Nas importações, apresentam-se nessa ordem²¹, o sal, seguido da fazenda seca em caixa, do vinho, de escravos novos, e do peixe salgado, entre outros produtos.

Nas exportações se destacam²², o toucinho e a carne salgada (os valores estão agregados) o gado vacum, bestas muares, porcos, e queijos, entre outros.

¹⁸ MELLO, Fernando Vaz. *Memorial sobre o curso dos rios Pardo, e Mogy Guassú e possibilidade de sua navegação*. Apresentado ao Exm. Governo da Província por Fernando Vaz de Mello, Engenheiro Civil. São Paulo: Typ. Imparcial de J. R. de Azevedo marques, 1859. In: RATH, Carlos. *Fragmentos Geológicos e Geographicos etc., para a parte phisica da estatistica das provincias de S. Paulo e Paraná*. São Paulo: Typographia Imparcial, 1856, p.17.

Texto: "Eu não sou o primeiro Argonauta que tenha fendido as aguas do Rio Pardo, não fui a Colchos roubar o vello d'ouro! Não: a sombra respeitavel do finado Capitão-mór Eustaquio se ergueria contra o usurpador de uma gloria, que só a elle cabe. Já em 1830 as águas do Rio Pardo gemerão com sulco de pesadas canoas peijadas de sal ...".

¹⁹ PONTES, H. op. cit., p. 91-92.

²⁰ CUNHA MATTOS, R. J. *Geografia histórica da província de Minas Gerais (1837)*. Vol. 2. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1981 (Reconquista do Brasil), p. 79.

²¹ Para tentar uma aproximação sobre o grau de importância em relação as demais mercadorias listadas, consideramos o valor da arrecadação de tributos pela província com cada diferente mercadoria, expressa pelos "Direitos de Entradas". Segundo Cunha Mattos (op. cit., p. 80), "*As cargas que importam para a província são sujeitas aos mesmos direitos de entrada nos registro fluviaes, como se pratica nas alfândegas dos portos secos*".

Até aqui nossa tentativa foi dirigida para a caracterização do perfil de uma economia que gerada com a mineração, tudo indica que a partir de seu declínio possibilitou um novo direcionamento aos empreendimentos econômicos das regiões de Minas Gerais, Goiás e Mato Grosso.

Pudemos notar que a pecuária assumiu um importante papel econômico. Constata-se também que se destacou entre as mercadorias o sal, produto suprido pela importação litoral-interior.

Considerados esses fatores, podemos pensar na existência de um mercado interno atrativo aos interesses mercantis.

Traçada pois em linhas gerais as características da economia do centro-oeste, tentaremos ver como se articularam tais empresas na consecução de seus objetivos para alcançar essa região.

3. As estratégias das empresas no Oeste paulista

A partir da segunda metade do século XIX, uma nova dinâmica marca a economia paulista. Caio Prado definiu esse momento como o de maior transformação econômica da história brasileira, até então.

"É certo que se trata de um prolongamento da fase anterior, e resulta em última análise da emancipação do país da tutela política e econômica da metrópole portuguesa. Mas a primeira metade do século é de transição, fase de ajustamento à nova situação criada pela independência e autonomia nacional; a crise econômica, financeira, política e social que se desencadeia sobre o Brasil desde o momento da transferência da corte portuguesa em 1808, e sobretudo da emancipação política em 1822, prolonga-se até meados do século; e se é verdade que já antes deste momento se elaboram os fatores de transformação, é somente depois dele que amadurecem e produzem todos os frutos que modificariam tão profundamente as condições do país. Expandem-se então largamente as forças produtivas".²³

No contexto de tais transformações, nos interessam de imediato as relacionadas com a ampliação e modernização das vias de comunicações e transportes. A tecnologia do vapor, colocava à disposição dos novos empreendimentos um transporte mais moderno e eficiente. A ferrovia já havia dado os primeiros passos no Brasil, mas na província de São Paulo vai suscitar grandes debates.

Tal empresa, demandando grandes investimentos em capitais privados, lutou para obter o apoio do Estado. Pleiteavam os agentes privados o estabelecimento de uma política que desse garantia aos capitais investidos na instalação das ferrovias, com medidas que protegessem o monopólio destas, em vasta área onde conseguissem o direito de estender suas linhas. A Lei 641 de 26 de julho de 1852, do Governo Imperial veio atender a esses reclamos.²⁴

Foi esse o impulso inicial para o grande desenvolvimento ferroviário nacional.

²² Para tentar uma aproximação sobre o grau de importância em relação as demais mercadorias listadas, consideramos o valor da receita auferida pela província com a exportação de cada produto.

²³ PRADO JÚNIOR, C. *História Econômica do Brasil*. 28ª ed. São Paulo: Brasiliense, 1983, p.192.

²⁴ O *Suplemento da Revista Ferroviária* nº 2196, de abril de 1997, assim se refere à primeira lei sobre concessão de ferrovias – Lei 641, de 26 de julho de 1852, do Governo Imperial: "A lei incluía nos incentivos, a garantia de juros de 5% sobre o capital empregado na construção de estradas de ferro, aos quais posteriormente os governos provinciais acrescerem mais 2% pagos pelos seus cofres. Criava também o chamado privilégio de zona, não permitindo a construção de outras ferrovias numa faixa de 33 km para cada lado da linha sem o consentimento da ferrovia concessionária, e dava-lhe o direito de fazer desapropriações e explorar as terras devolutas, bem como isenção de impostos para o material importado, inclusive para o carvão que utilizasse como combustível".

Essa legislação vai no decorrer do tempo sofrer algumas modificações, mas ainda assim mantém-se os subsídios. Algumas empresas, no afã de conseguirem seus intentos nas concessões, ao enfrentarem a concorrência de outras acabam por abrir mão dos subsídios oferecidos pelo governo.

É exemplo desse caso a Companhia Paulista. Em 1880, ante a iminência da concessão pelo Governo Imperial do privilégio à Mogiana em estender suas linhas de Casa Branca a Ribeirão Preto, requereu à Assembléia Provincial esse mesmo direito abrindo mão do subsídio de garantia de juros²⁵.

Na província de São Paulo a ferrovia se apresentava pois como o grande agente propulsor da economia cafeeira. Substituindo o transporte animal resolveria um grande impasse, o do elevado custo desse transporte em decorrência do aumento progressivo do percurso até o porto de Santos.

Para Flávio Saes, "além do custo do transporte, outro óbice que se colocava era o péssimo estado das estradas de rodagem que causava perdas de mercadorias e mesmo de animais"²⁶.

Segundo este autor, "entre 1870 e 1875, foram formadas quatro empresas ferroviárias nacionais que prolongaram as ligações entre o Porto e o Planalto nas mais diversas direções", apontando na ordem de constituição, a Paulista, a Mogiana, a Ituana e a Sorocabana²⁷.

O Governo Imperial, no ano de 1873, através da Comissão Pimenta Bueno, tomou para si a iniciativa de "proceder ao estudo de uma estrada de ferro que, partindo de Rio Claro, se dirigisse às margens do rio Paraná ou Paranahyba, com direção à Província de Matto Grosso"²⁸. Posteriormente demoveu-se desse projeto, abrindo-o aos interesses da iniciativa privada.

Em 1876, a Companhia Paulista, que já havia alcançado com suas linhas a cidade de Rio Claro²⁹, determinou proceder pelo engenheiro Castro Barbosa, ao reconhecimento do terreno e levantamento do traçado de uma provável ferrovia para o Mato Grosso passando por Minas e Goiás³⁰.

Apontava como aspecto positivo do traçado proposto, o fato de que a companhia captaria todo o comércio que se estabelecia do sertão de Minas entre "Uberaba e Sant'Anna do Parnahyba" com a Província de São Paulo. Observou a presença de uma animada navegação pelos rios Mogi Guaçu e Pardo, na qual o sal se apresentava como o principal produto de importação. A Companhia Paulista requereu então em 19 de abril de 1876 ao Governo Geral autorização para o empreendimento³¹. Por motivos relacionados à não aceitação do traçado que o governo queria impor, a Companhia Paulista desistiu desse intento.

No ano de 1880, os trilhos da Paulista chegavam a Porto Ferreira quando passa a disputar com a Mogiana o prolongamento para Ribeirão Preto. No entanto essa concessão foi feita à Mogiana, estendendo-lhe ainda o governo o direito de alcançar com seus trilhos as margens do rio Grande, na divisa com Minas.

²⁵ ZAMBONI, Maria Célia. *A Mogiana e o café: contribuições para a história da estrada de ferro*. Franca, 1993. Dissertação (Mestrado em História, Área de concentração: Relações Sociais, Cultura e Ideologia) - Faculdade de História, Direito e Serviço Social, Universidade Estadual Paulista, p. 32.

²⁶ SAES, Flávio A. M., op. cit., p.180.

²⁷ Op. cit., p. 181.

²⁸ PINTO, Adolpho Augusto. *História da viação pública de São Paulo*; introdução e notas de Célio Debes. 2ª Ed, São Paulo: Governo do Estado, 1977 (Paulística, 2), p. 62.

²⁹ Op. cit., p. 44.

³⁰ *Relatório da Assembléia Geral dos Acionistas da Companhia Paulista das Estradas de ferro do Oeste*, sessão de 01/09/1876. (Anexo N.º 17)

³¹ *Relatório da Assembléia Geral dos Acionistas da Companhia Paulista de Estradas de Ferro do Oeste*, sessão de 01/09/1876.

Estudos realizados por Gitel Vugman³² e Maria Célia Zamboni³³, identificaram como objetivos da Mogiana, ultrapassar os sertões paulistas alcançando através do Triângulo Mineiro o coração do país, incorporando à economia paulista os núcleos de lavoura e criação de gado.

A Companhia Paulista voltou-se então para outro objetivo, o de interligar a sua via férrea através da navegação fluvial pelos rios Mogi Guaçu, Pardo e Grande, e atingindo dessa forma a fronteira do centro-oeste.

No reconhecimento que fez, sobre as condições técnicas e econômicas que viabilizassem o empreendimento, o engenheiro José Pereira Rebouças, ao avaliar a importância econômica de tal iniciativa para a Companhia Paulista, afirmou:

" Consideramos a criação da navegação a vapor nos rios Pardo e Mogy-guassú elemento de primeira ordem para aumento de renda no presente e no futuro da Companhia Paulista.

O estabelecimento dessa navegação, iniciando-se em Porto Ferreira e terminando no porto do João Gonçalves, no Rio Grande, n'uma extensão de 50 léguas [300 km], é um grande passo dado para a comunicação da província de S. Paulo com a de Matto Grosso, que para ser racional e economicamente feita é forçoso que seja realizada pela Companhia Paulista.

Servirá essa navegação aos municípios de S. Carlos do Pinhal, Araraquara, Jaboticabal, S. Simão e Ribeirão Preto, sul da província de Minas, da província de Goyaz, e às regiões marginaes ao Rio Grande (Paraná, depois da sua junção com o Parnahyba) da província de Matto Grosso.

Dos municípios acima citados poder-se-há contar com importação e exportação.

Para os sertões de Minas, Goyaz e Matto Grosso a principio só dever-se-há contar com a importação do sal. É o sal ahi nesses lugares genero de primeira necessidade vendido actualmente no Fructal por 7\$000 a 8\$000 e no Uberaba por 8\$000 a 9\$000 por alqueire de 37 kilos.

A industria principal naquellas regiões é a criação de gado, actualmente não tão extensa quanto era de desejar, porque o preço do sal é ainda elevado.

A navegação, levada até o Rio Grande, creará no porto do João Gonçalves, que serve ao Fructal, enorme emporio para o commercio do sal "³⁴.

Com a implantação da hidrovia a Paulista visava ampliar o seu tráfego, compartilhando a receita de outras mercadorias com a de seu principal produto, o café.

Requerida pela Paulista a concessão de privilégio para explorar a navegação em 17 de janeiro de 1883, o processo que envolvia interesses de outra empresa ferroviária, a Companhia do Rio Claro, teve do Governo Geral o parecer de que "a questão devia regular-se pelos principios geraes da liberdade da

³² VUGMAN, Gitel. *A Companhia Mogiana de Estradas de Ferro e Navegação (1872 - 1914): Subsídios para estudo de uma estrada de ferro paulista*. São Paulo, 1976. 230 p. Dissertação (Mestrado em História) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo. p. 9.

³³ ZAMBONI, Maria Célia. *A Mogiana e o café: contribuições para a história da estrada de ferro*. Franca, 1993. 164 p. Dissertação (Mestrado em História, Área de concentração: Relações Sociais, Cultura e Ideologia) - Faculdade de História, Direito e Serviço Social, Universidade Estadual Paulista.

³⁴ *Relatório da Assembléia Geral da Companhia Paulista de Estradas de Ferro do Oeste*, sessão de 11/08/1883, Anexo nº 1, p. 24.

industria com abstenção dos poderes geral e provinciaes no intuito de limitar o direito da navegação dos referidos rios pela concessão do privilegio".³⁵

Estando pois aberto aos capitais privados a iniciativa desse empreendimento, a Companhia Paulista mandou proceder aos estudos para implantar a navegação. Em assembleia geral de 26 de agosto de 1883 a Companhia Paulista de Estradas de Ferro do Oeste tinha os seus estatutos reformados e passava a se denominar "Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes".

Integrava então a companhia um capital social de vinte mil conto de réis. Prescrevia o documento, entre as finalidades da empresa em explorar estradas de ferro, a de realizar qualquer plano de transporte visando o aumento do tráfego em suas linhas, inclusive o plano de navegações fluviaes.³⁶

O processo de implantação da hidrovia consolidou-se a 10 de janeiro de 1887, ligando Porto Ferreira ao Pontal do rio Pardo, com a abertura daquela estação ao tráfego. Contava a companhia para os transportes com cinco vapores e oito lanchas.³⁷

Do exposto, percebe-se que o governo atuava mais com os subsídios do que com os investimentos em capitais, estes ficavam por conta dos agentes privados. Dessa forma as empresas se constituíram em companhias por ações e como tal tinham por meta principal a rentabilidade de suas linhas.

Somente esse fato pode justificar a busca de novas fontes de captação de receita, a fim de complementar aquela gerada por um produto de exportação, o café. Através da atuação da Companhia Paulista pela navegação no rio Mogi Guaçu, tentaremos adiantar alguns dados nesse sentido.

4. A importância da seção fluvial para o tráfego da Companhia Paulista

Pela discussão até aqui realizada pode-se pressupor nos objetivos da Companhia Paulista, que tinha a seção fluvial duas finalidades. Uma direcionada para o aumento do tráfego da ferrovia, e por consequência o da receita, através da captação da produção de café que se expandia ao longo do rio Mogi Guaçu.

Outra, direcionada para atender a demanda de produtos ligados ao abastecimento dessa região, cuja população crescia com a ampliação das áreas produtivas cafeeiras³⁸. O suprimento de sal para a pecuária que se desenvolve na região centro-oeste e posteriormente se irradia para a província paulista abaixo do Triângulo Mineiro. O sal, destinado principalmente a suprir a pecuária que se desenvolve na região centro-oeste e posteriormente se irradia para a província paulista abaixo do Triângulo Mineiro, tem sua presença marcante nos interesses da Companhia Paulista.

O sal segundo Flávio Saes, "surge como importante fator na receita das ferrovias em seu início, não só pelo que representa como percentual da receita, mas por dar origem ao transporte no sentido que os trens têm de viajar quase vazios. Dessa forma, a constância do frete gerado pelo transporte de sal aparece, para as ferrovias, como importante fator na formação de sua receita".³⁹

³⁵ *Relatório da "Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes"*, para a sessão de Assembleia Geral de 25/02/1883, São Paulo: Typographia do Correio Paulistano, 1883. Nota: Na petição de privilégio da Paulista não consta o rio "Parnahyba" e o documento sobre a petição da Companhia do Rio Claro a São Carlos do Pinhal não foi localizado.

³⁶ *"Estatutos da Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes"*, reformados em Assembleia Geral celebrada a 26 de agosto de 1883. São Paulo: Typographia a vapor de Jorge Seckler & C., 1883".

³⁷ *Relatório da Diretoria da "Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes"* para a sessão de Assembleia Geral de 25 de março de 1887. São Paulo: Typographia a vapor de Jorge Seckler & C., 1887. (Anexo 7, p. 49 e 54).

³⁸ SAES, Flávio Azevedo Marques de. *As ferrovias de São Paulo, 1870-1940*. São Paulo: Hucitec, 1981. "Citando José Francisco Camargo: "Pela observação verifica-se, no caso do Estado de São Paulo, existirem relações estreitas entre o impulso demográfico das suas diversas zonas, o seu desenvolvimento econômico e a expansão da via férrea." p. 43.

³⁹ Op. cit., p. 100.

Relatório do ano de 1888 aponta a falta do sal no mercado como responsável por generalizada especulação nos preços. Assim, a Companhia Paulista, através de sua seção fluvial, sentia-se impedida de atender aos seus fregueses no "remoto interior", na espera de que os preços se tornassem compensadores ao seu comércio.⁴⁰

Constata-se pois que além do transporte como atividade-fim, a empresa procurou aumentar sua receita através do comércio com o sal.

Quanto às importações de um modo geral, os dados se apresentam agregados, porém no relatório acima citado constam delas o carvão de pedra, trilhos e acessórios para as estradas de ferro, cal e mecanismos. O mesmo documento aponta ainda quando às diversas mercadorias exportadas, a madeira, tijolos, telhas, e lenha, entre outras que não especifica.

Recorreremos a seguir a alguns dados para concluir essa discussão.

Conforme já observamos em outro local, pelo fato da hidrovia ser considerada uma seção da ferrovia, a análise dos dados estatísticos disponíveis nos relatórios da empresa, notadamente os que possam estar relacionados às atenções do mercado interno, acabam sendo discriminados de forma agregada. Geralmente são apresentados como "diversos", tanto na exportação quanto na importação.

Em vista desse fato, em nosso percurso estamos anotando nos relatos dos agentes, as diversas mercadorias citadas, com o objetivo de estabelecer um rol de itens que possibilitem identificar esses "diversos" produtos.

Ainda assim tentamos uma projeção com os dados de que dispomos, na tentativa de evidenciar, se um dos objetivos propostos pelos estatutos da empresa, o de através da navegação fluvial aumentar o tráfego nas suas linhas férreas foi alcançado. Pelo menos quando de sua implantação.

No quadro que se segue apresentamos o volume de mercadorias transportadas pela Companhia Paulista, de 1880 a 1887, numa série anual. O ano de 1881 não foi considerado por não dispormos de tais dados.

Para tentar apreender as flutuações no volume de mercadorias transportadas pela Companhia Paulista com a implantação da navegação fluvial, optamos pelos seguintes procedimentos:

- (1) Tomamos por referencial de partida o volume de mercadorias registrado no movimento da estação ferroviária de Porto Ferreira, a partir do segundo semestre de 1880, ano em que foi aberta ao tráfego. A escolha dessa estação deve-se ao fato de, por estar situada no ponto extremo da linha da Paulista, no sentido litoral-interior, o movimento de suas mercadorias deve refletir a demanda de exportação e importação pela região que passa a atender. Situada às margens do rio Mogi Guaçu, Porto Ferreira constituiu-se com a chegada da ferrovia, em 1880, num importante entreposto para as mercadorias que demandavam para toda a região, principalmente a do vale dos rios Mogi Guaçu, Pardo e Grande, em direção ao centro-oeste, bem como para o escoamento no sentido interior-litoral de mercadorias que estas exportavam.
- (2) A escolha do segundo semestre dos anos considerados na série a ser analisada não foi aleatória, objetiva estabelecer uma coerência na análise dos dados em função do caráter sazonal das flutuações do volume de certas mercadorias nos diferentes semestres.
- (3) A partir de 1885 passamos a considerar o movimento da seção fluvial paralelamente ao da estação (seção) ferroviária. Tal procedimento permite observar as flutuações do volume de mercadorias em cada uma dessas seções, e ao mesmo tempo relacioná-las com as anteriores, exclusivas do tráfego ferroviário.

⁴⁰ Relatório da "*Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes*" para a sessão de Assembléia Geral em 30 de setembro de 1888. São Paulo: Typographia a vapor de Jorge Seckler & Comp, 1888. (Annexo. 2, p.40).

QUADRO I - IMPLANTAÇÃO DO TRANSPORTE FLUVIAL NO MOGI GUAÇU E SUA REPERCUSSÃO NO TRÁFEGO DE MERCADORIAS DA COMPANHIA PAULISTA

ESTAÇÃO	A N O 2º SEM	EXPORTAÇÕES (Ton.)			IMPORTAÇÕES (Ton.)				TOTAL GERAL
		Café	Diver- sos	Total	Sal	Açúcar	Diver- sos	Total	
P.Ferreira	1880	216	143	359	154	---	286	440	799
P.Ferreira	1881	---	---	---	---	---	---	---	---
P.Ferreira	1882	1000	36	1036	153	15	41	122	1158
P.Ferreira	1883	2040	159	2199	247	9	103	359	2558
P.Ferreira	1884	1999	147	2146	301	10	120	431	2577
P.Ferreira	1885	561	119	680	68	17	249	334	1014
Via fluvial (1)		602	82	684	111	---	61	174	858
Soma		1163	201	1364	179	17	310	508	1872
P.Ferreira	1886	2417	113	2530	134	21	257	412	2942
Via fluvial (2)		1415	118	1533	346	---	87	433	1966
Soma		3832	231	4063	480	21	344	845	4908
P.Ferreira	1887	1413	163	1576	66	22	303	391	1967
Via fluvial (3)		2418	395	2813	282	---	444	726	3539
Soma		3831	5583	4389	348	22	747	1117	5506

FONTE: Relatórios da Companhia Paulista dos semestres considerados.

Observações:

- (1) 1885 - Inaugurado o tráfego até o Porto Amaral
- (2) 1886 - Tráfego fluvial parcial - até o Porto Pinheiros
- (3) 1887 - Tráfego fluvial total - até o Pontal do Rio Pardo (200) Km

Estações da Via Fluvial:

- | | | | |
|-------------------|----------------------|-------------------------|------------------------------|
| 1. Porto Ferreira | 4. Porto Pulador | 7. Porto Cedro | 10. Porto Jaboticabal |
| 2. Porto Prainha | 5. Porto Cunha Bueno | 8. Porto Martinho Prado | 11. Porto Pitangueiras |
| 3. Porto Amaral | 6. Porto Jataí | 9. Porto Pinheiros | 12. Porto Pontal (Rio Pardo) |

Pelos dados apresentados no Quadro - I, podemos observar, numa primeira aproximação, comparando os dados apresentados referentes ao volume de mercadorias transportadas, que tanto as exportações quanto as importações aumentaram significativamente em 1886 após o início de operação da seção fluvial, e já em 1885, esta foi responsável por uma grande parcela do volume de mercadorias nesse transporte.

Tal observação nos sugere a importância da navegação fluvial para o aumento do tráfego da linha férrea, um dos objetivos preconizados nos estatutos da companhia.

Resta agora, através da análise dos anos subsequentes a 1887, até 1903, ano de sua desativação, observar como essa situação evoluiu. Essa é a proposta na continuidade de nosso trabalho.

Feitas estas considerações iniciais julgamos haver levantado algumas questões cuja discussão mais ampla possibilite o direcionamento de nossa pesquisa, no sentido de, através do estudo da atuação

da "Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes", tentar perceber o seu grau de envolvimento com as atividades voltadas para o atendimento do mercado interno.

-o-o-o-o-o-o-o-

HILARIO DOMINGUES NETO

Aluno Pós Graduação - Mestrado em Economia - Concentração em História Econômica

Universidade Estadual Paulista - Faculdade de Ciências e Letras

Campus de Araraquara-SP

Orientadora: Prof^a. Dra. Dora Isabel Paiva da Costa