

CAFÉ, FERROVIA, E O FIM DA ERA FERROVIÁRIA EM SÃO PAULO

IVANIL NUNES

(Mestrando) Universidade Estadual Paulista,

Departamento de Economia

Bolsista FAPESP.¹

Orientadora: Profa. Dra. Maria Lúcia Lamounier

A FERROVIA EM SÃO PAULO

O momento de surgimento da ferrovia em substituição ao transporte feito em "lombos de mula" se deu quando os cafeicultores, diante da necessidade de ampliação da área plantada, buscavam soluções que não se limitavam ao problema do transporte, da mão-de-obra etc., mas ao conjunto da produção cafeeira. A ferrovia representava então, nova oportunidade de inversão para o capital cafeeiro, ao mesmo tempo em que provocava uma redução nos custos dos transportes. Surgiu então, como parte do complexo cafeeiro, contribuindo para a realização do sistema de produção exportador.

A ferrovia em São Paulo surgiu após a primeira metade do Século XIX montando uma verdadeira rede de captação de café em direção ao porto. De 1867 até a década de 1930 estava "concluída" a ocupação ferroviária paulista. Ao final deste período, dezoito ferrovias estavam formadas para atender basicamente ao transporte de café e passageiros. Desse total, nove com menos de cem quilômetros serviam praticamente de ramais de captação de cargas para as grandes e médias companhias.

O café, após o esgotamento da expansão na região do Vale do Paraíba, prosseguiu sua marcha em direção ao interior do Rio de Janeiro, Minas Gerais, Espírito Santo e em direção ao Oeste Paulista. Enquanto as regiões do Vale do Paraíba, Norte de São Paulo e Sudeste de Minas Gerais, eram servidas pela Estrada de Ferro D. Pedro II, na região Oeste o transporte era feito de forma bastante rudimentar e cara. O "lombo de mula" impedia a expansão da fronteira cafeeira, sendo que antes da inauguração das ferrovias em São Paulo, o plantio limitava-se no ano de 1854 praticamente à região Norte com 77%, seguido pela região Central (Capital, Campinas, Sorocaba e outras), com aproximadamente 14% da produção paulista.

Esse quadro parece mudar a partir de 1870 quando a produção paulista passa a representar 16% do total brasileiro atingindo 40% em 1885. A produtividade do Oeste paulista dada a maior fertilidade do solo, menor idade média dos cafezais, técnicas agrícolas mais eficientes, utilização de máquinas de beneficiamento de café, cuja fabricação já se desenvolvia na década de 1870, representavam maior lucratividade e novas plantações, com conseqüente aumento da distância entre a produção e o porto.²

A maneira como se deu esta expansão pode ser constatada na tabela abaixo na qual Milliet "divide" o Estado em sete zonas geográficas por ordem de surgimento da plantação de café, em porcentagem e, por ordem de surgimento do café.

ZONA	1836	1854	1886	1920	1935
Norte	86,5	77,4	20,0	3,4	7,9
Central	11,9	13,9	29,0	12,6	1,7
Mogiana	0,1	2,3	21,8	35,5	16,2
Paulista	1,4	6,3	23,7	18,8	11,6
Araraquarense	0,0	0,0	4,1	18,7	26,9
Noroeste	0,0	0,0	1,3	3,3	23,9
Sorocabana	0,0	0,0	0,0	7,6	12,5

fonte: Milliet, Sérgio. *O Roteiro do Café e outros ensaios*. 4.ed., São Paulo, Hucitec, 1982, p.24.

Os números mostram o deslocamento da produção cafeeira. Juntamente com essa expansão seguia a população, que em 1874, basicamente, ocupava o Vale do Paraíba, Região Central e Mogiana. Saes, diz que quase 80% da população paulista ocupavam essas três regiões nesse período, e que os três elementos, café, população e ferrovia caminharam juntos a partir da segunda metade do século XIX³.

Parece haver um certo consenso de que o traçado acompanha o escoamento da produção para o porto de Santos.⁴ Se observarmos o mapa atual das ferrovias paulistas, veremos que todos os seus extremos convergem para a capital onde "afunilam-se" em direção ao porto. Se observarmos a expansão da produção cafeeira em relação a expansão ferroviária, veremos que ambas seguem lado a lado. Utilizando a tabela de expansão cafeeira organizada por Milliet, constatamos que a região norte liderou a produção do café até a década de 1850, diminuindo relativamente, cinquenta e sete pontos percentuais em relação ao período posterior, 1886. No mesmo período a região central e paulista que em 1836 representavam juntas pouco mais de 13% da produção paulista, em 1886 passam a representar 74,5% dessa produção. É sintomático que nesse período, ocorra o grande momento das ferrovias com a ligação de Jundiaí a Santos em 1867, inauguração da Companhia Paulista em 1872 e Companhia Mogiana em 1875. Regiões que nem mesmo apareciam nas estatísticas de produção de café no Estado, em 1886, como a Araraquarense, Noroeste e Sorocabana, timidamente já aparecem como responsável pela produção, de 5% do total produzido em São Paulo. Essas três últimas regiões "despertam" para a produção cafeeira entre 1886 e 1935, quando juntas chegam a representar 29,6 do total da produção paulista em 1920, chegando a 63,3% em 1935.

No mesmo período foi inaugurada a Companhia Ituana em 1873 (que acabou por fundir-se à Sorocabana em 1893); Estrada de Ferro Sorocabana em 1875; Estrada de Ferro Araraquara em 1898, Estrada de Ferro do Dourado em 1898 e Estrada de Ferro Noroeste do Brasil em 1904, encerrando-se assim, o período de formação companhias férreas em São Paulo. Na virada do século, haviam dezoito ferrovias em São Paulo numa extensão de 3.471 quilômetros.⁵ Em 1940, passado o período de hegemonia política dos cafeicultores, as ferrovias paulistas apresentavam uma extensão de 8.622 quilômetros.⁶

A partir de 1955, com a Lei n.2698, 27 dez. 1955, que autorizava a erradicação de ramais considerados ociosos, e posteriormente com a criação da RFFSA (Rede Ferroviária

Federal S. A.) em 1957, e FEPASA em 1971, é que, dentro deste contexto de aparente crise, declínio e decadência apontado pela bibliografia, que o Estado assume o controle das ferrovias paulistas.⁷

Interessa-nos refletir aqui sobre a Estrada de Ferro do Dourado, uma ferrovia de terceira categoria, e outras ferrovias maiores, em especial, a Paulista, a Mogiana e a Sorocabana. No caso da Douradense, há evidências de que a expansão da economia cafeeira não se esgotou na região por ela servida. Pelo menos durante a sua existência de 1900 até 1949, quando ocorreu sua encampação pela paulista, ou mesmo no período posterior enquanto ramal da Paulista. O ponto de vista da bibliografia de que o fim da “era ferroviária” deu-se em função da decadência da cafeicultura, não parece convincente, pelo menos no caso da Douradense que estava localizada em uma zona de ocupação posterior aos antigos cafezais. Parece não ser correto afirmar, como faz a bibliografia, que a ferrovia no Estado de São Paulo, de forma generalizada, tenha entrado em decadência na década de 1940.

A EXPANSÃO DE NOVOS CAFEZAIS

A Douradense foi criada sob concessão do Estado de São Paulo em 1898 e inaugurada em dezembro de 1900, com sede em Ribeirão Bonito. A sua construção foi importante por atender parte da região denominada “Araraquarense” que entre o final do século XIX e primeiras décadas do século XX atingiu um grande crescimento com a economia cafeeira⁸. Em 1886 essa região produzia 4 % da produção cafeeira do Estado; em 1920 a produção saltou para 18,7 % e, em 1935 alcançou o primeiro lugar com 26,9 % da produção no Estado. Típico modelo de ferrovia do café, atendia às cidades de Ribeirão Bonito, Trabiçu, Boa Esperança do Sul, Nova Europa, Tabatinga, Ibitinga, Itápolis, Borborema, Novo Horizonte, Bocaina, Bariri e Jaú. Em seu ponto inicial fazia contato com a Companhia Paulista em Jaú e sua linha tronco se estendia para Oeste do Estado até a cidade de Novo Horizonte, tendo à sua esquerda o Rio Tietê e à sua direita a Estrada de Ferro Araraquara.

Apesar da crise que ocorria na economia cafeeira, principalmente a partir de 1930, a região na qual estava inserida a Douradense lhe permitia continuar expandindo seus trilhos em direção a novas regiões agrícolas. Em 1934, dentro desta perspectiva de expansão, a Douradense operou a troca dos trilhos entre São Carlos e Ribeirão Bonito, substituindo a bitola de sessenta centímetros para um metro. Outra iniciativa da Companhia foi o prolongamento de sua linha tronco em mais 64 quilômetros, ligando Ibitinga a Novo Horizonte, por entender essa empreitada como a “única solução para aumento das rendas da Companhia, por ir servir o mesmo uma zona nova e próspera”⁹. Em janeiro de 1937 foi inaugurada a estação de Borborema e em maio de 1939 a Douradense atingiu Novo Horizonte. No ano seguinte a estação de Novo Horizonte ocupou o primeiro lugar na arrecadação e transporte de café na empresa, confirmando a expectativa da diretoria de ser aquela “zona nova e próspera”¹⁰.

O desempenho da Douradense, e a produção cafeeira na região por ela servida, na década de 1930, aponta para a expansão. Se faz necessário confrontar esse caso particular com a bibliografia, em especial, Matos Saes, Jacob, Capelini e, que definem o ano de 1940 como o fim da “era ferroviária”.¹¹ Se havia déficit nas ferrovias em 1940, há que se ponderar que esse déficit, proveniente da receita de tráfego estava localizado nas empresas pertencentes à União e por elas administradas e nas empresas denominadas terceira categoria, cujo déficit era da ordem de 20,1 e 28,1%, respectivamente. Já as empresas administradas pelos Estados apresentavam saldo de

18,6% e as empresas particulares (concedidas pelos Estados) apresentavam saldo de 27,1 % em sua receita de tráfego.¹²

Se havia crise na economia cafeeira em 1930, há que se ponderar para o fato de que esta crise não ocorreu de modo uniforme para todas as regiões do Estado de São Paulo. Tartaglia argumenta que no período de 1930-60 ocorreu uma diversificação da agricultura paulista onde os cafezais maduros e menos produtivos das zonas mais antigas foram destruídos, dando lugar a outro tipo de cultura, ou transformados em pastagens. Nas zonas novas, com terras de maior fertilidade e produtividade, a atividade cafeeira continuou mantendo as culturas intercaladas de feijão e milho, o que aponta para a continuidade de novos cafezais.¹³ É inequívoca a importância da participação relativa do café na exportação brasileira, não apenas até 1930, mas em todo o período aqui discutido (1930-68). É principalmente em função dessa importância, que ocorreu a política de sustentação dos preços implementada com a instituição de impostos para bloquear o plantio, financiar a compra de café a ser destruído etc., que garantiu a renda na atividade cafeeira. Assim, a política de defesa permanente até 1937, a política de destruição dos excedentes até 1944, e a valorização dos preços no mercado internacional entre 1949-54, com novo aumento inclusive na participação relativa na exportação, permitiu uma sobrevida à produção cafeeira em algumas regiões para um período muito além ao da crise de 1929.¹⁴

Mesmo considerando que no ano de 1960 a participação relativa da produção cafeeira paulista se reduz, pode-se constatar que as zonas cafeeiras que se expandiram na década de 1930 (Araraquarense, noroeste e Sorocabana) continuaram a se manter como as maiores produtoras do Estado. Importante observar que o Estado de São Paulo se manteve com uma produção elevada quando se compara retrospectivamente o período 1960-30. Os dados apontam para uma concentração da produção paulista em algumas regiões entre as quais, a região da Araraquarense onde estava inserida a Douradense. Entre as dez principais zonas produtoras, pelo menos duas, (zona de Rio Preto e Catanduva) pertenciam à Araraquarense; em 11^o. lugar encontrava-se a zona de São Carlos e Jaú, também servida pela Douradense, com uma produção de 457.465 sacas no ano de 1965¹⁵.

Parece evidente que a expansão dessa ferrovia coincide com a expansão da economia cafeeira. Se de fato a economia cafeeira não se esgotou na região servida pela Douradense até o período de sua incorporação pela Paulista, ou sua desativação posteriormente, não podemos acompanhar a bibliografia que aponta o fim da “era ferroviária” em 1940 em função da decadência da cafeicultura. Pelo menos no caso da Douradense, parece haver uma lacuna, onde cabem outras explicações além da relação direta café e ferrovia.

O FIM DA “ERA FERROVIÁRIA” ?

Para os autores que tratam da questão ferroviária no Brasil, o ano de 1930 é um marco em relação à expansão do café e ferrovias iniciada no século XIX.¹⁶ A decadência do complexo cafeeiro a partir da crise de 1929 teria provocado, como consequência, o esgotamento do modelo de transportes baseado na ferrovia. Argumentam através desta bibliografia, que a partir de 1940 fica evidente ter chegado ao fim a expansão para o Oeste paulista baseada no binômio café e ferrovia em função, basicamente, de os maiores rendimentos das ferrovias estarem atrelados à economia cafeeira. Seria sintomático no caso da Companhia Paulista, velha parceira no processo de expansão dos cafezais, que houvesse ocorrido por volta de 1940 uma renovação dos serviços prestados. Em 1905 o café representava 70% da mercadoria transportada; em 1940, esse percentual se reduziu a 15%, e não chegou a 12% em 1945. Quando se considera o período

1931-46 percebe-se um aumento de 200% no número de passageiros transportados e um acréscimo de 300% sobre o total de mercadorias transportadas.¹⁷

Jacob argumenta com números a constatação de Capelini de que um novo caminho político e econômico estava sendo aberto no Brasil. Jacob aponta a opção pelo "rodoviarismo" após 1940 ao comparar a participação relativa da rodovia, da ferrovia e da hidrovia no período 1950-70 no Brasil. A rodovia transportava 38% das mercadorias em 1950, 60,5% em 1960, e atinge 69,6% em 1970; a ferrovia transportava 29,2% em 1950, se reduz para 18,7% em 1960 e atinge 16,9% em 1970. No sistema hidroviário também ocorre redução. De 32,4% das mercadorias transportadas em 1950, se reduz para 20,6% em 1960 e chega a 12,1% em 1970. Ao comparar o número de veículos rodoviários e ferroviários percebe-se um evidente crescimento tanto absoluto quanto relativo dos veículos rodoviários, (automóveis, ônibus, caminhões e outros) que salta de 987.610 em 1960 para 3.022.681 veículos em 1970. Um aumento de 206%. O número de veículos ferroviários (locomotivas, carros de passageiros e vagões) no mesmo período, aumenta de 64.447 em 1960 para 76.270 veículos em 1970. Um aumento de 18,3%.¹⁸

Há que se ponderar porém, para as particularidades que parece haver. A Douradense estava inserida na zona Araraquarense, região em que a produção cafeeira ocorreu posteriormente às regiões Paulista e Mogiana. Saes, ao buscar os motivos que teriam precipitado a mudança no papel da prosperidade das estradas de ferro em São Paulo seleciona um grupo de ferrovias composto pela Companhia Paulista, Mogiana e Sorocabana e passa a considerar esse conjunto como suficientemente relevante para a explicação da malha como um todo em função da extensão quilométrica que era de aproximadamente 50% do total da malha paulista em 1880; mais que 70% entre 1895 e 1910; e mais que 63% entre 1910-40; e, em função da posição estratégica das três ferrovias (localizadas no "corredor" interior, capital e litoral).¹⁹ Desta premissa, de que o que vale para as três regiões e para as três ferrovias, valem para todo o Estado, o autor afirma que

“O período de 1900-20 marca o estabelecimento do que praticamente constitui a rede ferroviária definitiva em São Paulo. (...) a partir de então, somente ramais de importância secundária são construídos. Entretanto, parece surgir um fato novo na história das ferrovias paulistas, porque pelo menos um desses troncos corta área de escassa população. O caso mais nítido é o da sétima zona: a Noroeste do Brasil atinge a margem do Rio Paraná em 1910; (...) o mesmo deve ter ocorrido, em menor grau, na oitava zona... (...) parecemos que entre 1900-20 a estrada de ferro se coloca, em algumas áreas à frente do café e população. Por isso mesmo o desempenho dessas estradas, como empresas, não poderia ser dos mais brilhantes, e justifica o caráter estatal de tais ferrovias”.²⁰

Acrescenta também que “A crise de 1930 e as posteriores transformações da economia paulista não conferem mais ao café o papel de elemento dinâmico. Indício desse fato é o crescimento da primeira zona (cidade de São Paulo) entre 1920-40: como a primeira zona é constituída pela capital e municípios vizinhos, a justificativa para esse crescimento se concentra no processo de industrialização acelerado na década de 1930”.²¹

No entanto, a extensão relativa dessas três ferrovias diminuem conforme outras regiões vão se expandindo. Basta que invertamos a apresentação da ordem da participação relativa apresentada acima. “Mais de 70% entre 1895 e 1910; mais que 63% entre 1910-40 e de

aproximadamente 50% do total da malha paulista em 1880”. Quanto à expansão após a década de vinte, o argumento é válido somente para o caso da Mogiana quando se refere ao fim da expansão dos trilhos, como pode ser constatado abaixo:²²

a) A Paulista se expande de Bauru a Panorama (370 quilômetros) entre 1924-62; amplia também sua ponta de linha de Barretos a Colômbia (54 quilômetros) e eletrifica sua linha tronco (Jundiá a Rincão) na década de 1920.

b) A Araraquarense se expande de São José do Rio Preto a Santa Fé do Sul (divisa com o Mato Grosso), em mais 220 quilômetros entre 1933-52.

c) A Douradense se expande de Ibitinga a Novo Horizonte (64 quilômetros) entre os anos de 1935-39.

d) A Sorocabana, além de inaugurar o trecho da serra de Santos (Mairinque a Santos em 1935), amplia o trecho de Pirapozinho a Teodoro Sampaio (70 quilômetros) entre 1958-61; (este ramal ligava as regiões cafeeiras de São Paulo e norte do Paraná).

No caso da Noroeste, não estão contemplados os motivos estratégicos da ligação do “distante Mato Grosso” à capital do Império. Preocupação detectada desde a Guerra do Paraguai.²³ Deixa de perceber o “deslocamento” econômico, típico da economia cafeeira com seu complexo em constante movimento. Isso fica evidente quando afirma que com a crise de 1930 e o processo de industrialização se encerra o papel do café enquanto elemento dinâmico da economia paulista. Entre os argumentos destaca o crescimento da primeira zona (cidade de São Paulo) entre 1920-40. De fato ocorreu um aumento da população na primeira zona. Entre 1920-40 esse aumento foi de 128%. Pelos números que o autor nos fornece percebe-se que nas zonas “novas” continuam a haver crescimento populacional. Crescimento menor, e até decréscimos populacionais, ocorreram nas velhas zonas produtoras de café conforme pode ser constatado na tabela abaixo.

Zona	1920	1940	Diferença (%)
1ª zona – São Paulo -	654.578	1.480.116	+ 128%
2ª zona – Vale do Paraíba	484.699	472.305	- 2,6%
3ª zona - Mogiana	752.524	848.659	+ 13%
4ª zona – Paulista	811.974	843.148	+ 4%
6ª zona – Araraquarense	538.771	943.832	+ 75%
7ª zona – Noroeste	136.454	856.506	+ 528%
8ª zona – Sorocabana	341.764	724.017	+ 112%

zona - Produção cafeeira em arrobas: 1920 - 1940 **diferença (%)**

1ª zona	1.007	465	- 54%
2ª zona	734.387	556.996	- 24%
3ª zona	2.271.763	1.937.219	- 15%
4ª zona	8.850.184	9.080.156	+ 2,6%
6ª zona	2.956.700	15.234.061	+ 415%
7ª zona	580.139	18.521.470	+ 3.093%
8ª zona	1.536.868	9.321.973	+ 507%

Fonte: SAES, F. A. M. As ferrovias de São Paulo, São Paulo, Hucitec, 1981, pp. 44-45.

No período acima continua a haver deslocamento da população em direção às zonas cafeeiras e, também, para primeira zona em processo de industrialização. Parece não ser possível tirar a média de três objetos diferentes. Ao falar de “ferrovias paulistas” sem levar em conta as particularidades histórico-econômicas de cada uma das três ferrovias e de suas respectivas regiões, não é possível perceber que cada uma apresenta um resultado muito particular conforme podemos acompanhar.

Em 1940, a Mogiana e sua região estavam em processo de estagnação tanto em seu principal produto quanto em crescimento populacional. A zona paulista também em declínio na produção cafeeira e atração de população ainda se beneficiava por se localizar estrategicamente entre a capital e o interior cafeeiro. Já na Sorocabana a história era outra conforme podemos observar nos dados apresentados anteriormente em relação ao crescimento populacional e produção cafeeira entre 1920-40. Fica evidente haver diferenças entre as zonas Mogiana, paulista e Sorocabana.

COMPANHIA MOGIANA

Período	Receita Total	Variação	Receita		Variação	Passageiros		Variação
			Passageiros	Mercadorias		Total		
1916-20	25.606,368		6.714,811		18.424,005		2.475.689	
1936-40	56.197,310	119%	15.393,610	129%	39.582,711	115%	2.825.959	14%

COMPANHIA PAULISTA

Período	Receita Total	Variação	Receita		Variação	Passageiros		Variação
			Passageiros	% Mercadorias		Total		
1916-20	34.126,596		7.810,907		26.241,630		2.088.271	
1936-40	130.746,78	283%	31.296,759	301%	91.417,997	248%	5.943.547	185%

ESTRADA DE FERRO SOROCABANA

Período	Receita Total	Variação	Receita		Receita de		Passageiros	Variação
			Passageiros		Mercadorias	Total		
1916-20	24.209,963		6.042,270		16.093,892		1.596.150	
1936-40	139.707,23	477%	26.467,061	338%	97.803,000	508%	5.730.266	259%

Fonte: SAES, F. A. M. Op. cit., pp.73-4, 77-8.

Em relação ao café transportado, a participação na receita e a variação no período, podemos observar que fica evidente que a região atendida pela Sorocabana encontrava-se em expansão. A Paulista, pela sua localização geográfica, se beneficiava da expansão da região Araraquarense enquanto a Mogiana demonstra estar sendo atingida por este deslocamento da produção.

COMPANHIA MOGIANA

Período	Toneladas	Café	
		Variação	% da receita total
1916-20	271.656		30%
1936-40	188.774	-30%	19%

COMPANHIA PAULISTA

Período	Toneladas	Café	
		Variação	% da receita total
1916-20	415.869		33%
1936-40	534.596	28%	20%

ESTRADA DE FERRO SOROCABANA

Período	Toneladas	Café	
		Variação	% da receita total
1916-20	74.559		14%
1936-40	286.111	284%	14%

Fonte: SAES, F. A. M. Op. cit., pp.92-3.

A hipótese de decadência e fim da “era ferroviária” no Estado de São Paulo em 1940, elaborada por Saes e Matos²⁴ parece não se aplicar, pelo menos, em relação à Estrada de Ferro Sorocabana. Há pleno crescimento em todos os itens comparados. Vale notar a diversificação das mercadorias transportadas por aquela Estrada. O café (inegavelmente o principal produto das estradas de ferro) representava apenas 14% no total da receita, nos dois períodos, apesar do aumento em números absolutos (ver tabela).

Em relação ao fim da “era ferroviária” e a Douradense se faz necessário considerar que a região Araraquarense ocupou o primeiro lugar da produção cafeeira em 1935. Apesar da reconhecida crise na economia cafeeira a Douradense continuou a expandir seus trilhos e remodelar suas linhas. Em julho de 1936 a Douradense requereu ao Secretário de Viação e Obras, concessão de uma linha, que partindo da cidade de Novo Horizonte, fosse até José

Bonifácio, passando por Itapuã e Vila Mendonça, na extensão de 95 quilômetros²⁵. Não parece razoável falar em crise nas ferrovias em função da crise cafeeira, de maneira generalizada, já que pode ser constatado que nem todas as regiões se encontravam num mesmo patamar de desenvolvimento econômico.

No caso da Sorocabana, Araraquarense e Douradense existem fortes indícios de não ter havido uma relação direta entre a decadência da cafeicultura paulista e o fim da "era ferroviária".

FONTES

ESTRADAS DE FERRO DO BRASIL. Suplemento da *Revista Ferroviária.*, jan. 1945. Rio de Janeiro, Revista Ferroviária, 1940, mensal, p.159-68.

BRASIL Ministério de Viação e Obras Públicas. *Guia Geral das Estradas de Ferro e Empresas de Transportes com elas articuladas*. Rio de Janeiro, Departamento Nacional de Estradas de Ferro, 1960.

BRASIL, Ministério da Indústria e Comércio. *Registro anual segundo Estados e Zonas Fisiográficas*. In: Anuário estatístico do café. Rio de Janeiro, Instituto brasileiro do café, 1972.

BRASIL, Ministério da Viação e Obras Públicas. Departamento Nacional de Estradas de Ferro. *Estatística das Estradas de Ferro do Brasil*. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1931-70.

ESTRADA DE FERRO DO DOURADO. *Relatório n. 20*. São Paulo, ?, anual, 1935.

ESTRADA DE FERRO DO DOURADO. *Relatório n. 25*. São Paulo, Companhia do Dourado, 1941.

ESTRADA DE FERRO DO DOURADO. *Relatório no. 21*. São Paulo, Companhia do Dourado, 1937. p.9-10.

ESTRADAS DE FERRO DO BRASIL. Rio de Janeiro, 1940. Suplemento da *Revista Ferroviária*. p.159-68.

FERROVIA PAULISTA SA. *Anuário estatístico da FEPASA*, São Paulo, FEPASA, 1972.

INSTITUTO BRASILEIRO DO CAFÉ. *Exportação brasileira do café*. in: Anuário estatístico do café 1727-1977. Rio de Janeiro, Coordenadoria de Estudos da Economia Cafeeira, 1977.

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL. *Anuário estatístico da RFFSA*. Rio de Janeiro, RFFSA, 1958.

Revista Ferroviária. Rio de Janeiro: Empresa Jornalística dos Transportes, 1940. Mensal.

BIBLIOGRAFIA

- AZEVEDO, F. *Um trem corre para o Oeste: Estudo sobre a Noroeste e seu papel no sistema de Viação Nacional*. São Paulo, Melhoramentos, 1953.
- CANO, W. *Raízes da Concentração Industrial em São Paulo*. 3^a ed., São Paulo, Hucitec, 1990 (1^a ed. em 1977).
- CAPELINI, H. M. A. *Ferrovários no país do automóvel: trilhas da resistência 1948-1980*. Araraquara, 1986. Dissertação (Mestrado em Sociologia) - Instituto de Letras, Ciências Sociais e Educação, Universidade Estadual Paulista.
- CIPOLLARI, P. *O problema ferroviário no Brasil*. São Paulo, USP, 1968.
- DEBES, C. *A caminho do Oeste: subsídios para a história da Companhia Paulista de Estradas de ferro e das ferrovias de São Paulo*. São Paulo, Bentivegna, 1968.
- FERROVIA PAULISTA S.A, FEPASA 20 anos. *Revista Comemorativa do 20º aniversário da FEPASA*. São Paulo, Superintendência Geral de Comunicação, 1991.
- JACOB, C. *Ferrovia, o caminho certo: panorama das estradas de ferro nos países de economia liberal e dirigida*. São Paulo, IMESP/DAESP, 1982.
- MATOS, O. N. *Café e ferrovias: A evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira*. Campinas, Pontes Editores, 1990.
- MILLIET, S. *O roteiro do café e outros ensaios*. 4. ed. São Paulo, Hucitec, 1982.
- PINTO, A. A. *História da Viação Pública de São Paulo*. Typografia e papelaria Vanorden & Cia. São Paulo, 1903.
- SAES, F. A. M. *As ferrovias de São Paulo (1870 - 1940)*, São Paulo, Hucitec, 1981.
- TARTAGLIA, J. C. *Agricultura e urbanização em São Paulo: 1920-80*. Rio Claro. Tese (Doutorado). Instituto de Geociências e Ciências Exatas, Universidade Estadual Paulista.
- TARTAGLIA, J. C., OLIVEIRA, L.O. *Agricultura paulista e sua dinâmica regional 1920-80*. In: Anuário estatístico do café 1727-1977. Rio de Janeiro, Coordenadoria de Estudos da Economia Cafeeira, 1977.

NOTAS:

¹ Esta reflexão faz parte dos estudos em andamento para a Dissertação de mestrado cujo objeto de análise é a Estrada de Ferro do Dourado, sob o título: Douradense, a agonia de uma ferrovia, 1930-68.

² CANO, W. *Raízes da concentração industrial em São Paulo*. 3.ed. São Paulo, Hucitec, 1990, pp.31-3.

³ SAES, F. A. M. *As ferrovias de São Paulo (1870 - 1940)*, São Paulo, Hucitec, 1981. p.43.

⁴ PINTO, A. A. *História da Viação Pública de São Paulo*. Typografia e Papelaria Vanorden & Cia. São Paulo, 1903, p.85.

⁵ Fonte: PINTO, A. A. Op. cit., pp.230-32. Parece ser possível afirmar que o sentido do traçado ferroviário paulista, em linhas gerais, já se encontrava delineado na virada do século, apesar de ter sido ampliado nos anos seguintes até a década de 1930 e reduzido sensivelmente a partir dos anos 60.

⁶ MATOS, O. N. *Café e ferrovias: A evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira*. Campinas, Pontes Editores, 1990, p.163.

⁷ Dentro dessa perspectiva de ordenamento do "caos" que estudos do Instituto de Engenharia de São Paulo, sugeriram a criação da RFE - Rede Ferroviária Estadual - que sob controle estatal deveria agrupar todas as ferrovias estatais numa única empresa. Projetos nesse sentido foram apresentados à Assembléia Legislativa nos anos de 1962, 66 e 1971, quando finalmente foi aprovado a criação da FEPASA (Ferrovia Paulista S.A), que passou a administrar através de uma só diretoria, as companhias Paulista, Sorocabana, Mogiana, São Paulo Minas e Araraquarense, (e outras a elas já agregadas antes deste processo de estatização).

⁸ MILLIET, S. *O roteiro do café e outros ensaios*. 4. ed. São Paulo, Hucitec, 1982. p.24.

⁹ ESTRADA DE FERRO DO DOURADO. *Relatório n. 20*. São Paulo, ?, anual, 1935, p.6.

¹⁰ ESTRADA DE FERRO DO DOURADO. *Relatório n. 25*. São Paulo, Companhia do Dourado, 1941. p.21.

¹¹ MATOS, O. N. *Café e ferrovias: a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira*. 4. ed. Campinas, Pontes Editores, 1990 (1ª ed. em 1974). SAES, F. A. M. *As ferrovias de São Paulo 1870-1940*. São Paulo, Hucitec, 1981. JACOB, C. *Ferrovia, o caminho certo*. São Paulo, IMESP/DAESP, 1982. CAPELINI, H. M. A. *Ferrovários no país do automóvel: trilhas da resistência 1948-1980*. Araraquara, 1986. Dissertação (Mestrado em Sociologia) - Instituto de Letras, Ciências Sociais e Educação, Universidade Estadual Paulista.

¹² BRASIL, Ministério de Viação e Obras Públicas. *Estatística das Estradas de Ferro do Brasil*. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1941, p.29.

¹³ TARTAGLIA, J. C., OLIVEIRA, L.O. *Agricultura paulista e sua dinâmica regional 1920-80*. In: Anuário estatístico do café 1727-1977. Rio de Janeiro, Coordenadoria de Estudos da Economia Cafeeira, 1977. p.115.

¹⁴ INSTITUTO BRASILEIRO DO CAFÉ. *Exportação brasileira do café*. in: Anuário estatístico do café 1727-1977. Rio de Janeiro, Coordenadoria de Estudos da Economia Cafeeira, 1977. p.115. Podemos observar que a participação relativa do café na exportação saltou de 41,56% em 1948 para 57,61 em 1949. Em 1952, atingiu a maior participação relativa desde 1900 com 73,71% da pauta de exportações.

¹⁵ BRASIL, Ministério da Indústria e Comércio. *Registro anual segundo Estados e Zonas Fisiográficas*. in: Anuário estatístico do café. Rio de Janeiro, Instituto brasileiro do café, 1972, p.14. Para o ano de 1965, com base nos dados do IBC, as dez maiores zonas produtoras de café no Estado de São Paulo, de um total de trinta e três, eram: 1) Zona de Marília (2.873.611 sacas); 2) Zona de Catanduva (1.018.385 sacas); 3) zona de Assis (861.248 sacas); 4) Zona de Rio Preto (759.137 sacas); 5) Zona de Andradina (712.487 sacas); 6) Zona de Bauru (649.644 sacas); 7) Zona de Piraju (544.901 sacas); 8) Zona de Botucatu (525.479 sacas); 9) Zona de Araçatuba (485.505 sacas); 10) Zona de Pereira Barreto (461.282 sacas).

¹⁶ AZEVEDO, F. *Um trem corre para o Oeste: Estudo sobre a Noroeste e seu papel no sistema de Viação Nacional*. São Paulo, Melhoramentos, 1953.

CAPELINI, H. M. *Ferrovários no país do automóvel: Trilhas da resistência 1948-1980*. Araraquara, 1986. ?p. Dissertação (Mestrado em Sociologia) - Instituto de Letras, Ciências Sociais e Educação, Universidade Estadual Paulista.

CIPOLLARI, P. *O problema ferroviário no Brasil*. São Paulo, USP, 1968.

JACOB, C. *Ferrovia, o caminho certo: panorama das estradas de ferro nos países de economia liberal e dirigida*. São Paulo, IMESP/DAESP, 1982. 264 p.

MATOS, O. N. *Café e ferrovias: A evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira*. Campinas, Pontes Editores, 1990. 178 p.

SAES, F. A. M. *As ferrovias de São Paulo 1870-1940*. São Paulo, Hucitec, 1981. 199p.

¹⁷ ESTRADAS DE FERRO DO BRASIL. Rio de Janeiro, 1945, *Suplemento* da Revista Ferroviária, pp.159-68.

¹⁸ JACOB, C. *Ferrovia, o caminho certo*. São Paulo, IMESP/DAESP, 1982. p. 117, 137-8

¹⁹ SAES, F. A. M. Op. cit., pp. 27-29.

²⁰ SAES, F. A. M. Op. cit., p. 53.

²¹ SAES, F. A. M.. Op. cit., p. 54.

²² BRASIL Ministério de Viação e Obras Públicas. *Guia Geral das Estradas de Ferro e Empresas de Transportes com elas articuladas*. Rio de Janeiro, Departamento Nacional de Estradas de Ferro, 1960.

²³ Segundo Matos, (MATOS, O. N. *Café e ferrovias*, São Paulo, Pontes, 1990, p.127.), “Algumas dezenas de projetos, quase todos bastante ambiciosos e tão inexecutáveis que jamais foram realizados, podem ser arrolados por constituírem uma como que pré-história da Noroeste do Brasil”. Matos indica a propósito, o livro de Correia das Neves, *História da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil*. Bauru, Liv. Brasil, 1958. Ver também: Azevedo, F. *Um trem corre para o Oeste*. São Paulo, Melhoramentos, 1953.

²⁴ MATOS, O. N. *Café e ferrovias*, Campinas, Pontes, 1990, p.168.