

SINGRANDO O MOGI-GUASSU: UM ESTUDO SOBRE A FORMAÇÃO DE UM MERCADO INTERNO REGIONAL (1883-1903)

HILÁRIO DOMINGUES NETO
Universidade Estadual Paulista "Julio de Mesquita Filho"
Faculdade de Ciências e Letras, - Araraquara - SP

O objetivo deste trabalho, através do estudo da navegação mercantil da Companhia Paulista no Rio Mogi-Guaçu, é o de acompanhar a evolução e a dinâmica do mercado interno regional, na órbita da economia agroexportadora cafeeira.

Ao questionarmos o por que do emprego da navegação fluvial, constatamos que a iniciativa da Companhia Paulista, se apresentou naquele momento como a opção única, inserida no processo de constituição de uma economia capitalista envolta em uma acirrada concorrência com outras empresas ferroviárias.

À medida que intensificávamos o contato com as fontes, os interesses que moviam os agentes da Paulista começavam a ficar mais claros. Além das atenções à agroexportação cafeeira, cuja produção se estendia pelo Vale do Mogi-Guaçu rumo ao interior, outros se agregavam, voltados para uma economia de abastecimento interno, com base na agricultura e na pecuária.

Esse empreendimento em transportes, mobilizou o capital privado captado entre seus acionistas¹, fazendeiros, industriais, comerciantes, e outros "homens de negócios" ligados à economia cafeeira, ou, resumindo numa única pessoa, o cafeicultor paulista que incorporava a um só tempo essas múltiplas funções.²

O Estado, ainda que entendendo a via fluvial como um meio de comunicação fundamental para promover ampla integração territorial, diante da falta de recursos materiais, limitou-se à elaboração de amplos projetos de viação que não chegaram a ser implementados.³ No mais, regulamentava e fiscalizava a execução de projetos fluviais pela iniciativa privada, muitos dos quais não foram bem sucedidos.

A constatação nas fontes da adoção na navegação do Mogi-Guaçu, de uma tecnologia importada de países estrangeiros, nos conduziu à uma análise, no sentido de verificar se não dispúnhamos no Brasil, de recursos tecnológicos que viabilizassem tal empreendimento.

Verificamos então, que apesar das experiências nativas aperfeiçoadas no período colonial, não se desenvolveram as técnicas que a engenharia dos países industrializados empregavam, para fazer frente às adversidades dos cursos de rios de difícil navegação como o Mogi-Guaçu.

No tocante à tecnologia naval, embora se tivesse incentivado a formação de uma indústria naval nacional, em função de nossa tradição marítima mercantil, esta sobreviveu a duras penas, frente ao protecionismo que privilegiando a entrada equipamentos importados, inviabilizou empreendimentos como o do Porto de Areia.⁴

Estaleiros mantidos pelo governo, como o Arsenal de Marinha da Corte, entre outros, estiveram voltados para o apoio logístico de nossa Marinha de Guerra, não desenvolvendo iniciativas em atenção à navegação mercantil.⁵

Conjugados esse fatores, pudemos entender o motivo da Companhia Paulista haver procurado o suprimento de sua frota, com vapores e barças importados da Inglaterra.⁶

A mão-de-obra especializada em engenharia naval, foi constituída por engenheiros civis da própria ferrovia, formados por nossas escolas e já dotados de conhecimentos das técnicas

da engenharia hidráulica. Esta passou a fazer parte dos currículos, em função da necessidade de modernização de nossos portos, então incipientes para dar conta do movimento da navegação costeira e internacional, que dia-a-dia se intensificava.⁷

Não foi possível definir no estudo, os mecanismos de contratação da mão-de-obra não especializada, empregada na instalação da via fluvial, principalmente no contingente de trabalhadores das obras do rio. O que se pode constatar no entanto, é que esta ficava condicionada a motivações na esfera da remuneração, pois as condições a que se expunham, de total insegurança, e de sujeição a constantes doenças, provocaram por vários momentos a sua escassez, com conseqüentes atrasos nas obras programadas.

Pode-se até sugerir neste ponto, que a falta de informações sobre os contratos de trabalho, notadamente nos estratos mais baixos da classe trabalhadora, sejam conseqüência de uma sociedade que ainda estava transitando para as relações de produção assalariadas, nas quais as empresas de transporte foram pioneiras. Dessa forma, os contratos e o controle da mão-de-obra ainda deviam se estabelecer de forma bastante consuetudinária.⁸

O que chamou a atenção, no entanto, é que movimentos contestatórios ocorridos com os trabalhadores do rio, com demandas por maior segurança no trabalho, foram resolvidos sob estímulo remuneratório, o que atestou a importância que tinha para o empreendimento, em se manter essa força de trabalho arregimentada e operando efetivamente na instalação da hidrovía.⁹

Quanto ao sistema tecnológico fluvial empregado, a ele se deve em grande parte, o funcionamento da seção fluvial praticamente sem interrupção, fato que não era comum em rios com as características do Mogi-Guaçu. O sistema de canais, os diques de represamento e o emprego de correntes e mecanismos para a tração das embarcações nas corredeiras, foram decisivos para que a navegação não fosse interrompida, mesmo durante os períodos mais críticos de estiagem.

A escolha do material flutuante adequado, com vapores e lanchas importados da Inglaterra, e a montagem destes no estaleiro de Porto Ferreira, muito contribuiu para a assimilação e emprego de novas tecnologias navais a nível local. Esse fato refletiu na grande capacidade de recuperação de eventuais avarias nos equipamentos fluviais pela empresa. Não constatamos nos registros das fontes pesquisadas, perdas, por naufrágios, de embarcações que não tenham sido resgatadas.

No entanto, com relação à segurança do trabalho, infelizmente não se pode dizer o mesmo, uma vez que constatamos a ocorrência de alguns acidentes fatais, envolvendo o pessoal empregado na hidrovía.

Operacionalmente, podemos afirmar que a empresa mantinha-se dentro de padrões que, para a época, refletiam uma condição plena à demanda de um tráfego relativamente regular, quadro que sofreu alterações a partir do ano de 1896, quando por reflexo do contínuo avanço da frente pioneira, aumentou em grande escala o volume de café à transportar

Diante da observação da transposição da frente pioneira pela navegação, questionamos o que pretendia a Paulista, ao ter se desvinculado do tráfego do café a partir daquele ponto para o interior.

Numa análise mais detida, presenciemos o interesse por outros mercados, movidos pela frente de expansão da pecuária, a partir das províncias vizinhas de Minas Gerais, Goiás e Mato Grosso. Esta, já havia se instalado antes da frente pioneira, caberia pois à seção fluvial da Paulista a sua integração à economia do Oeste Paulista, interesse reiteradamente expresso por seus agentes nos projetos da navegação.¹⁰

Neste ponto destacou-se a importância do sal, produto de grande demanda pela pecuária da frente de expansão. Foi possível constatar, a prática do monopólio de seu comércio pela Companhia Paulista por meio da via fluvial, ainda que por curto tempo.

Para a conquista desses mercados a empresa articulou estratégias concorrenciais, atuando principalmente com uma política de fretes, que embora limitada, visava estimular a diversificação do transporte de outras mercadorias, além do café. Procurava dessa forma preencher com "diversas mercadorias" os vazios do tráfego de café nos períodos da entressafra, e, no sentido do interior aumentar as importações.¹¹

Ao estimular o transporte de "diversas mercadorias", a seção fluvial também estimulou o desenvolvimento das forças produtivas regionais, direcionadas para as atenções do mercado interno.

Na análise do tráfego de mercadorias, constatamos a ocorrência de uma resposta positiva a essas estratégias, pois as "mercadorias diversas", formadas por itens que atenderiam em grande parte a esse mercado interno, apresentaram uma circulação expressiva em volume, se comparado ao do café. (Ver Tabela 3.13 e Figura 3.10, em anexo).

Contribuiu ainda para essa diversificação, a implantação da própria navegação fluvial, que ao romper o isolamento das fazendas da frente pioneira, fez com que estas abandonassem a condição de auto-suficiência para dedicarem maior atenção ao café, passando a demandar gêneros de outros mercados¹². Cabe lembrar, que o colono imigrante ao produzir um excedente para a comercialização, também criou uma oferta de "mercadorias diversas" para o tráfego da via fluvial.¹³

Evidenciamos dessa forma, a presença de um mercado interno bastante diversificado gravitando em torno da economia agroexportadora, cujos produtos marcaram uma presença importante no tráfego da seção fluvial. Ao terem apresentado um volume de tráfego em média superior ao do café, não há como se contestar essa afirmação.

Ligado à ampliação desses mercados, estaria o povoamento. Ainda que a empresa considerasse secundário o tráfego de viajantes, as flutuações da via fluvial a apontaram como importante meio para o povoamento da região ribeirinha.¹⁴

Embora a seção fluvial fosse um segmento importante para o aumento das receitas da Companhia, partimos à procura dos motivos de sua desativação, e observamos uma inter-relação de fatores, todos decorrentes da expansão da produção cafeeira no Vale do Mogi-Guaçu.¹⁵

A Companhia Paulista, partiu para uma política de expansão de seus ramais ferroviários, e, após adquirir entre 1891 e 1892 as ferrovias que lhe barravam a oportunidade de seguir com seus trilhos adiante de Porto Ferreira, o Ramal Férreo de Santa Rita e o da Rio Claro Railway, passou a captar com estes, parte do tráfego antes tributário da via fluvial, dando início à desativação progressiva da seção fluvial.¹⁶

A Mogiana ao perceber o avanço da ferrovia da Paulista para o interior, foi em busca e conseguiu em 1892, a concessão pelo governo, do privilégio para levar suas linhas da estação de Ressaca a Santos, o que a livraria da condição de tributária da Paulista, de Campinas a Jundiaí, ramal que no entanto ficou no projeto.¹⁷

Esse fato acelerou os planos de expansão da Companhia Paulista, que tentando neutralizar uma futura perda de receitas de sua tributária, conseguiu a concessão para expandir seus ramais de Rincão para o interior. Em seguida, partiu daquela localidade pela margem esquerda do Mogi-Guaçu, atravessando-o na altura de Porto Guataparará. Continuou o prolongamento da ferrovia pela margem direita do vale, e seguindo a Mogiana nos limites de sua zona de privilégio, alcançou em 1903 o Pontal do Rio Pardo, onde se localizava a estação extrema da via fluvial.

Ao envolver completamente a via fluvial, a ferrovia captou em melhores condições todo o seu tráfego, não restando à Companhia Paulista outra opção a não ser desativar o restante da navegação fluvial.¹⁸

Com os ramais ferroviários que se expandiam pelo Vale do Mogi-Guaçu, concorria a Paulista com o tráfego de sua própria via fluvial. O aumento progressivo do volume de café a transportar na hidrovia, aliado ao aumento da distância a percorrer com a contínua interiorização da frente pioneira, eram então incompatíveis com as condições que passava a apresentar a navegação fluvial. Sua capacidade instalada não respondia mais com eficiência, às necessidades de transportes da Companhia Paulista.¹⁹

Comprovada do ponto de vista empírico a hipótese da substituição da hidrovia pela concorrência da ferrovia, partimos para a sua sustentação através de um recurso utilizado por essas empresas para avaliarem sua rentabilidade, o "coeficiente de tráfego". Comparada a rentabilidade da seção fluvial com a da seção férrea do Rio Claro, que condensava as principais linhas férreas do Vale do Mogi-Guaçu, constatamos que a via fluvial vinha apresentando índices bem inferiores aos da ferrovia para a Companhia Paulista, e portanto era mais um motivo para justificar a sua desativação.

Pela comparação entre o volume do tráfego da via férrea e o da fluvial, em relação à capacidade instalada destas, nos anos que precederam à desativação da via fluvial, constatamos que a capacidade instalada da hidrovia não podia competir com a da ferrovia, em relação à economia de escala que caracterizava a expansão das ferrovias naquela região.²⁰

Através do estudo da navegação fluvial da Companhia Paulista de Vias Férreas e Fluviais, procuramos avaliar a dimensão que representou o mercado interno regional, no momento em que a economia agroexportadora cafeeira assumia a hegemonia econômica da província e depois estado de São Paulo.

Nota:

CPEFOP = Companhia Paulista de Estradas de Ferro do oeste da Província

CPVFF = Companhia Paulista de Vias Férreas e Fluviais

"ANEXOS"

Tabela 3.13 - Extensão do tráfego da "CPVFF" e tráfego de mercadorias na via fluvial - 1890 - 1903

(Fonte: DOMINGUES NETO, 2001, p. 206)

Ano	Extensão do tráfego (km)		Tráfego de café ((ton)	Tráfego de diversos (ton)	Tráfego Total (ton)
	Via férrea	Via fluvial			

1890	250	200	5.271	4.704	9.975
1891	292	200	6.035	6.758	12.793
1892	667	200	5.726	7.967	13.693
1893	731	200	3.764	6.890	10.654
1894	776	200	4.291	5.435	9.726
1895	791	200	4.282	6.999	11.281
1896	791	200	7.204	7.221	14.425
1897	791	200	6.274	7.212	13.486
1898	791	200	8.274	7.640	15.914
1899	807	200	9.721	7.160	16.881
1900	807	200	10.476	6.568	17.034
1901	823	200	8.931	6.920	15.851
1902	864	200	3.324	6.150	9.474
1903	979	66	69	645	714

Fonte: Relatórios da "CPVFF"

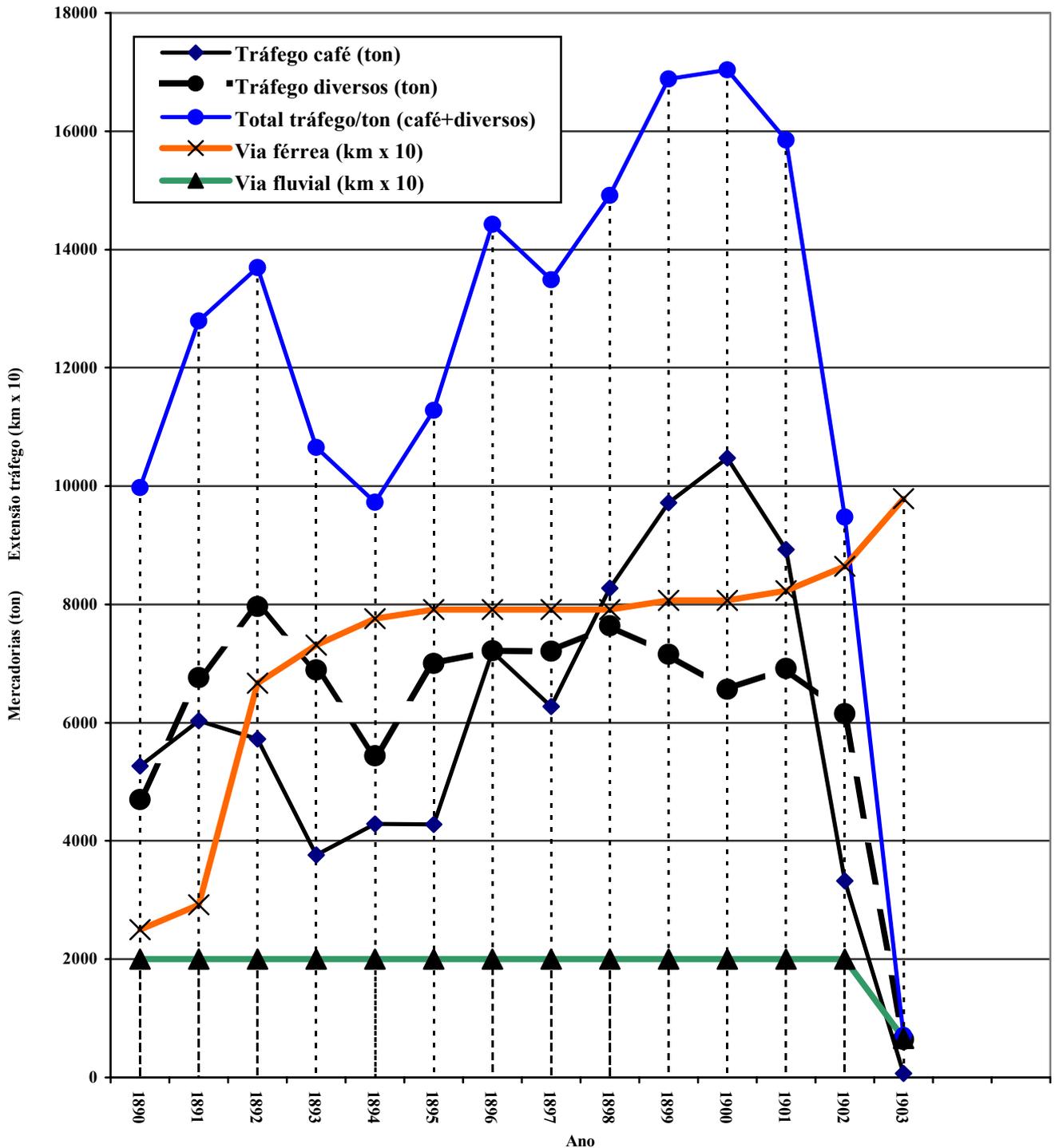
a) N° 46, de 02/04/1895.

b) N° 56, de 30/07/1905.

(Fonte: DOMINGUES NETO, 2001, p. 207).

FONTES E BIBLIOGRAFIA

Figura 3.10 - Extensão do tráfego da "CPVFF" e tráfego de mercadorias na via fluvial - 1890 - 1903



1. FONTES

RELATÓRIO da Diretoria da Companhia Paulista de Estradas de Ferro do Oeste da Província, para a sessão de Assembléia Geral de 11 de agosto de 1883. São Paulo: Tip. Correio Paulistano, 1883. (MCP = Biblioteca do Museu da Companhia Paulista)

RELATÓRIO da Diretoria da Companhia Paulista de Vias Férreas e Fluviais, para a sessão de Assembléia Geral de 28 de setembro de 1884. São Paulo: Tip. Correio Paulistano, 1884. (MCP)

RELATÓRIO da Diretoria da Companhia Paulista de Vias Férreas e Fluviais, para a sessão de Assembléia Geral de 27 de setembro de 1885. São Paulo: Tip. a vapor de Jorge Seckler & C., 1885. (MCP)

RELATÓRIO nº 42 da Diretoria da Companhia Paulista de Vias Férreas e Fluviais, para a sessão de Assembléia Geral de 26 de abril de 1891. São Paulo: Tip. da Companhia Industrial de S. Paulo, 1891. (MCP)

2. BIBLIOGRAFIA

BIANCHI, R. et. Al. (Coord). *Barão de Mauá, empresário e político*. Reedição fac-similar da 1ª ed. (1878) do livro. São Paulo: Bianchi, 1987.

BRAGA, A. C. V., DOMINGUES NETO, H.(orgs.) *A navegação dos rios Mogy-guassú e Pardo (transporte fluvial - 1883-1903)*. São Carlos: ASSER, 1999 (Série Documentos, 3).

BRASIL. Conselho Nacional de Transportes. *Planos de Viação: evolução histórica (1808-1973)*. Rio de Janeiro: Ministério dos Transportes, 1973, 554 p.

CANO, W. *Raízes da concentração industrial em São Paulo*. 2ª ed. Rio de Janeiro; São Paulo: Difel, 1977. (Corpo e Alma do Brasil).

DOMINGUES NETO, H. *Singrando o Mogi-Guaçu: um estudo sobre a formação de um mercado interno regional (1883-1903)*. Dissertação de Mestrado em Economia. Área de concentração: História Econômica. Faculdade de Ciências Sociais, Universidade Estadual Paulista "Júlio de Mesquita Filho", Araraquara, SP, 2001.

ELLIS JÚNIOR, A. *Tenente-Coronel Francisco Cunha Bueno: pioneiro da cafeicultura no Oeste Paulista*. São Paulo: s.n., 1960.

FERREIRA, J. B. M. *Vapores, encouraçados e monitores: uma indústria estatal no Arsenal de marinha da Corte (1850 - 1890)*. Dissertação de Mestrado em História. Área de concentração: História do Brasil - Instituto de Filosofia e Ciências Sociais, Universidade Federal do Rio de Janeiro, 1990. 107 p.

KERBAUY, M. T. M. *Poder político local do coronelismo ao populismo* (Um estudo de caso: São Carlos). São Paulo, 1979.189p. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais - Política) - Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras de São Bento, Universidade Católica de São Paulo.

MATTOS, C. M. *Brasil, geopolítica e destino*. Rio de Janeiro: José Olympio, 1975.

NAGAMINI, M. *Engenharia e técnicas de construções ferroviárias e portuárias no Império*. In: Vargas, Milton (org). *História da técnica e da tecnologia no Brasil*. São Paulo: Edusp: Centro de Educação Tecnológica Paula Souza, 1994. (Biblioteca básica). 1994.

PRADO JÚNIOR, C. *Formação do Brasil contemporâneo*. São Paulo: Brasiliense; Publifolha, 2000.

HILÁRIO DOMINGUES NETO

Hiladne@zaz.com.br

NOTAS:

¹ BRAGA, DOMINGUES NETO, 1999, p. 2-3.

² KERBAUY, 1979, p.39-41.

³ BRASIL, CNT, 1973, p. 4-89; PRADO JÚNIOR, 2000, P. 273, 264; MATTOS, 1975, p. 47-9.

⁴ BIANCHI, 1987, p. 9-10.

⁵ FERREIRA, 1990, p. 14, 99 e 50.

⁶ RCPVFF, 28/09/1884, p. 29-30.

⁷ NAGAMINI, 1994, p. 133-134.

⁸ DOMINGUES NETO, 2001, p. 98-103.

⁹ Op. cit., 2001, P. 103-130.

¹⁰ RCPEFOP, 11/08/1883, Anexo 7, p. 3.

¹¹ RCPVFF, 27/09/1885, Anexo 7, p. 60-1; RCPVFF, 26/04/1891, p. 162.

¹² ELLIS JÚNIOR, 1960, p. 344-345.

¹³ CANO, 1977, p. 60.

¹⁴ DOMINGUES NETO, 2001, p. 157-163 e 183-188.

¹⁵ Op. cit., 2001, p. 201-207.

¹⁶ Op. cit., 2001, p. 208-212.

¹⁷ Op. cit., 2001, p. 212.

¹⁸ Op. cit., 2001, p. 213-215.

¹⁹ Op. cit., 2001, p. 215-221.

²⁰ Op. cit., 2001, p. 221-230.