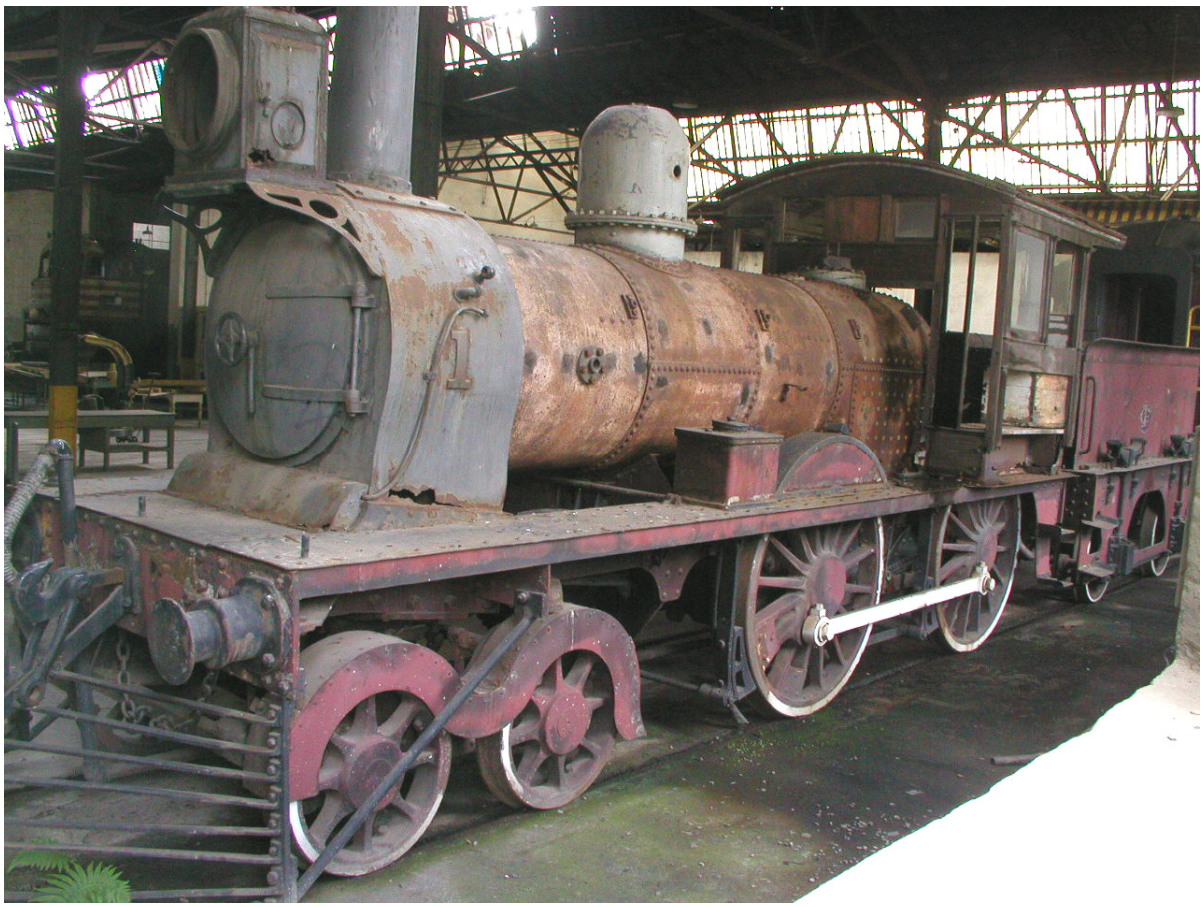
UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO

MARCELO WERNER DA SILVA

A FORMAÇÃO DE TERRITÓRIOS FERROVIÁRIOS NO OESTE PAULISTA, 1868-1892



RIO DE JANEIRO

2008

MARCELO WERNER DA SILVA

A FORMAÇÃO DE TERRITÓRIOS FERROVIÁRIOS NO OESTE PAULISTA, 1868-1892

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia (PPGG) da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), como parte dos requisitos necessários à obtenção do grau de Doutor em Geografia.

ORIENTADOR:

PROF. DR. MAURÍCIO DE ALMEIDA ABREU

Rio de Janeiro

2008

Silva, Marcelo Werner da.
S586f A formação de territórios ferroviários no Oeste Paulista, 1868-1892 / Marcelo Werner da Silva. -- Rio de Janeiro: UFRJ, 2008.
xi, 311f. : il.

Tese (Doutorado) – Universidade Federal do Rio de Janeiro, Programa de Pós-Graduação em Geografia, 2008.
Orientador: Maurício de Almeida Abreu.

1.Ferrovias – História. 2. Geografia histórica. 3. Ferrovias – São Paulo (Estado) I. Título. II.Universidade Federal do Rio de Janeiro. Programa de Pós- Graduação em Geografia.

Capa: Locomotiva n. 1 da Companhia Paulista. Museu Ferroviário de Jundiaí, foto do autor, 09.02.2006.

FOLHA DE APROVAÇÃO

MARCELO WERNER DA SILVA

A FORMAÇÃO DE TERRITÓRIOS FERROVIÁRIOS NO OESTE PAULISTA, 1868-1892

Aprovação em:

Maurício de Almeida Abreu

Doutor em Geografia, Universidade Federal do Rio de Janeiro

Fania Fridman

Doutora em Economia Política, Universidade Federal do Rio de Janeiro

Francisco Antônio Zorzo

Doutor em Arquitetura e História Urbana, Universidade Estadual de Feira de Santana

Roberto Lobato Azevedo Correa

Doutor em Geografia, Universidade Federal do Rio de Janeiro

Frédéric Jean Marie Monié

Doutor em Geografia, Urbanismo e Aménagement, Universidade Federal do Rio de Janeiro

DEDICATÓRIA

À toda a minha família, em especial à memória
de meu pai.

AGRADECIMENTOS

Ao auxílio fornecido pelas bolsas de estudo das agências financiadoras Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq) e Fundação Carlos Chagas Filho de Amparo à Pesquisa do Estado do Rio de Janeiro (FAPERJ).

Ao professor Maurício de Almeida Abreu, pela orientação e confiança.

Aos professores, funcionários e colegas do Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal do Rio de Janeiro.

Aos funcionários das instituições de memória, particularmente da Biblioteca Histórica da Companhia Paulista e do Arquivo Público do Estado de São Paulo.

A todos os colegas do Núcleo de Pesquisas de Geografia Histórica e do Grupo de Discussão em Geografia Histórica da Universidade Federal do Rio de Janeiro. A todos pelas discussões teóricas sobre geografia histórica; ao Tamer Cantelli Castro, Marcus Vinicius Silva Gomes e Vitor Alves, pelo auxílio na tabulação de dados; ao Rafael Chaves, pela ajuda com os mapas.

Ao amigo Fernando Bezerra pela amizade e ajuda na confecção dos mapas.

À Andréia Barbosa do Santos, pela força e por tudo...

Aos amigos Maria da Glória Rocha Ferreira, Roberta Figueiredo, Patrícia Feitosa, Elis Miranda, Evaristo José de Lima Neto e Rafael Straforini, pela amizade.

À toda a minha família, em especial à minha mãe e à minha irmã Mirna.

Às pessoas que contribuíram direta ou indiretamente para a realização desta pesquisa e que não foram aqui citadas...

Então nós também teremos realizado esse milagre humano dos tempos modernos – o desaparecimento das distâncias.

Relatório da diretoria da Companhia Paulista lido na sessão de Assembléia Geral de 26/09/1869.

RESUMO

SILVA, Marcelo Werner da. **A Formação de territórios ferroviários no Oeste Paulista, 1868-1892**. Rio de Janeiro: 2008. Tese (Doutorado em Geografia) - Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2008.

Essa pesquisa foi realizada segundo a perspectiva da geografia histórica, a partir de uma análise sincrônica-diacrônica, que articulando as noções de circulação, fluxos e redes, enfatizou o conceito de território. O estudo trata da implantação ferroviária na região conhecida como Oeste Paulista, no atual estado de São Paulo, entre os anos de 1868 e 1892. A construção das ferrovias foi acompanhada pela expansão da cultura cafeeira e pelo crescimento populacional da região e representou o prolongamento da ferrovia, já existente, entre as cidades de Jundiaí e o porto de Santos. A implantação ferroviária foi abordada através da articulação de duas escalas distintas. A primeira escala corresponde à região de instalação das ferrovias Paulista, Mogiana, Ituana e Rio Claro. Com essa escala procuramos identificar as práticas territoriais adotadas pelas ferrovias concorrentes em seu objetivo de manter e ampliar seu sistema de transporte e assim consolidar seu território ferroviário, entendido como a área de atuação privilegiada, em que mediavam as principais interações espaciais, particularmente de mercadorias, passageiros e mensagens telegráficas. Os conflitos entre essas ferrovias, pela defesa das zonas privilegiadas e pela primazia em novas concessões, foram configurando o território de cada uma e a rede ferroviária da região. Esses conflitos foram analisados pela ótica particular de uma das ferrovias, a Companhia Paulista, que representa a segunda escala analisada, a do território ferroviário dessa companhia. Através dessa escala pudemos acompanhar a formação e o gerenciamento de um território ferroviário, através de suas sucessivas fases de implantação e das estratégias territoriais adotadas, como foram a diversificação do transporte, com a adoção do transporte hidroviário, e o fortalecimento interno da companhia. Com essa escala foi possível mapear os principais fluxos no interior desse território ferroviário: por um lado eles se concentravam nas cidades de Campinas e Rio Claro, pólos regionais; por outro os principais fluxos se estabeleciam com o território ferroviário da companhia São Paulo Railway, que fazia a ligação de Santos a Jundiaí, de quem a Companhia Paulista era tributária, e com os territórios ferroviários das companhias Mogiana e Rio Claro, que eram suas tributárias. Desse modo, pudemos constatar que as ações e estratégias para o enfrentamento dos conflitos territoriais e para o gerenciamento interno do território ferroviário da Companhia Paulista foram fundamentais para o desenvolvimento posterior dessa ferrovia, que se firmou como a mais importante do estado de São Paulo e uma das melhores e mais eficientes do país. Do mesmo modo a própria viação férrea paulista teve suas bases e premissas de desenvolvimento fundadas no período analisado.

Palavras-Chave: Ferrovias (história); Estradas de Ferro; Geografia Histórica; São Paulo; Oeste Paulista; Territórios ferroviários.

ABSTRACT

SILVA, Marcelo Werner da. **A Formação de territórios ferroviários no Oeste Paulista, 1868-1892**. Rio de Janeiro: 2008. Tese (Doutorado em Geografia)- Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2008.

This research was made according to the historical geographic perspective. The starting point was a synchronic-diachronic analysis that articulating the notions of circulation, flux and nets, with emphasis on the concept of territory. The study deals about the railway implementation in a region known as Oeste Paulista, currently in the state of São Paulo, between the years of 1868 and 1892. The railway construction accompanied by the coffee plantation expansion and by population growth of the region which represented the prolongation that already exists, between the cities of Jundiaí and Santos harbor. The railway implementation was tackled through the articulation of the scales. The first scale corresponds to railway installation region of Paulista, Mogiana, Ituana, and Rio Claro. With this scale, we try to identify the territorial practices adopted by the rival railways in their goal to keep and increase their transportation system and that way consolidate their railway territory, understood as a privileged operation area, in which they mediated the main spatial interactions, particularly, of merchandises, passengers, and telegraphic messages. The conflicts among those railway companies to defend the privileged areas and advantage, started to configure the territory to each one, and the region railway net. Those conflicts were analysed by a unique optic of one of the railway companies, the Companhia Paulista, which represents the second scale analysed, the railway territory of this company. Through that scale we could accompany the formation and management of a railway territory, through its consecutive implementation phases and of the territorial strategies adopted, how was the diversification of the transportation with the seaplane transportation, and the internal strengthening of the company. With that scale it was possible to map the main flux in the interior of that railway territory: on one side they concentrated in the cities of Campinas and Rio Claro, regional fields; on the other side the main flux established themselves with the railway territory of São Paulo Railway company which connected Santos to Jundiaí, from which the Companhia Paulista was tributary, and with the Railway territories of Mogiana and Rio Claro companies which were their tributaries. This way, we could perceive that the actions and strategies for the confrontation of territorial conflicts and intern management of the railway territory of Companhia Paulista were essential to the subsequent development of that railway, which established itself as the most important of São Paulo state and one of the best and more efficient of the country. In the same way, the own net train transportation had its bases and premises for the development endowed in the analyzed period.

Keywords: railways (history); railway roads; historical geography, São Paulo, Oeste Paulista; railway territories

SUMÁRIO

LISTA DE FIGURAS xii

LISTA DE TABELAS xv

INTRODUÇÃO.....1

PARTE 1 - A BASE TEÓRICA E O CONTEXTO TEMÁTICO 11

CAPÍTULO 1 – A BASE TEÓRICA 12

1.1 A GEOGRAFIA E O ESTUDO DO PASSADO 12

1.2 PERIODIZAÇÕES E ARTICULAÇÕES ESPAÇO-TEMPORAIS.....19

1.3 O TERRITÓRIO 29

1.4 CIRCULAÇÃO, FLUXOS E REDES 33

CAPÍTULO 2 - A INSERÇÃO DO BRASIL NA ECONOMIA-MUNDO DO SÉCULO XIX 47

2.1 O MUNDO SE TRANSFORMA: A REVOLUÇÃO NAS COMUNICAÇÕES E NOS TRANSPORTES E A HEGEMONIA INGLESA 47

A introdução das ferrovias 54

A expansão européia para o mundo 63

2.2 A INCORPORAÇÃO DO BRASIL NO SISTEMA-MUNDO DA SEGUNDA METADE DO SÉCULO XIX 67

O capital cafeeiro.....74

CAPÍTULO 3 - AS FERROVIAS NO BRASIL.....80

3.1 AS PRIMEIRAS TENTATIVAS, 1835-1851 82

3.2 AS PRIMEIRAS FERROVIAS BRASILEIRAS, 1852-1867 87

A Estrada de Ferro de Mauá 87

A Estrada de Ferro de Recife rumo ao São Francisco 89

A Estrada de Ferro D. Pedro II 90

A Estrada de Ferro Cantagalo 91

A Estrada de Ferro da Bahia ao São Francisco 92

A Estrada de Ferro Santos – Jundiaí 93

Balanço do período 1854-1867 94

3.3 AS FERROVIAS NO BRASIL, 1868-1892 96

PARTE 2 - A FERROVIA E O TERRITÓRIO: OESTE PAULISTA, 1868-1892 105

CAPÍTULO 4 - O PROCESSO DE OCUPAÇÃO DO OESTE PAULISTA 106

4.1 OS CAMINHOS DO SERTÃO 106

4.2 A SITUAÇÃO DOS TRANSPORTES 112

4.3 A OCUPAÇÃO ANTERIOR À IMPLANTAÇÃO FERROVIÁRIA 115

4.4 A EXPANSÃO DO CAFÉ E DA POPULAÇÃO NO OESTE PAULISTA 132

CAPÍTULO 5 - AS COMPANHIAS FERROVIÁRIAS CONCORRENTES E A DISPUTA POR TERRITÓRIOS 158

5.1 O PROCESSO DE IMPLANTAÇÃO FERRROVIÁRIA NO ESTADO DE SÃO PAULO, 1868-1892 158

A Implantação da Companhia Paulista 159

Antecedentes da criação da Companhia Paulista 159

A constituição da Companhia Paulista 164

A Implantação da Companhia Ituana 168

A Companhia Mogiana 170

A Companhia Sorocabana 171

Outras estradas de ferro em território paulista 172

A Diacronia da Implantação Ferroviária em São Paulo até 1892 173

5.2 AS COMPANHIAS FERROVIÁRIAS CONCORRENTES E A DISPUTA POR TERRITÓRIOS, 1868-1892 184

O tráfego recíproco entre as companhias Paulista e Inglesa 185

A construção da linha da Ituana e a zona privilegiada da Paulista.....187

O prolongamento além de Rio Claro.....190

A disputa pelo vale do rio Mogi-Guaçu: Paulista x Mogiana 200

A navegação fluvial da Paulista no Mogi-Guaçu 205

A defesa da zona privilegiada 208

Pequenos ramais e zona privilegiada.....212

Tentativas de fusão entre empresas ferroviárias.....214

Aquisições em 1891 217

A posição da Paulista nos conflitos territoriais 218

CAPÍTULO 6 – A CONFIGURAÇÃO DE UM TERRITÓRIO FERROVIÁRIO: A CPEF, 1868-1892 220

6.1 A CONSTRUÇÃO DA COMPANHIA PAULISTA DA ESTRADA DE FERRO DE JUNDIAHY A CAMPINAS 221

6.2 A CONSTRUÇÃO DE UM TERRITÓRIO FERROVIÁRIO: A OPERAÇÃO NO PERÍODO 1872-1879 225

A operação inicial da Companhia Paulista da Estrada de Ferro de Jundiahy à Campinas 226

O prolongamento de Campinas a Rio Claro 230

O Ramal de Mogi-Guaçu.....233

A fusão entre os três ramais da Companhia Paulista.....236

6.3 O PERÍODO 1880 A 1890: A CONSOLIDAÇÃO DO TERRITÓRIO FERROVIÁRIO 243

A territorialização do tráfego ferroviário.....245

A navegação do Mogi-Guaçu 278

6.4 A EXPANSÃO EM UM PERÍODO DE CRISE: 1891-1892.....283

CONSIDERAÇÕES FINAIS 289

REFERÊNCIAS 294

LISTA DE FIGURAS

FIGURA 1 RECORTE TEMPORAL SIMPLES E O MÉTODO RETROSPECTIVO..... 24

FIGURA 2 RECORTES SINCRÔNICOS E RECORTES DIACRÔNICOS 25

FIGURA 3 RECORTES SINCRÔNICOS UNIDOS DIACRONICAMENTE 27

FIGURA 4 MODELO SEQUENCIAL DO DESENVOLVIMENTO DOS TRANPORTES EM PAÍSES SUBDESENVOLVIDOS..... 41

FIGURA 5 A HISTÓRIA ECONÔMICA MUNDIAL EM UMA FIGURA 48

FIGURA 6 CAUSAS HIPOTÉTICAS DA GLOBALIZAÇÃO DO COMÉRCIO..... 52

FIGURA 7 PRODUÇÃO MUNDIAL DE CAFÉ, 1869-1890 70

FIGURA 8 PORTOS DE DESTINO DAS EXPORTAÇÕES BRASILEIRAS DE CAFÉ EM 1876..... 71

FIGURA 9 EXTENSÃO DA REDE FERROVIÁRIA EM TRÁFEGO NO BRASIL, 1854-1867..... 96

FIGURA 10 EXTENSÃO DAS FERROVIAS BRASILEIRAS, 1854-1873..... 100

FIGURA 11 EXTENSÃO DAS FERROVIAS BRASILEIRAS, 1854-1892..... 103

FIGURA 12 CAMINHOS EXISTENTES EM SÃO PAULO EM 1765..... 108

FIGURA 13 MAPA ESQUEMÁTICO DE DANIEL P. MÜLLER COM A INDICAÇÃO DOS ITINERÁRIOS E DISTÂNCIAS DAS PRINCIPAIS ESTRADAS DA PROVÍNCIA DE SÃO PAULO EM 1836..... 110

FIGURA 14 DETALHE DO MAPA ESQUEMÁTICO DE DANIEL P. MÜELLER, MOSTRANDO A ESTRADA QUE LIGAVA A CAPITAL DA PROVÍNCIA COM A REGIÃO DO OESTE PAULISTA 111

FIGURA 15 MUNICÍPIOS E DISTRITOS EXISTENTES EM SÃO PAULO EM 1800 120

FIGURA 16 MUNICÍPIOS E DISTRITOS EXISTENTES EM SÃO PAULO EM 1810 121

FIGURA 17 MUNICÍPIOS E DISTRITOS EXISTENTES EM SÃO PAULO EM 1820 122

FIGURA 18 MUNICÍPIOS E DISTRITOS EXISTENTES EM SÃO PAULO EM 1830 123

FIGURA 19 POPULAÇÃO DOS MUNICÍPIOS PAULISTA SEGUNDO O RECENSEAMENTO DE DANIEL PEDRO MÜELLER, 1836 127

FIGURA 20 OCUPAÇÃO CRONOLÓGICA DO CAFÉ NO ESTADO DE SÃO PAULO 133

FIGURA 21 REGIONALIZAÇÃO DO ESTADO DE SÃO PAULO EM ZONAS ECONÔMICO-DEMOGRÁFICAS 136

FIGURA 22 POPULAÇÃO DOS MUNICÍPIOS DA PROVÍNCIA DE SÃO PAULO EM 1872..... 144

FIGURA 23 POPULAÇÃO DOS MUNICÍPIOS DA PROVÍNCIA DE SÃO PAULO EM 1886..... 152

FIGURA 24 POPULAÇÃO DOS MUNICÍPIOS DA PROVÍNCIA DE SÃO PAULO EM 1890 155

FIGURA 25 REDE FERROVIÁRIA PAULISTA EM 1880 COM A INDICAÇÃO DOS MUNICÍPIOS E DISTRITOS EXISTENTES 176

FIGURA 26 REDE FERROVIÁRIA PAULISTA EM 1882 177

FIGURA 27 REDE FERROVIÁRIA PAULISTA EM 1884 178

FIGURA 28 REDE FERROVIÁRIA PAULISTA EM 1886 COM A INDICAÇÃO DOS MUNICÍPIOS E DISTRITOS EXISTENTES 179

FIGURA 29 REDE FERROVIÁRIA PAULISTA EM 1888 180

FIGURA 30 REDE FERROVIÁRIA PAULISTA EM 1890 COM A INDICAÇÃO DOS MUNICÍPIOS E DISTRITOS EXISTENTES 181

FIGURA 31 REDE FERROVIÁRIA PAULISTA EM 1891 COM A INDICAÇÃO DOS MUNICÍPIOS E DISTRITOS EXISTENTES 182

FIGURA 32 REDE FERROVIÁRIA PAULISTA EM 1892 COM A INDICAÇÃO DOS MUNICÍPIOS E DISTRITOS EXISTENTES E A ALTIMETRIA DA REGIÃO 183

FIGURA 33 ZONA PRIVILEGIADA DA PAULISTA E A LINHA DA ITUANA 188

FIGURA 34 A POLÊMICA DO PROLONGAMENTO ENTRE RIO CLARO E SÃO CARLOS 199

FIGURA 35 TRECHO EM QUE A PAULISTA ALEGAVA INVASÃO DE SUA ZONA PRIVILEGIADA POR PARTE DA MOGIANA 200

FIGURA 36 ZONA PRIVILEGIADA DA COMPANHIA MOGIANA 201

FIGURA 37 ZONA PRIVILEGIADA DA COMPANHIA PAULISTA 202

FIGURA 38 CHEGADA DO PRIMEIRO TREM NA ESTAÇÃO DE RIO CLARO EM 1876 233

FIGURA 39 CAFÉ TRANSPORTADO PELA CPEF POR ESTAÇÃO DE EMBARQUE, 1881-1888 254

FIGURA 40 PERCENTUAL DO TRANSPORTE DE MERCADORIAS (EXPORTAÇÃO) POR TRECHOS DA CPEF, 1880-1888 255

FIGURA 41 PERCENTUAL DO TRANSPORTE DE MERCADORIAS (IMPORTAÇÃO) POR TRECHOS DA CPEF, 1880-1888 256

FIGURA 42 MERCADORIAS EMBARCADAS EM CADA ESTAÇÃO DA COMPANHIA PAULISTA E AS LINHAS FÉRREAS DE DESTINO, 1890 265

FIGURA 43 DESTINO DAS MERCADORIAS EMBARCADAS NAS ESTAÇÕES DA CPEF, 1890 266

FIGURA 44 ESTAÇÕES DE PROCEDÊNCIA DO CAFÉ TRANSPORTADO PELA CPEF, 1890 268

FIGURA 45 CAFÉ TRANSPORTADO PELA COMPANHIA PAULISTA PROVENIENTE DE OUTRAS LINHAS E COM DIREÇÃO AO PORTO DE SANTOS, 1890 269

FIGURA 46 LINHA FÉRREA DE PROCEDÊNCIA DAS MERCADORIAS DESEMBARCADAS NAS ESTAÇÕES DA CPEF, 1890 270

FIGURA 47 PROCEDÊNCIA DAS MERCADORIAS DESEMBARCADAS NAS ESTAÇÕES DA CPEF, 1890 271

FIGURA 48 MERCADORIAS TRANSPORTADAS PELA CPEF DE OUTRAS LINHAS FÉRREAS COM DESTINO A OUTRAS LINHAS FÉRREAS, 1890..... 272

FIGURA 49 PASSAGEIROS EMBARCADOS EM ESTAÇÕES DA COMPANHIA PAULISTA E AS LINHAS FÉRREAS DE DESTINO, 1890..... 273

FIGURA 50 PASSAGEIROS DESEMBARCADOS EM ESTAÇÕES DA COMPANHIA PAULISTA E AS RESPECTIVAS LINHAS FÉRREAS DE PROCEDÊNCIA, 1890..... 274

FIGURA 51 PASSAGEIROS DESEMBARCADOS NAS ESTAÇÕES DA CPEF PROVENIENTES DE SUAS PRÓPRIAS ESTAÇÕES, 1890..... 275

FIGURA 52 PASSAGEIROS DESEMBARCADOS EM ESTAÇÕES DA COMPANHIA PAULISTA PROVENIENTES DA FERROVIA SÃO PAULO RAILWAY, 1890 276

FIGURA 53 PASSAGEIROS EM TRÂNSITO PELA COMPANHIA PAULISTA, SEUS PONTOS DE PARTIDA E CHEGADA, 1890..... 277

FIGURA 54 TRANSPORTE DE CAFÉ PELA VIA FLUVIAL DA COMPANHIA PAULISTA E AS ESTAÇÕES DE EMBARQUE CORRESPONDENTES, 1890..... 281

FIGURA 55 PERCENTUAIS DE TRANSPORTE DE MERCADORIAS REALIZADAS PELAS ESTAÇÕES DA VIA FLUVIAL DA COMPANHIA PAULISTA, 1890..... 282

LISTA DE TABELAS

TABELA 1 PARCELAS RELATIVAS DE PRODUÇÃO MANUFATUREIRA MUNDIAL, 1800-1900 49

TABELA 2 MUDANÇAS NO TEMPO DE VIAGEM ENTRE EDIMBURGO E LONDRES 57

TABELA 3 QUILOMETRAGEM DAS PRINCIPAIS REDES FERROVIÁRIAS EUROPÉIAS, 1825-1892 58

TABELA 4 CARGA TRANSPORTADA ATRAVÉS DE FERROVIAS EM ALGUNS PAÍSES EUROPEUS, 1870-1890 59

TABELA 5 PASSAGEIROS TRANSPORTADOS ATRAVÉS DE FERROVIAS EM ALGUNS PAÍSES EUROPEUS, 1870-1890 59

TABELA 6 EXTENSÃO DA REDE FERROVIARIA MUNDIAL EM 1886 60

TABELA 7 EXPORTAÇÕES BRASILEIRAS (EM LIBRAS) PARA A GRÃ-BRETANHA, 1855-1894 69

TABELA 8 EXPORTAÇÕES BRASILEIRAS DE CAFÉ, 1830-1890 70

TABELA 9 DESTINO DAS EXPORTAÇÕES DE CAFÉ BRASILEIRAS EM 1876 71

TABELA 10 PRINCIPAIS DESTINOS DAS EXPORTAÇÕES DE CAFÉ DO BRASIL, 1877-1882 72

TABELA 11 PROPOSTAS DE IMPLANTAÇÃO FERROVIÁRIA NO BRASIL, 1827-1852 86

TABELA 12 DESENVOLVIMENTO DA RECIFE AND SÃO FRANCISCO RAILWAY COMPANY, 1858-1862 90

TABELA 13 DESENVOLVIMENTO DA CIA. D. PEDRO II NO PERÍODO 1858-1867 91

TABELA 14 IMPLANTAÇÃO INICIAL DA ESTRADA DE FERRO DA BAHIA AO SÃO FRANCISCO 93

TABELA 15 DESEMPENHO DAS ESTRADAS DE FERRO BRASILEIRAS NO ANO DE 1867 95

TABELA 16 DATA DE ABERTURA DA PRIMEIRA FERROVIA EM CADA ESTADO, 1854-1895 102

TABELA 17 MUNICÍPIOS E DISTRITOS CRIADOS EM SÃO PAULO ATÉ 1836 117

TABELA 18 TERCEIRA COMARCA DA PROVÍNCIA DE SÃO PAULO, 1836 124

TABELA 19 QUARTA COMARCA DA PROVÍNCIA DE SÃO PAULO, 1836 125

TABELA 20 POPULAÇÃO DOS MUNICÍPIOS PAULISTAS EM 1836 125

TABELA 21 VALOR DA PRODUÇÃO DOS MUNICÍPIOS DA 3ª E 4ª COMARCAS PAULISTAS EM 1836 128

TABELA 22 ESTABELECIMENTOS PRODUTIVOS E PRODUÇÃO DE CAFÉ DE ALGUNS MUNICÍPIOS PAULISTAS EM 1836 130

TABELA 23 POPULAÇÃO TOTAL DOS MUNICÍPIOS PAULISTAS EM 1854 131

TABELA 24 ZONAS DA EXPANSÃO CAFEEIRA PELA REGIONALIZAÇÃO DE MILLIET COM INTERESSE PARA A EXPANSÃO FERROVIÁRIA ENTRE 1868 E 1892 134

TABELA 25 – EVOLUÇÃO POPULACIONAL E ECONÔMICA DA ZONA CENTRAL DE SÃO PAULO 137

TABELA 26 – PRODUÇÃO DE CAFÉ DA ZONA CENTRAL DE SÃO PAULO 137

TABELA 27 – PRODUÇÃO DE CAFÉ E POPULAÇÃO DE MUNICÍPIOS DA ZONA DA PAULISTA 138

TABELA 28 – PRODUÇÃO DE CAFÉ E POPULAÇÃO DE MUNICÍPIOS DA ZONA DA MOGIANA 139

TABELA 29 – PROFISSÕES LIBERAIS EM CAMPINAS, RIO CLARO E JUNDIAÍ EM 1872..... 140

TABELA 30 – PROFISSÕES MANUAIS OU MECÂNICAS EM CAMPINAS, RIO CLARO E JUNDIAÍ EM 1872 141

TABELA 31 - POPULAÇÃO DE SÃO PAULO EM 1872..... 142

TABELA 32 – MUNICÍPIOS E DISTRITOS CRIADOS EM SÃO PAULO ENTRE 1837 E 1892..... 145

TABELA 33 - POPULAÇÃO DOS MUNICÍPIOS PERCORRIDOS PELA CPEF, 1872 149

TABELA 34 – CONDIÇÃO SOCIAL DA POPULAÇÃO DOS MUNICÍPIOS PERCORRIDOS PELA CPEF, 1872 149

TABELA 35 – POPULAÇÃO DOS MUNICÍPIOS PAULISTAS EM 1886 150

TABELA 36 – POPULAÇÃO DOS MUNICÍPIOS PAULISTAS EM 1890 153

TABELA 37 – CRESCIMENTO POPULACIONAL DE ALGUNS MUNICÍPIOS DO OESTE PAULISTA, 1872, 1886 E 1890 156

TABELA 38 – CRONOLOGIA DA IMPLANTAÇÃO FERROVIÁRIA EM SÃO PAULO, 1867-1892..... 174

TABELA 39– RECEITA, DESPESA E RENDA LÍQUIDA ANUAIS E VARIAÇÕES PERCENTUAIS, 1872-1879 226

TABELA 40 - COMPARATIVO ENTRE AS MOVIMENTAÇÕES DA CPEF NOS SEMESTRES FINAIS DOS ANOS DE 1872 E 1873..... 228

TABELA 41 - COMPARATIVO ENTRE AS MOVIMENTAÇÕES DA CPEF NOS SEMESTRES INICIAIS DOS ANOS DE 1873 E 1874 228

TABELA 42 – MOVIMENTO SEMESTRAL DA CPEF, 1872-1875 229

TABELA 43 - CPEF – EXTENSÃO DA VIA FÉRREA, PASSAGEIROS E MERCADORIAS TRANSPORTADOS..... 229

TABELA 44 - RENDA SEMESTRAL DA COMPANHIA PAULISTA, 1872-1879 239

TABELA 45 - RECEITA, DESPESA E RENDA LÍQUIDA DA CPEF, 1872-1879 240

TABELA 46 – TRANSPORTE DE MERCADORIAS DA CPEF ENTRE JUNDIAÍ E CAMPINAS, 1872-1879 240

TABELA 47 - TRANSPORTE DE MERCADORIAS DOS RAMAIS DA CPEF, 1875-1877 241

TABELA 48 – TRANSPORTE DE PASSAGEIROS DA CPEF, 1872-1879 241

TABELA 49 – TRANSPORTE DE PASSAGEIROS DOS RAMAIS DA CPEF, 1875-1877 242

TABELA 50 – ETAPAS DA CONSTRUÇÃO E EXPANSÃO DA CPEF, 1870-1892 243

TABELA 51 – DESENVOLVIMENTO DAS ESTRADAS DE FERRO EM SÃO PAULO, 1867-1892 244

TABELA 52 – NÚMERO DE PASSAGEIROS POR KM DE LINHA (MÉDIA ANUAL NO PERÍODO INDICADO) DAS FERROVIAS PAULISTA, MOGIANA E SOROCABANA, 1872-1895 245

TABELA 53 – INFORMAÇÕES IMPORTANTES SOBRE AS ESTAÇÕES DA COMPANHIA PAULISTA EM FUNCIONAMENTO EM 1890 247

TABELA 54 – TOTAIS SEMESTRAIS TRANSPORTADOS PELA CPEF E SUA RELAÇÃO COM O TRANSPORTE DE CAFÉ, 1881-1888 248

TABELA 55 – MERCADORIAS TRANSPORTADAS PELA COMPANHIA PAULISTA (EXPORTAÇÃO) POR ESTAÇÃO DE EMBARQUE, 1880-1888 250

TABELA 56 – MERCADORIAS TRANSPORTADAS PELA COMPANHIA PAULISTA (IMPORTAÇÃO) POR ESTAÇÃO DE DESEMBARQUE, 1880-1888 251

TABELA 57 - CAFÉ TRANSPORTADO PELA CPEF (EM TONELADAS) POR ESTAÇÃO DE EMBARQUE, 1881-1888 253

TABELA 58 - IMPORTAÇÃO DE SAL POR ESTAÇÃO DE DESEMBARQUE DA CPEF, 1881-1888 257

TABELA 59 - PASSAGEIROS TRANSPORTADOS PELA CPEF POR ESTAÇÃO, 1880-1888 259

TABELA 60 – QUANTIDADE DE IMIGRANTES TRANSPORTADOS GRATUITAMENTE PELA CPEF POR ESTAÇÃO DE DESEMBARQUE, 1884-1888 260

TABELA 61 - TELEGRAMAS TRANSMITIDOS - 2º SEMESTRE DE 1888 262

TABELA 62 - TELEGRAMAS TRANSMITIDOS SEMESTRALMENTE PELA CPEF POR ESTAÇÃO, 1882-1888 263

TABELA 63 - CAFÉ TRANSPORTADO PELA CPEF, 1890 266

TABELA 64 - RECEITA DA VIA FÉRREA, 1890 277

TABELA 65 – MOVIMENTO DA VIA FLUVIAL, 1886-1890 278

TABELA 66 – RECEITA DA VIA FLUVIAL, 1890 278

TABELA 67 – MERCADORIAS TRANSPORTADAS PELA SEÇÃO FLUVIAL DA CPEF POR DESTINOS E PROCEDÊNCIAS, 1890 279

TABELA 68 - TRANSPORTE DE MERCADORIAS PELA VIA FLUVIAL POR PORTO DE EMBARQUE/DESEMBARQUE DA CPEF EM TONELADAS, 1890..... 280

TABELA 69 – EXTENSÃO DAS LINHAS DA CPEF, 1890..... 285

TABELA 70 - LINHAS EM TRÁFEGO NA CPEF E RESPECTIVAS QUILOMETRAGENS E BITOLAS, 1892..... 286

TABELA 71 - CAFÉ TRANSPORTADO PELA CPEF, 1891-1892 287

INTRODUÇÃO

Esta investigação aborda a implantação de um grande sistema de transportes e suas conseqüências territoriais em um período pretérito. Ela se insere no contexto da penetração ferroviária no chamado "Oeste Paulista"[1], realizada a partir de 1868 com a criação da Companhia Paulista[2]. Dessa fase de expansão ferroviária também participaram as companhias Ituana, Mogiana e Rio Claro, fundadas, respectivamente, em 1870, 1872 e 1882. Também foram criadas outras ferrovias de menor porte, geralmente tributárias dessas grandes companhias e que, pouco a pouco foram incorporadas a elas. A implantação ferroviária ocorreu de modo concomitante à expansão da cultura cafeeira, como é amplamente conhecido.

A implantação ferroviária inicial no Oeste paulista foi abordada através da articulação de escalas distintas. A primeira escala, corresponde à região de implantação das ferrovias Paulista, Mogiana, Ituana e Rio Claro, o chamado Oeste Paulista. A rede formada pela instalação dessas ferrovias adentra o território partindo da cidade de Jundiaí, onde se conecta com a **São Paulo Railway** (SPR), a companhia inglesa (outro nome pela qual ela era conhecida), que ligava a cidade de Jundiaí ao porto de Santos. Toda a rede ferroviária do Oeste Paulista era, portanto, tributária da SPR.

De Jundiaí rumo a Itu e Piracicaba se constitui a Companhia Ituana (ou simplesmente Ituana). De Jundiaí rumo à Campinas é o eixo da Companhia Paulista. De Campinas as

---

[1] Apesar de não ser exata, geograficamente, esta era a denominação utilizada para nomear a região de expansão cafeeira em São Paulo na segunda metade do século XIX.

[2] Em sua história esta companhia teve vários nomes como "Companhia das Estradas de Ferro do Oeste" e "Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes". Neste trabalho será utilizado o nome adotado posteriormente (Companhia Paulista de Estradas de Ferro), além da abreviatura (CPEF), nome popular (Companhia Paulista) ou simplesmente "Paulista".

ferrovias se ramificam. A Companhia Paulista segue rumo à Rio Claro e a partir de Cordeirópolis um ramal segue rumo à Porto Ferreira e Descalvado. Já a Companhia Mogiana (ou simplesmente Mogiana) segue de Campinas rumo a Mogi Mirim, Mogi Guaçu, Casa Branca, Ribeirão Preto e Franca. De Rio Claro, a partir de 1884, parte a Companhia Rio Claro rumo a Araraquara e Jaboticabal. Configura-se assim a grande área produtora de café atendida por estradas de ferro durante a segunda metade do século XIX.

Nesta primeira escala, privilegiaremos a montagem da rede no período entre 1868 e 1892, bem como as disputas em torno da formação dos territórios ferroviários de cada companhia.

Em uma segunda escala, foi privilegiada a análise de uma empresa específica, a Companhia Paulista de Estradas de Ferro (CPEF), como procedimento para a analisar um território ferroviário em particular, processo pelo qual passaram as demais companhias, mas que detalhamos para o caso da Companhia Paulista.

Cada ferrovia é implantada em um eixo e afeta diretamente um determinado número de lugares (cidades ou estações). Também afeta uma área de abrangência maior, de difícil mensuração, correspondente a toda uma região que lhe é tributária, afetada ou relacionada com seu funcionamento. Pretende-se, deste modo, abordar prioritariamente os municípios no eixo da ferrovia para averiguar a espacialização dos fluxos conduzidos pela ferrovia.

Considerando os indicativos mencionados, esta pesquisa tem como questão central: como se formaram os territórios ferroviários das estradas de ferro do Oeste Paulista no período 1868-1892?

A questão central pode ser detalhada em sub-questionamentos:

1. Qual a estrutura espacial da região antes e durante a implantação ferroviária, particularmente em relação à produção cafeeira e crescimento populacional?

Esse questionamento visa, em um primeiro momento, detalhar a situação prévia do território, de ocupação anterior ao estabelecimento da ferrovia, de modo a determinar a partir de que patamar foi realizada a implantação ferroviária. Posteriormente durante a implantação ferroviária, destacar o crescimento populacional e econômico que acompanha o crescimento da rede ferroviária e o aumento progressivo de sua atuação.

2. Quais as práticas territoriais adotadas pelas ferrovias do Oeste Paulista para implantar, manter e ampliar o seu sistema de transporte?

Aqui procura-se abordar as práticas das ferrovias concorrentes (Paulista, Ituana, Mogiana e Rio Claro) em sua busca por lucratividade, através do aumento de sua área de atuação e do aumento do seu fluxo de transporte. Juntamente com a sub-questão nº 1, busca-se analisar a escala regional da implantação do dispositivo ferroviário e a criação de territórios ferroviários.

3. Qual era o mecanismo de formação e gestão de um território ferroviário, área de atuação privilegiada em que cada ferrovia mediava as principais interações espaciais, particularmente mercadorias, passageiros e telégrafos?

Esse questionamento busca analisar a formação de uma nova estrutura a que chamamos território ferroviário. Trata-se aqui da particularização do estudo para o caso da Companhia Paulista de Estradas de Ferro e do levantamento de sua atuação espacial na busca por manter, ampliar e sedimentar sua área de atuação. Procura-se mapear os fluxos da ferrovia, relacionando-os aos municípios atravessados pela ferrovia, bem como os fluxos que se estabeleciam entre as diversas companhias.

A presente pesquisa foi realizada segundo a perspectiva da geografia histórica, que pode contribuir em muito para o conhecimento do passado através de uma análise sincrônica-diacrônica. Detalhamos, a seguir, como foram realizados os recortes que configuram esta pesquisa.

O recorte temático foi adotado para demonstrar a força dos conflitos territoriais em uma região em que várias empresas ferroviárias disputavam o mesmo território. Na região do "oeste paulista" o espaço é territorializado pela expansão cafeeira e nesse contexto se insere o estabelecimento das ferrovias, que propiciam a expansão da produção e o aumento populacional, alterando a territorialização pré-existente. No período analisado, a região é palco de uma implantação ferroviária bem sucedida, a mais lucrativa do país. Tal experiência

se contrapõe a muitas outras ferrovias instaladas no Brasil, cronicamente deficitárias, obrigando o Estado a estatizá-las progressivamente.

A escolha das companhias Paulista, Mogiana e Ituana, se insere no "prolongamento para o interior", para as novas regiões produtoras de café (as da região do vale do rio Paraíba do Sul já se encontravam em declínio), realizado por estas companhias. Das grandes companhias implantadas em São Paulo no período analisado, ficam excluídas a Sorocabana e a São Paulo Railway. A primeira, por ser construída em outro eixo que conectou Sorocaba diretamente com a cidade de São Paulo e não estar ligada à produção cafeeira até a fusão com a Companhia Ituana[3]. A São Paulo Railway, porque após a construção e inauguração de sua ligação entre Santos e Jundiaí abre mão de realizar os prolongamentos ao interior, contentando-se em auferir os elevados lucros decorrentes do monopólio da ligação com o litoral mantido por 70 anos, até 1937, quando a Sorocabana inaugura a linha Mairique-Santos.

A data de início da análise foi determinada pela própria implantação ferroviária no Oeste paulista, pois a CPEF é fundada em 1868. Já a data de término da análise refere-se à crise cambial, política e inflacionária do Encilhamento. Este é um momento de transição para as ferrovias, pois seus interesses e os de seus usuários entram em conflito. Com a desvalorização cambial, aumentavam os lucros dos produtores de café, ao mesmo tempo em que diminuía a rentabilidade da ferrovia ao aumentarem os custos dos insumos consumidos (máquinas, equipamentos e carvão), todos importados.

É nesse momento também (1892) que a CPEF, por exemplo, reage à crise do Encilhamento através de um salto quantitativo com a aquisição de outras ferrovias, como os ramais Descalvadense e Santa Rita (1891) e a Companhia Rio Claro. Com isso, a rede original passa de 297 km em 31/12/1891, para 708 km, em 31/12/1892, representando um grande incremento em relação à estrutura básica da empresa até 1890, que era de apenas cerca de 250 quilômetros.

Também nesse ano de 1892, a Ituana, que enfrentava dificuldades financeiras, é comprada pela Sorocabana, que enfrentava dificuldades semelhantes, formando a Companhia União Sorocabana e Ytuana (CUSY). Portanto, de modo a configurar um período com

---

[3] No período 1886-1890 o transporte do café representava 15,46% do volume transportado pela Sorocabana, contra 50,16% da Paulista e 43,40% da Mogiana (SAES, 1981, p. 92-93).

características homogêneas, tanto da rede técnica implantada, como de condições de transporte, é que se justifica o recorte temporal.

Já o recorte espacial se justifica através das escalas de análise da pesquisa. A escala regional do Oeste Paulista é importante para configurar o processo de expansão das ferrovias associado ao plantio do café e as disputas das diversas companhias ferroviárias. Procura-se então particularizar para o caso específico da CPEF, ou seja, estudar mais a fundo a estrutura criada por esta companhia e seu inter-relacionamento territorial.

Para atender aos objetivos propostos o presente trabalho se divide em duas partes e em seis capítulos.

Na primeira parte, formada pelos capítulos 1, 2 e 3, abordamos a base teórica e o contexto temático. No capítulo 1 tratamos da base teórica do trabalho. É abordada a metodologia de geografia história utilizada na pesquisa, pois é nesta perspectiva que o trabalho foi construído. Privilegia-se as periodizações e articulações espaço-temporais e suas conexões com o conceito de território. O conceito de território é fundamental para esta pesquisa ao articular o interior e exterior de uma área a partir de uma delimitação ou limite mais ou menos respeitado por cada uma das companhias envolvidas. Também serão desenvolvidas as questões relacionadas à circulação, transporte, redes geográficas e fluxos e interações espaciais.

No capítulo 2, tratamos do contexto mundial do período e de como que se dá a inserção brasileira no sistema-mundo da época. Abordamos a implantação dos dispositivos ferroviários como parte da expansão capitalista, processo comandado no século XIX pela Grã-Bretanha desde a revolução industrial. A revolução nos modos de produção é acompanhada de uma revolução nas comunicações e nos transportes, tornando o mundo passível de apropriação pelas novas forças produtivas que comandavam o processo. Nesse cenário, o Brasil se insere no sistema-mundo como produtor de matérias-primas, sobretudo o café e sofre transformações decorrentes da implantação das novas infra-estruturas de transporte como a ferrovia.

No capítulo 3 analisamos o contexto ferroviário específico do Brasil, que acontece a partir de 1854. Recuperamos os planos iniciais que, apesar de não concretizados, participam do processo de estabelecimento das ferrovias no país, não se concretizando por falta de condições históricas e econômicas.

São também detalhados os processos de instalação das primeiras ferrovias brasileiras instaladas até 1867, pois é a partir desses primeiros casos concretos, vistos como modelo do que fazer ou do que não fazer, é que as demais ferrovias brasileiras são instaladas. Posteriormente a 1868, data de fundação da Companhia Paulista, empreendemos a análise das linhas principais do estabelecimento das ferrovias nacionais até 1892.

Nesse ponto, passamos a abordar o caso concreto da ocupação do Oeste Paulista, *locus* da implantação ferroviária das companhias Paulista, Ituana, Mogiana e Rio Claro, iniciando-se a segunda parte do trabalho, denominada "Ferrovia e Território: Oeste Paulista, 1868-1892". A segunda parte é composta por três capítulos, os capítulos 4, 5 e 6, que tratam, respectivamente do processo de ocupação do Oeste Paulista, da implantação ferroviária no Oeste Paulista; e das disputas territoriais por parte das ferrovias concorrentes e a configuração de um território ferroviário em particular, aquele da Companhia Paulista de Estradas de Ferro.

No capítulo 4, denominado "O processo de ocupação do Oeste Paulista" analisamos a contínua ocupação do que se convencionou chamar de "Oeste Paulista", desde os primórdios da instalação do caminho para os Goiases, no início do século XVIII. Abordamos essa ocupação progressiva através da instalação de municípios e distritos, que denotam a ocupação humana e levam à instalação de atividades econômicas.

O acompanhamento da ocupação populacional da região foi realizado conjuntamente com a de toda a província (excluído o território do atual Paraná), tabulando-se, o processo de constituição de municípios e distritos desde o início da colonização portuguesa até o ano de 1892. Com essa informação puderam ser feitos mapas mostrando a progressiva ocupação da província e da região analisada.

Realizamos também o acompanhamento do crescimento populacional através da tabulação dos censos populacionais (alguns populacionais e econômicos) de 1836, 1854, 1872, 1886 e 1890. Com base nestes dados e mais a cronologia da instalação de municípios e distritos, realizamos mapas com a população da província nos anos de 1836, 1872, 1886 e 1890 (então já estado de São Paulo), pelos quais se pode acompanhar o crescimento da população paulista e da região do Oeste Paulista.

O capítulo 5 é denominado "As companhias ferroviárias concorrentes e a disputa por territórios". Nele analisamos, primeiramente, o processo de constituição das ferrovias Paulista, Mogiana e Ituana e a construção de suas linhas iniciais. Outras ferrovias que foram construídas também são analisadas de modo a acompanhar, diacronicamente, a implantação

ferroviária da província, depois estado de São Paulo até 1892. Tal diacronia é demonstrada através de mapas que mostram, em momentos escolhidos, o crescimento da rede ferroviária paulista. Tais mapas contaram com a informação adicional fornecida pelos mapas do capítulo 4.

Demonstrada a constituição da rede de ferrovias paulistas até 1892, data final de nossa análise, partiremos para o estudo dos conflitos entre as ferrovias concorrentes em sua disputa por territórios. A análise foi realizada principalmente pela ótica da Companhia Paulista e da análise de seus relatórios. Isto ocorre desde os primeiros planos de implantação de determinada ferrovia, muitas vezes contestados pelas ferrovias rivais, até o fazer valer a garantia de zona privilegiada que nesse período geralmente é de 31 km de cada lado da ferrovia. Nessa disputa recorre-se desde à força política até recursos judiciais, como forma de impedir a atuação de outras empresas em seu território ferroviário.

No final do período analisado, essa disputa se acirra com movimentos de fusão ou compra de ferrovias rivais se tornando os mecanismos privilegiados para ampliar seus próprios territórios ferroviários.

Finalmente no capítulo 6, analisamos "A configuração de um território ferroviário: a CPEF, 1868-1892". Para essa análise realizamos uma periodização da constituição e formação da empresa. No primeiro momento a construção do trecho entre Jundiaí e Campinas, quando ainda não realizava o serviço de transporte. No segundo período, analisamos a construção inicial do território ferroviário da empresa, através da análise de sua atuação no período 1872 a 1879. Também é abordada a construção de seus outros trechos: o prolongamento de Campinas a Rio Claro e o ramal do Mogi-Guaçu. São analisadas a construção destes trechos sua operação inicial até 1879.

O terceiro período, de 1880 a 1890, é quando, construído sua estrutura de operações com os três tramos da ferrovia, a companhia sedimenta sua atuação territorial e consolida seu território ferroviário. É então analisada a territorialização dos fluxos ferroviários em termos de transporte de exportação (rumo ao porto) e importação (do porto rumo ao interior). São mapeados e espacializados os fluxos, principalmente de mercadorias, passageiros (também imigrantes) e telégrafos para cada estação, bem como espacializa-se as relações que se estabelecem entre a Companhia Paulista e as demais estradas de ferro paulistas com as quais mantém contato em seu serviço de transporte.

Também é analisada, a navegação do rio Mogi-Guaçu, forma encontrada pela Companhia Paulista para compensar a perda da concessão para prolongar sua estrada pelo vale do mesmo rio. De resultados pífios, serviu para marcar posição e reservar a área para futuros prolongamentos, o que é feito após a aquisição da Companhia Rio Claro.

Finalmente, no quarto período (1891-1892), a trajetória da Companhia Paulista é marcada pela ousadia não demonstrada em outras ocasiões. Após consolidar o seu território ferroviário, parte para a aquisição de várias ferrovias, com a principal sendo a Companhia Rio Claro. Com isto, dá um salto qualitativo em plena crise do Encilhamento, mostrando que a sedimentação de seu território ferroviário básico foi necessária para o período de expansão que se inicia com essas aquisições e que transformará a Companhia Paulista em referência de atuação em toda a sua trajetória empresarial.

A relevância do tema é, em primeiro lugar, ser uma temática pouco desenvolvida no âmbito da geografia (histórica). Destacamos também, a realização de uma análise, não apenas diacrônica, comum nos estudos históricos sobre ferrovias, mas também sincrônica, com as mútuas relações que se estabeleciam entre as diversas ferrovias, e de cada ferrovia com o interior de seu território (ferroviário).

Para responder os questionamentos propostos e desenvolver os assuntos relatados, realizamos diversas pesquisas de campo nos Arquivos e Bibliotecas das cidades de São Paulo, Jundiaí e Rio Claro. Nestas pesquisas, levantamos os documentos necessários para a realização da pesquisa.

Os principais documentos utilizados foram os relatórios das ferrovias referentes ao período analisado, com ênfase nos relatórios da Companhia Paulista. Esses relatórios eram elaborados pelas diretorias para serem entregues aos acionistas, balizando os assuntos a serem abordados nas Assembléias de Acionistas, realizadas semestralmente até 1889 e a partir daí anualmente, ao menos no caso da Companhia Paulista.

Junto ao Arquivo Público do Estado de São Paulo (APESP) e à Biblioteca Histórica da Companhia Paulista, pertencente ao Complexo Fepasa da Prefeitura de Jundiaí/SP, tivemos acesso à coleção completa dos relatórios da Companhia Paulista. Cumpre salientar que os relatórios da Biblioteca Histórica da Companhia Paulista se encontram em muito melhor estado de conservação que os existentes no Arquivo Público do Estado de São Paulo, o que só descobrimos no decorrer da pesquisa, privando-nos o acesso a certas partes de alguns relatórios.

Esses relatórios foram integralmente fotografados digitalmente (com exceção de partes coladas e páginas faltantes), o que facilitou a realização de uma pesquisa sobre São Paulo estando no Rio de Janeiro. São 44 relatórios de assembléias ordinárias da Companhia Paulista e outros documentos relacionados à pesquisa. Também foram fotografados, a quase totalidade, os relatórios da Companhia Mogiana e parte dos relatórios da Companhia Ituana. As abreviaturas para a citação desse material foram as mesmas utilizadas pelo APESP. Para a Paulista temos a abreviatura REFCP (Relatório da Estrada de Ferro Companhia Paulista). Para a Mogiana, REFCM (Relatório da Estrada de Ferro Companhia Mogiana) e para a Ituana, REFCI (Relatório da Estrada de Ferro Companhia Ituana).

Porém no Rio de Janeiro também foram consultadas instituições importantes como o Arquivo Nacional, Biblioteca Nacional, Instituto Histórico e Geográfico Nacional e Biblioteca da RFFSA (Rede Ferroviária Federal S. A.).

Não podemos também deixar de relatar as dificuldades de uma pesquisa histórica no Brasil. Muitas foram as oportunidades em que encontramos arquivos fechados. Tentamos visitar o Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo (IHGSP) em duas ocasiões: 2003 e 2006. Na primeira, ele estava em reforma, e na segunda, a reforma ainda não havia terminado! Tal também ocorreu com o Arquivo Nacional e com a Biblioteca da RFFSA. A primeira por motivo de mudança e a segunda, por falta de funcionários para abrir a biblioteca. No caso desta biblioteca em particular, que ficou com o acervo da Rede Ferroviária Federal S. A., não sabemos o que pode acontecer com seu rico acervo, com o término da liquidação da empresa.

Também foram fotografados inúmeros documentos utilizados na pesquisa, inclusive como meio de reproduzir documentos históricos que não poderiam ser fotocopiados. Um arquivo muito interessante disponível na internet é o do projeto Brazilian Government Document Digitalization do Center of Research Libraries, consórcio de várias universidades norte-americanas. Nele pesquisamos os Relatórios dos Presidentes de Província do período analisado, bem como os Relatórios dos diversos ministérios dos governos imperial e nacional.

Outro material importante, disponível na internet é o projeto “Estações Ferroviárias do Estado de São Paulo”, elaborado pelo pesquisador Ralph Mennucci Giesbrecht, que conta com o histórico e estado atual de todas as estações ferroviárias do estado de São Paulo e que se amplia agora para outros estados brasileiros.

Portanto, para a realização desta pesquisa contamos com o material relacionado, bem como com outros que constam nas referências. Para a configuração dos territórios ferroviários

e conflitos entre ferrovias realizamos a análise exaustiva dos relatórios da Companhia Paulista, confrontando com materiais de outras fontes quando necessário.

PARTE 1

A BASE TEÓRICA E O CONTEXTO TEMÁTICO

CAPÍTULO 1

A BASE TEÓRICA

Apresentamos aqui as principais diretrizes teóricas que nortearam o trabalho. Iniciamos com a explanação da perspectiva de geografia histórica utilizada, com recurso a categorias e conceitos atuais no estudo do passado, com as devidas correções metodológicas.

As periodizações e articulações espaço-temporais são um elemento teórico importante deste trabalho, sendo demonstrada a pertinência da utilização de uma análise simultaneamente sincrônica e diacrônica.

O conceito de território também foi articulado, pois através dele pudemos abordar as práticas espaciais das ferrovias paulistas do século XIX em sua busca por novas áreas e manutenção e ampliação da atuação espacial nas que já dominavam.

Uma ferrovia se constitui em um meio de transportar mercadorias de um ponto a outro no espaço, efetivando fluxos que se inserem na circulação, vista de um modo amplo. A circulação e os fluxos se organizam espacialmente na forma de redes, então tal conceito também foi analisado. Procuramos também levantar algumas das principais influências no território da implantação de redes ferroviárias.

1.1 A GEOGRAFIA E O ESTUDO DO PASSADO

Este trabalho foi realizado na perspectiva da geografia histórica. Esse campo da pesquisa geográfica apresenta um desenvolvimento não-linear, intercalando momentos de

pleno reconhecimento, com outros em que sua prática foi vista como uma excrescência no seio da ciência geográfica.

Como parte desse não reconhecimento, muitas comunidades acadêmicas de geografia, notadamente do Brasil, parecem ter instalado uma regra informal de que a geografia deve tratar unicamente do presente. Todo e qualquer estudo relacionado ao passado deveria ser relegado à história. Isto, na verdade, parece ter funcionado como uma maneira da geografia garantir um lugar só seu, no amplo espectro das ciências sociais. Para Abreu (1996, p. 15), essa "lei" é castradora, pois "...impele a disciplina na direção exclusiva da interpretação do presente dos lugares, e não no caminho da interpretação dos lugares...".

Para ir ao encontro da interpretação dos lugares, a geografia tem que considerar que as formas sociais são produtos históricos, resultado da ação humana sobre a superfície terrestre, e que expressam a cada momento as relações sociais que lhe deram origem. "Nesse sentido, a paisagem manifesta a historicidade do desenvolvimento humano, associando objetos fixados ao solo e geneticamente datados" (Moraes, 1988, p. 15). Ou como decreta a famosa frase "...o espaço é a acumulação desigual de tempos" (SANTOS, 2004c, p. 9).

Um dos grande autores da geografia histórica foi H. C. Darby. No ensaio "On the relations of geography and history", de 1953 (DARBY, 1991), relaciona as três possibilidades de reunir história e geografia: uma seria a geografia por trás da geografia, em que a geografia seria o pano de fundo, no qual se desenrolaria a história. Outra seria a história por trás da geografia, em que o autor vê duas dificuldades para diferenciar a história da geografia. Em primeiro lugar, a geografia do tempo presente pode ser uma camada muito fina. Porém, como fixar um limite? Quando deixa de ser geografia e passa a ser história? Nesse sentido considera que "toda geografia é geografia histórica, atual ou potencial" (DARBY, 1991, p. 39). A segunda razão, diz respeito a que as características das paisagens não são apenas resultado da ação natural, mas de sucessivas gerações de habitantes.

Por fim, para Darby a terceira possibilidade de reunir história e geografia é o estudo de "geografias passadas". Neste sentido, a geografia histórica busca realizar uma geografia no tempo, reconstruindo as geografias do passado. Pretendendo retraçar o passado, o faz assentada no presente, isto é, a partir do momento em que é escrita. Enfrenta então o desafio de "...discernir, através de uma geografia retrospectiva, o que, num dado ponto do passado, era, então, o presente" (SANTOS, 2004, p. 51). Ou seja, identificar o que Abreu (2000, p. 18), inspirado em Mackinder e Darby, chama de "presente de então".

Para Philo (1996, p. 270),

> ...a importância da geografia histórica é fazer com que uma sensibilidade geográfica seja introduzida no estudo de todos esses fenômenos do passado – econômicos, sociais, políticos ou qualquer outro – que são a própria 'substância' da história e que atraíram a atenção dos historiadores (como também a de outros estudiosos das ciências sociais e das humanidades).

Uma distinção importante é levantada por Beaujeu-Garnier, que considera

> ...história e geografia como separados não tanto em termos de uma preocupação, seja por 'relações temporais' seja por 'relações espaciais', quanto separadas porque uma se concentrava em objetos imateriais (ou 'ideais') tais como pensamentos e ações humanas, enquanto a outra se concentrava em objetos materiais tais como 'casas, **linhas ferroviárias**, nuvens, plantas e morros' (BEAUJEU-GARNIER citada por PHILO, 1996, p. 274, grifo nosso).

A distinção é importante não tanto em relação à geografia ou à geografia histórica, que já se dedicam objetos imateriais, como para o objetivo da presente pesquisa, que se preocupa com objetos materiais, tal o caso das ferrovias.

Se como muitos defendem, a geografia só estuda o presente, o que a geografia histórica faz é estudar o presente que existiu em algum momento do que hoje é passado. E pode fazer isto sem deixar de ser geografia: "As análises complexas e abrangentes que a disciplina vem fazendo para compreender o momento atual de globalização podem também ser feitas para os tempos passados, bastando para isso que façamos as necessárias correções metodológicas" (ABREU, 1996, p. 15).

Há então que seguir certas regras metodológicas que não tem necessariamente que ser seguidas quando se estuda o presente:

> Dentre as regras fundamentais que permitem que estudemos o passado, citaremos aqui apenas três. A primeira é a que preconiza que se as categorias de análise da geografia são universais, as variáveis que as operacionalizam não o são; daí, precisamos estar sempre atentos à adequação destas últimas para o entendimento do passado. Variáveis não trafegam impunemente no túnel do tempo, só as categorias de análise podem fazê-lo. A segunda regra, por sua vez, indica que só se pode entender o 'presente de então' se pudermos contextualizá-lo. Embora informado pelo presente, o passado não é o presente. Daí, para compreendê-lo, há que se investir muito em pesquisa indireta, via leitura do que já foi produzido sobre o tempo que se decidiu estudar, e também em pesquisa direta, realizada nas mais diversas 'instituições de memória' (...)

> Finalmente, há também que levar em conta que as geografias do passado trabalham, não com o passado propriamente dito, mas com os fragmentos que ele deixou. Por isso, é preciso sempre desconfiar dos vestígios que encontramos, pois os documentos não são neutros, isto é, incorporam estruturas de poder (...). Por outro lado, há também que tentar dar conta do que não deixou vestígios, mas que sabemos que ocorreu ou que deve ter ocorrido (ABREU, 2000, p. 18).

Vasconcelos (1999, p. 17) também defende essa visão, e analisa a utilização de categorias e conceitos atuais no estudo da cidade escravista brasileira. Para ele, em princípio, as categorias e conceitos de uma disciplina têm aplicação universal no seu conjunto, com a ressalva que estes devem ser utilizados como instrumentais teóricos de fato e não simples "ornamentos" conceituais.

Portanto, para estudar e interpretar os espaços do passado, é fundamental definir quais os conceitos e variáveis adequados à análise do tempo que se decidiu estudar, procurando recuperar o quadro referencial maior daquele lugar, naquele tempo, ou seja, o seu enquadramento espaço-temporal (ABREU, 1998, p. 94).

Neste resgate das geografias do passado, a geografia não deve se limitar em realizar somente o resgate das antigas formas morfológicas, apesar de sua importância na recuperação da produção material das sociedades do passado (ABREU, 1996, p. 13-14). Há que relacioná-las aos sujeitos que às construíram. Para tanto, é necessário considerar que no estudo do espaço, além das formas espaciais, que têm uma óbvia dimensão material, também devemos atentar, por um lado, a "...uma dimensão dos **comportamentos obrigatórios**, que são as formas jurídicas e as formas sociais, e de outro lado com o **tempo**, tal como ele se dá nas diferentes escalas de sua existência, ainda que tenhamos freqüentemente dificuldade em precisá-la" (SANTOS, 1997, p. 68, grifo nosso).

Para trabalhar conjuntamente com o tempo e o espaço é necessário tratá-los segundo parâmetros comparáveis. Como o espaço é concreto, é necessário que o tempo também o seja, realizando-se então a "empiricização" do tempo, o que pode ser realizado através das técnicas. Mas o que são técnicas?

> É por demais sabido que a principal forma de relação entre o homem e a natureza, ou melhor, entre o homem e o meio, é dado pela técnica. As técnicas são um conjunto de meios instrumentais e sociais, com os quais o homem realiza sua vida, produz e, ao mesmo tempo, cria espaço. Essa forma de ver a técnica não é, todavia, completamente explorada (...)
> Um inventário dos estudos empreendidos sobre a técnica deixa ver que esse fenômeno é freqüentemente analisado como se a técnica não fosse parte do

> território, um elemento de sua constituição e da sua transformação (SANTOS, 2004, p. 29).

Entretanto, há que considerar, que o ideal é tratá-las no plural, pois "...a noção de sistema é inseparável da idéia de técnica" (SANTOS, 2004, p. 175). É precisamente as técnicas que distinguem as épocas, pois cada uma tem suas próprias forma de fazer. "Os sistemas técnicos envolvem formas de produzir energia, bens e serviços, formas de relacionar os homens entre eles, formas de informação, formas de discurso e interlocução" (SANTOS, 2004, p. 177).

Então a empiricização do tempo é realizado através das técnicas:

> A **técnica** entra aqui como um traço de união, historicamente e epistemologicamente. As técnicas, de um lado, dão-nos a possibilidade de empiricização do tempo e, de outro lado, a possibilidade de uma qualificação precisa da materialidade sobre a qual as sociedades humanas trabalham. Então, essa empiricização pode ser a base de uma sistematização, solidária com as características de cada época. (...)
> As técnicas são datadas e incluem tempo, qualitativamente e quantitativamente. As técnicas são uma medida de tempo: o tempo do processo direto de trabalho, o tempo da circulação, o tempo da divisão territorial do trabalho e o tempo da cooperação (SANTOS, 2004, p. 54, grifo do autor).

Nesse trabalho abordaremos um período histórico, caracterizado por certa homogeneidade interna, mas que não deixa de ter sua evolução em termos diacrônicos. Isto porque cada lugar ou subespaço assiste ao desenrolar de várias divisões de trabalho. A diacronia pode ser constatada pelas divisões do trabalho que se sucedem em determinado espaço através do tempo histórico (SANTOS, 2004, p. 135).

Por outro lado, em dado momento histórico, há também uma soma de divisões de trabalho sobrepostas, ou a sincronia das diversas divisões do trabalho, sendo este um enfoque mais propriamente geográfico (SANTOS, 2004, p. 135).

Sobre a relação entre as divisões do trabalho e o tempo e o espaço é forçoso dizer que

> ...a cada novo momento histórico muda a divisão do trabalho. É uma lei geral. Em cada lugar, em cada subespaço, novas divisões do trabalho chegam e se implantam, mas sem exclusão dos restos de divisões do trabalho anteriores. Isso, aliás, distingue cada lugar dos demais, essa combinação específica de temporalidades, diversas. Em outra situação, consideremos, apenas, para fins analíticos, que, dentro do todo, em uma dada situação, cada agente promove sua própria divisão do trabalho. Num dado

> lugar, o trabalho é a somatória e a síntese desses trabalhos individuais a serem identificados de modo singular em cada momento histórico (SANTOS, 2004, p. 136).

Por isso, cada divisão do trabalho cria um tempo seu, próprio, diferente do anterior. Isso também é muito geral, pois esse "tempo" acaba sendo abstrato, ganhando concretude apenas na sua interpretação ativa pelos diversos agentes sociais: "...é assim que, a partir de cada agente, de cada classe ou grupo social, se estabelecem as *temporalidades* (interpretações, isto é, formas particulares de utilização daquele tempo geral, 'temporalidades práticas' no dizer de J.-P. Sartre) que são a matriz das espacialidades vividas em cada lugar" (SANTOS, 2004, p. 136).

O tempo da divisão do trabalho seria o tempo do "Modo de Produção". Os elementos definidores do modo de produção seriam a medida geral do tempo, que se referem os tempos relativos aos elementos mais "atrasados", heranças de modos de produção anteriores. "Visto em sua particularidade – isto é, objetivado – e, portanto, com a sua cara geográfica, o tempo, ou melhor, as temporalidades, conduzem à noção de formação socioespacial" (SANTOS, 2004, p. 136).

A formação socioespacial diz respeito à reunião em dado lugar de diversas variáveis de modo particular. "A categoria de Formação Econômica Social [da qual derivou a categoria de formação socioespacial] é assim extremamente útil ao estudo de uma realidade nacional pela fato de que não se aplica à *Sociedade* considerada em um sentido geral, mas *a uma sociedade* precisa, cuja especificidade e particularismos devem ser realçados..." (SANTOS, 2004d, p. 243, grifo do autor).

O espaço, então, é formado por objetos técnicos. Por exemplo, o espaço do trabalho contém técnicas, não só de trabalho, mas autorizações para fazer isto ou aqui, desta ou daquela forma, neste ou naquele ritmo, segundo esta ou outra sucessão. Podemos então dizer que "tudo isso é tempo". O espaço visto enquanto distância, também é modulado pelas técnicas que comandam a tipologia e a funcionalidade dos deslocamentos, como as técnicas de transporte, como as ferrovias (SANTOS, 2004, p. 55).

O trabalho supõe o lugar, ou seja, pressupõe sua realização em determinado local, sendo o processo produtivo direto adequado àquele lugar. Por outro lado, a distância supõe a extensão; sendo a circulação necessária para vencer a extensão. Essas duas manifestações do espaço geográfico unem-se, assim, através dessas duas manifestações no uso do tempo (SANTOS, 2004, p. 55).

A técnica proporciona a materialização do tempo porque toda técnica inclui história:

> Na realidade, toda técnica é história embutida. Através dos objetos, a técnica é história no momento da sua criação e no de sua instalação e revela o encontro, em cada lugar, das condições históricas (econômicas, socioculturais, políticas, geográficas), que permitiram a chegada desses objetos e presidiram à sua operação. A técnica é tempo congelado e revela uma história (SANTOS, 2004, p. 48).

Como já visto, as técnicas, em sua implantação no território, assumem a forma de sistemas técnicos, nunca aparecendo isoladamente, mas como um conjunto de técnicas. "A vida das técnicas é sistêmica e sua evolução também o é. (...) Cada etapa vencida no progresso técnico supõe a produção paralela de novas rigidezas, levando a novas disfunções e à emergência de novas invenções que, por sua vez, são erigidas em sistema" (SANTOS, 2004, p. 176).

Ao serem implantadas em um lugar, as técnicas (no plural) são redefinidas por este lugar. Cada objeto ou ação que se instala, se insere em um tecido pré-existente, e seu valor real é encontrado no funcionamento concreto do conjunto. Do mesmo modo, a presença de uma nova técnica também modifica os valores pré-existentes, formando então uma espécie de tempo do lugar, de um "tempo espacial", que configura também a "idade de um lugar" (SANTOS, 2004, p. 59).

> ...o espaço se caracteriza, entre outras coisas, pela diferença de idade entre os elementos que o formam. Isso é válido para todos os tipos de subespaço, não importando a escala (...).
> Se ampliarmos a escala de nossa observação à dimensão de um continente ou se a restringirmos ao tamanho da célula territorial mais minúscula, jamais encontraremos elementos sincrônicos. Cada variável hoje presente na caracterização de um espaço aparece com uma data de instalação diferente, pelo simples fato de que não foi difundida ao mesmo tempo; por isso cada lugar se distingue por uma datação diferente de suas variáveis constitutivas. Em cada continente, país, região ou subespaço, cada lugar representa a soma de ações particulares inicialmente localizadas em períodos diferentes. A presença simultânea de variáveis com idades tão diversas dá como resultado que a combinação característica de cada lugar é *única* (SANTOS, 2004d, p. 257-258, grifo do autor).

Essa combinação específica, formada em cada lugar, consiste em uma materialidade artificial, que pode então ser datada por intermédio das diversas técnicas: da produção, do transporte, da comunicação, do dinheiro, do controle, da política, etc. Sendo um fenômeno

histórico, pode-se identificar o momento de sua implantação, nas diversas escalas: local, nacional ou mundial (SANTOS, 2004, p. 57).

Portanto, "...a cada lugar geográfico concreto corresponde, em cada momento, um conjunto de técnicas e de instrumentos de trabalho, resultado de uma combinação específica que também é historicamente determinada" (SANTOS, 2004, p. 56). Desse modo, tem-se a correspondência entre a implantação de um grande sistema técnico e o lugar geográfico de instalação.

1.2 PERIODIZAÇÕES E ARTICULAÇÕES ESPAÇO-TEMPORAIS

Uma das maneiras de analisar o tempo através da geografia e outras ciências sociais tem sido a utilização de periodizações. Através delas, procura-se identificar segmentos homogêneos do tempo histórico, em que as variáveis se mantêm em relativo equilíbrio no interior de uma mesma combinação de elementos de ordem econômica, social, política e moral, constituindo um sistema (SANTOS, 2004b, p. 31-33). Esse sistema constitui a totalidade social, que é formada por uma combinação das instâncias econômica, jurídico-política e ideológica da sociedade[4]. Ocorre porém, que não necessariamente cada instância esteja no mesmo tempo da outra, compartilhe a mesma temporalidade. Para Corrêa (1987, p. 39-40), "...as três instâncias entrecruzam-se e completam-se através de diferentes modos. Um deles assume uma expressão fenomênica, a organização espacial". Essa pode então ser periodizada. "Assim como é possível falar do feudalismo, também o é da organização espacial feudal" (CORRÊA, 1987, p. 40). Para esse autor, a periodização pode ser definida "...como uma operação intelectual que permite definir os tempos históricos, onde em cada um deles o pesquisador torna visível e inteligível (...) a forma específica da existência da totalidade social" (CORRÊA, 1987, p. 40).

Como o desenvolvimento humano acontece pela sucessão das diversas técnicas de relacionamento humano e dos grupos humanos com a natureza, cada um desses períodos representa uma modernização (tecnológica), ou seja,

> ...a generalização de uma *inovação* vinda de um período anterior ou da fase imediatamente precedente. A cada modernização, o sistema tende a desdobrar sua nova energia para os subsistemas subordinados. Isto representa uma pressão para que, nos subsistemas atingidos, haja também modernização. No sistema "dominado", aqui chamado subsistema, as possibilidades de inovação estão abertas, assim, às variáveis que foram objeto de modernização no sistema "dominante" (SANTOS, 2004b, p. 31, grifo do autor).

Desta forma, pode-se observar a correspondência entre a história da formação dos espaços periféricos – os espaços dos países subdesenvolvidos – e a dos centrais (SANTOS, 2004b, p. 32). Era precisamente a situação vivida pelo Brasil no século XIX. Uma economia pré-capitalista que ia, pouco a pouco, sendo incorporada à economia capitalista mundial já existente na Europa e particularmente, na Inglaterra.

Essa incorporação é partícipe da expansão do "sistema mundial moderno", "moderno sistema-mundo" ou "moderno sistema mundial", conforme a tradução. A expressão foi cunhada por Immanuel Wallerstein para designar a formação de uma economia-mundo capitalista, cuja gênese "...se situa na Europa no final do século XV; que, de lá para cá, (...) se expandiu no espaço até cobrir todo o planeta no final do século XIX; e que ainda engloba a Terra inteira" (WALLERSTEIN, 2001, p. 18).

Forma-se uma economia-mundo, porque no moderno sistema mundial nenhum Estado Nacional tem força, sozinho, para impor uma centralização política e estabelecer um "império-mundo". Por isso temos, na verdade, um "sistema interestatal", com os Estados Nacionais mais fortes, através de mecanismos políticos, diplomáticos e militares, concentrando atividades ditas centrais em seus territórios. No entanto, historicamente constatamos que o balanço de forças do sistema interestatal leva à hegemonia de um Estado central, que podemos associar ao conceito de imperialismo. Imperialismo porque essa hegemonia leva à dominação de fato de regiões periféricas, ainda que não de direito. Segundo Arrighi (1996, p. 27), "...o conceito de 'hegemonia mundial' (...) refere-se especificamente à capacidade de um Estado exercer funções de liderança e governo sobre um sistema de nações soberanas".

---

[4] Tais instâncias se articulam no conceito de formação socioespacial.

Para Arrighi (1996) e Arrighi e Silver (2001), três foram as hegemonias dentro do capitalismo histórico: a holandesa, a inglesa e a norte-americana. Essas hegemonias no campo político e também militar, se ligam ao que Arrighi (1996) chama de "ciclos sistêmicos de acumulação", que representa a observação empírica da alternância entre épocas de expansão material, com épocas de expansão financeira. Os ciclos sistêmicos geralmente se superpõe e duram sempre mais de um século, por isso a idéia de "século longo", que o autor toma como unidade temporal básica na análise dos processos mundiais de acumulação de capital. O século longo se associa à formulação de Fernand Braudel, da "longa duração".

Para Braudel existiria uma história tradicional relacionada ao tempo breve, o tempo do indivíduo, o tempo do acontecimento. Um pouco acima estaria o tempo conjuntural, dividido em seções de dez, vinte ou cinqüenta anos. Além deste, haveria uma história de fôlego, de longa e até uma de muito longa duração, que só os sábios dominariam (BRAUDEL, 1990, p. 9-10).

O próprio tempo também expressaria uma relação de dominação e dependência. "Há, pois, tempos dentro do tempo, tempos hegemônicos e tempos subalternos, o tempo dos que controlam a vida produtiva e a vida social e o tempo dos que vivem em função desse controle. Há um tempo desigual das diversas empresas segundo sua força e um tempo desigual dos diversos homens, segundo o seu lugar no processo produtivo" (SANTOS, 1989, p. A-3).

A economia-mundo apresenta certas características, sintetizadas a seguir:

> 1. a acumulação incessante do capital como sua força motriz;
> 2. uma divisão axial do trabalho em que há uma tensão centro-periferia de natureza tal que existe alguma forma de troca desigual [...] que tem caráter espacial;
> 3. a existência estrutural de uma zona semi-periférica;
> 4. o papel amplo e contínuo do trabalho não-assalariado ao lado do trabalho assalariado;
> 5. a correspondência entre as fronteiras da economia-mundo capitalista e as de um sistema-inter-estados formado por Estados soberanos;
> 6. a localização dessa economia-mundo capitalista antes do século XIX, provavelmente no século XVI;
> 7. a idéia de que essa economia-mundo capitalista começou numa parte do globo (em larga medida na Europa) e mais tarde expandiu-se a todo o globo mediante um processo de sucessivas 'incorporações';
> 8. a existência nesse sistema-mundo de Estados hegemônicos cujos períodos de hegemonia plena ou inconteste foram contudo relativamente breves;
> 9. o caráter não-primordial de Estados, grupos étnicos e famílias, todos eles em constante processo de criação e recriação;
> 10. a importância fundamental do racismo e do sexismo como princípios organizadores do sistema;
> 11. o surgimento de movimentos anti-sistêmicos que solapam e reforçam simultaneamente o sistema;

> 12. um padrão contendo tantos ritmos cíclicos como tendências seculares que dá corpo às contradições inerentes do sistema e explica a crise sistêmica em que hoje vivemos (WALLERSTEIN, 2006, p. 307).

Condensando essas características, podemos dizer que a economia-mundo se caracteriza por uma divisão do trabalho integrada através de um mercado (mundial) e não por uma unidade política central. A noção de divisão social do trabalho tem além de seu caráter funcional, uma dimensão espacial. Através de um paralelo com a teoria marxista que explica a distribuição desigual do produto do trabalho entre classes sociais, aqui se estende esta preocupação da divisão do produto à distribuição desigual entre as regiões que participam da produção mundial. Portanto, paralelamente à divisão social do trabalho, também existe uma divisão mundial do trabalho, definindo assimetrias que configuram uma "divisão axial do trabalho", com certas regiões centrais absorvendo, não só o excedente gerado por seus trabalhadores, mas também uma parcela do excedente gerado pelos trabalhadores das regiões periféricas. O mecanismo de atuação dessa divisão do trabalho se dá através do estabelecimento de cadeias de mercadorias, geralmente relacionadas ao comércio de longa distância, incorporando várias regiões e perpassando as fronteiras nacionais. Na aplicação de estratégias monopolistas, as empresas dos países centrais, contam com o apoio de seus Estados Nacionais para minar rivais economicamente mais fortes de outros Estados ("mercantilismo"). Com isso obtêm o controle sobre as etapas mais rentáveis das cadeias de mercadorias (o que se relaciona com os conceitos de hegemonia e imperialismo) (ARIENTI e FILOMENO, 2004, p. 5-7).

Esta divisão axial do trabalho é continuamente reproduzida, na medida em que passa a operar uma força centrípeta, fortalecendo os mecanismos de troca desigual. A distribuição do excedente é determinada, portanto, não apenas pela distribuição desigual de vantagens econômicas (dotação de valores desigual e diferenças tecnológicas e organizacionais), mas principalmente por relações de forças em que se confrontam as burguesias nacionais e seus respectivos Estados. A chamada "troca desigual" funciona através da aliança dos capitalistas com o poder político.

Essa troca se dá no nível dos grandes capitalistas que tem poder de influência junto ao poder político, e se distinguem dos pequenos comerciantes que fazem "as trocas cotidianas do mercado" e dos "intermediários e atravessadores" (BRAUDEL, 1987, p. 45-49).

Portanto, historicamente, capitalistas e Estados organizam o processo de produção mundial entre as várias regiões geográficas em busca de uma concentração de atividades

monopolistas em determinadas regiões, tornado-as "centrais" (que podem coincidir com territórios de Estados Nacionais). Por outro lado, as atividades sem condições de escapar da concorrência de seus competidores e da troca desigual dos monopolistas de outras regiões, se tornam periféricas (que podem coincidir com territórios de Estados Nacionais ou mesmo continentais) (ARIENTI e FILOMENO, 2004, p. 7).

Aqui encontramos paralelo com a teorização marxista do desenvolvimento desigual, porém, combinado. A condição periférica ou semi-periférica leva à superexploração dos trabalhadores dessas regiões:

> O capitalista em atividade periférica e integrado ao sistema mundial é ao mesmo tempo explorador e explorado, na medida que parte do excedente que ele extrai de seus trabalhadores é transferida aos capitalistas do centro. Para garantir uma taxa de lucro compatível com sua sobrevivência no sistema deve recorrer a superexploração dos seus trabalhadores, mesmo quando estão em uma relação de produção tipicamente capitalista (ARIENTI e FILOMENO, 2004, p. 9)

À articulação espacial, que se expressa na divisão internacional do trabalho, se soma uma articulação temporal, o que nos permite falar em uma articulação espaço-temporal. O tempo da revolução industrial inglesa se expande para outras áreas, como o Brasil. Chegando aqui, se articula com temporalidades pré-capitalistas, formando algo único, uma formação socioespacial.

A pergunta aqui é: como pode o tempo ser organizado para analisar relações espaciais? Os espaços passíveis de análise, e que se localizam em algum lugar do passado, podem ser analisados através de "recortes temporais" que seguem alguns critérios de determinação (ESTAVILLE JR., 1991, p. 310, 312).

Para Estaville Jr. (1991, p. 310), seriam cinco as possibilidades de utilização dos recortes temporais: realizar um recorte temporal simples, utilizar o método retrospectivo ou refletivo, realizar um recorte sincrônico, adotar uma sub-seção ou sub-seções diacrônicas e por último a integração de duas ou mais dessas estratégias.

No primeiro caso, o do recorte temporal simples (ou cross section-past), um tempo particular é selecionado por sua importância histórica ou por haver disponibilidade ou significância de fontes materiais sobre o espaço analisado (ver figura 1a). Pode se referir a um ano ou a um século e é uma tentativa de recriar o "presente histórico", o presente como existiu em algum lugar do passado. Apresenta a vantagem de uma estrutura temporal estática,

permitindo simplicidade, economia e facilidade na organização da pesquisa, proporcionando que as relações espaciais possam ser explanadas com relativa precisão. A desvantagem é que, ao não considerar as transformações no interior do recorte, acaba tornando-se um "método de antiquário". Uma outra desvantagem é que, inferir processos através de padrões espaciais congelados no tempo, pode conduzir a explanações errôneas (ESTAVILLE JR., 1991, p. 310-312).

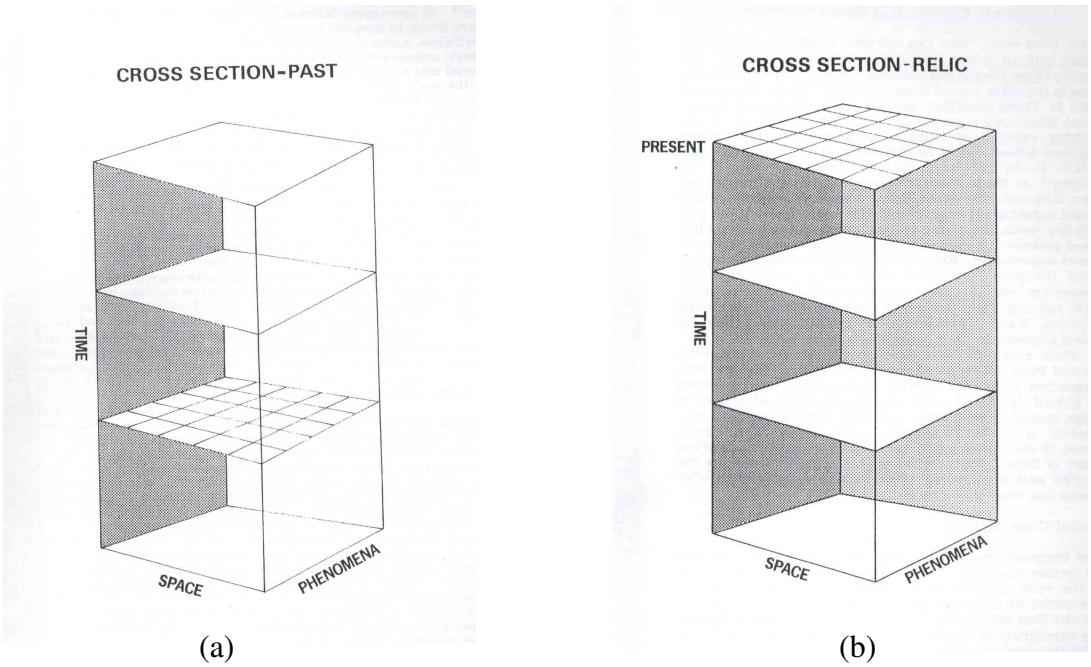


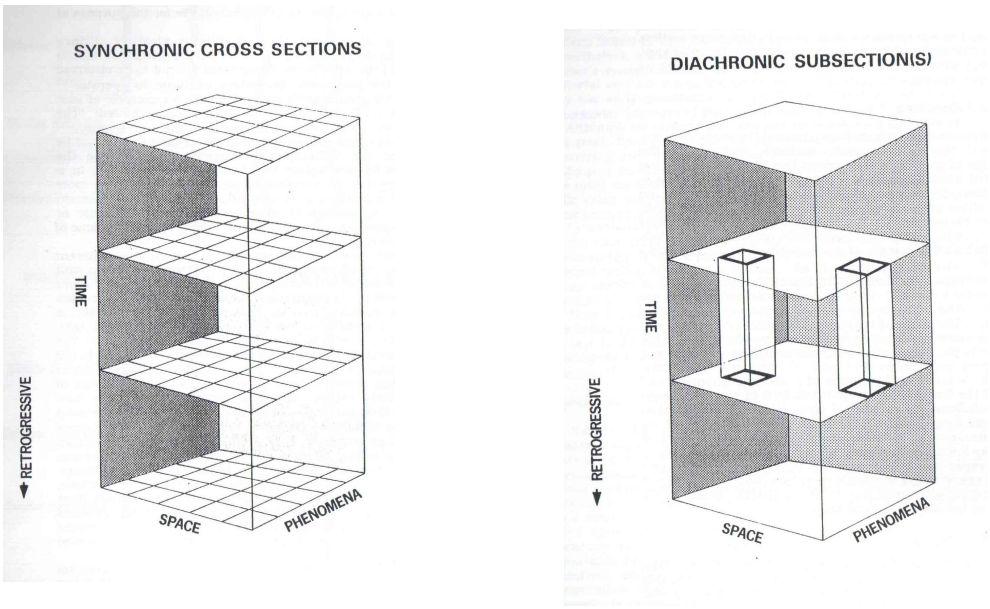
FIGURA 1 - RECORTE TEMPORAL SIMPLES E O MÉTODO RETROSPECTIVO
Fonte: ESTAVILLE JR. (1991, p. 311; 313).

Já no o método retrospectivo ou refletivo (cross section-relic, ver figura 1b), utiliza-se as relíquias do passado que permaneceram no presente, sendo a obsolescência funcional o critério mais importante para determinar a característica de relíquia[5]. É utilizado para recriar geografias passadas, a partir de seus vestígios encontrados na paisagem atual (ESTAVILLE JR., 1991, p. 312-313). Apesar de interessante para trabalhar com o conceito de paisagem

[5] Apesar de possíveis divergências quanto ao critério de determinação, pode ser associada à noção de rugosidade de Milton Santos.

geográfica, apresenta uma desvantagem: a falta de relíquias pode prejudicar a reconstrução de geografias passadas.

Já o recorte sincrônico (figura 2a) é uma extensão do recorte temporal simples, demonstrando mudanças de um tempo a outro. Pode ser utilizado através de aproximações progressivas, de um tempo no passado para um mais contemporâneo, ou através de aproximações regressivas, do mais atual para o mais antigo. Apresenta como principal vantagem a possibilidade de analisar as mudanças de um momento a outro, permitindo comparações temporais e análises de certos processos. Como desvantagem, a utilização de poucas seções restringe o entendimento do processo. Também, eventos ocorridos fora das seções analisadas são apenas inferidos, podendo conduzir a erros de interpretação, e por último, a taxa de mudança dos fenômenos observados pode variar, acarretando dificuldades de organização e perda de informação nos recortes analisados (ESTAVILLE JR., 1991, p. 312-314).



(a) (b)

FIGURA 2 – RECORTES SINCRÔNICOS E RECORTES DIACRÔNICOS

Fonte: ESTAVILLE JR. (1991, p. 314; 316).

No recorte diacrônico (figura 2b), são isoladas relações espaciais de fenômenos particulares, analisando o fluxo contínuo de um evento através de um tempo relativamente longo de tempo até outro momento distinto. Podem ser organizados progressivamente ou regressivamente. Apresenta a vantagem de proporcionar excelente análise do processo e das interações,

semelhante a um filme de como a realidade é mostrada, com um aparente continuum de movimento. A desvantagem desse método é que, ao procurar mostrar cadeias de eventos contínuas, tal qual a vida acontece, exigiria muitas inferências devido à escassez de dados. Outra desvantagem é que, devido à quantidade de possíveis fenômenos e a prolongados períodos de tempo envolvidos na observação, o número de fenômenos considerados costuma ser pequeno. Também as taxas evolucionárias dos fenômenos sob observação podem variar, gerando dificuldades de procedimento processuais. Por último, a organização temporal diacrônica pode conduzir à crítica: isto é realmente geografia ou é alguma forma de história? (ESTAVILLE JR., 1991, p. 312-314).

Até aqui estivemos analisado as diferentes maneiras de realizar recortes temporais sincrônicos ou diacrônicos. Entretanto, utilizados isoladamente, ambos apresentam senões. Os recortes sincrônicos, ao procurarem estabelecer intervalos de tempo com pequenas transformações, poderiam levar a um olhar rápido sobre eventos não exatamente os mais significativos. No caso oposto, a análise diacrônica, procura analisar fenômenos através do tempo. Porém o número de fenômenos poderiam ser insignificantes para captar a estrutura espacial (ESTAVILLE JR., 1991, p. 315-317).

Essa discussão pode ser associada a uma outra que procura relacionar padrões (espaciais) e processos (temporais). Padrões são quadros congelados de processos, assim como processos são padrões através do tempo, o mesmo acontece com a discussão sincronia-diacronia (ESTAVILLE JR., 1991, p. 317-319).

A dúvida é então de caráter metodológico: os geógrafos deveriam pontuar descobertas e explanações de padrões espaciais através do tempo (geografia das mudanças) ou procurar o entendimento espacial de fenômenos através de seu desenvolvimento temporal (mudanças geográficas). A resposta se encontra dentro do que pode ser metodologicamente chamado de barganha espaço-tempo ("space-time trade-off"), diminuindo o movimento dos fenômenos através do tempo e aumentando a precisão da análise espacial, bem como, aumentando o movimento dos fenômenos através do tempo e aumentando a precisão da análise processual (ESTAVILLE JR., 1991, p. 319).

O primeiro, certamente um recorte sincrônico em busca de padrões espaciais. O segundo, diacrônico, acentuando o processo de desenvolvimento. Por outro lado, ontologicamente, espaço e tempo estão inalteravelmente unidos o que possibilita utilizar à força de ambas as estratégias para investigar padrões espaciais, assim como os processos. Para mitigar a "barganha espaço-tempo", os geógrafos históricos desenvolveram estratégias

metodológicas que unem os recortes sincrônicos com sub-seções diacrônicas: tanto podem ser utilizados recortes sincrônicos unidos diacronicamente (figura 3a), como estudar diacronicamente padrões espaciais, partindo do passado até chegar ao padrão analisado ou **partindo de um padrão do passado estudando-se diacronicamente seu desenvolvimento até um próximo padrão espacial** (figura 3b) (ESTAVILLE JR., 1991, p. 319, grifo nosso).

Este último caso é precisamente a opção adotada na presente pesquisa. O recorte 1868-1892 é ligado diacronicamente através do estudo das ferrovias, do café e do povoamento.

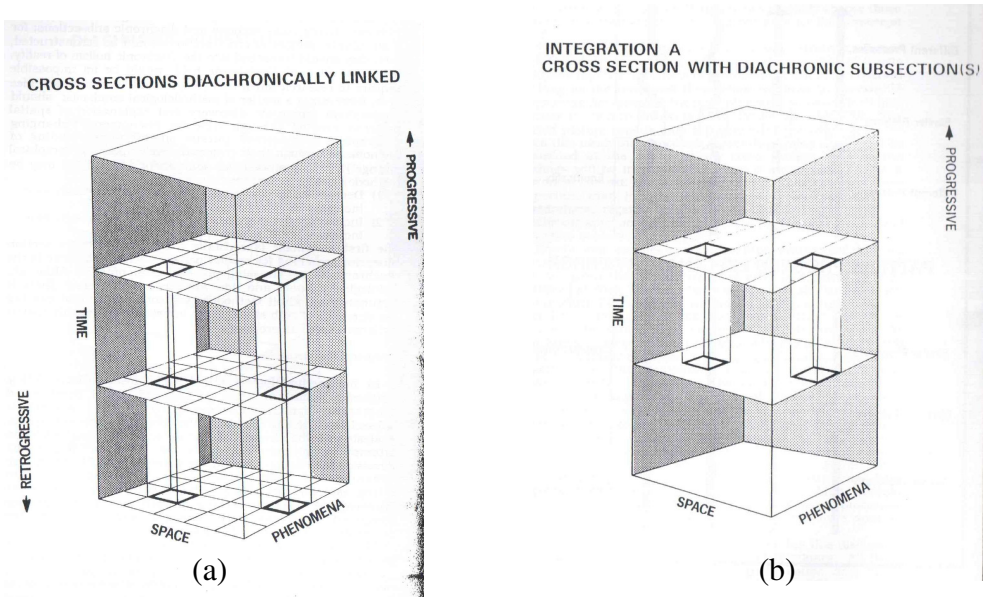


FIGURA 3 - RECORTES SINCRÔNICOS UNIDOS DIACRONICAMENTE
Fonte: ESTAVILLE JR. (1991, p. 320-321).

A vantagem da abordagem sincrônica-diacrônica é possibilitar o estudo conjunto da estrutura e do processo. Como o recorte sincrônico congela um padrão espacial, perde-se informação referente ao processo, situação que se inverte ao utilizar-se a análise diacrônica, pois temos muita informação referente ao processo, porém perde-se informação a respeito dos padrões espaciais (ESTAVILLE JR., 1991, p. 315-322).

Portanto, o ideal é unir ambas as abordagens. Como bem coloca Milton Santos, a diacronia se refere ao eixo das sucessões e a sincronia ao eixo das coexistências, que configuram um recorte espaço-temporal:

> Em cada lugar, os sistemas sucessivos do acontecer social distinguem períodos diferentes, permitindo falar de hoje e de ontem. Este é o eixo das sucessões. Em cada lugar, o tempo das diversas ações e dos diversos atores e a maneira como utilizam o tempo social não são os mesmos. Já no viver comum de cada instante, os eventos não são sucessivos, mas concomitantes. Temos aqui o eixo das coexistências (SANTOS, 2004, p. 159).

No espaço geográfico as temporalidades não são as mesmas para os diversos agentes sociais, porém elas acontecem simultaneamente:

> ...constatamos, de um lado, uma assincronia na seqüência temporal dos diversos vetores e, de outro lado, a sincronia de sua existência comum, num dado momento. O entendimento dos lugares, em sua situação atual [ou retrospetiva, em se falando de geografia histórica] e em sua evolução, depende da consideração do eixo das sucessões e do eixo das coexistências (SANTOS, 2004, p. 159).

Portanto, é no espaço (ou no território) que os dois eixos se unem, formando então uma unidade espaço-temporal:

> O tempo como sucessão, o chamado tempo histórico, foi durante muito tempo considerado como uma base do estudo geográfico. Pode-se, todavia, perguntar se é assim mesmo, ou se, ao contrário, o estudo geográfico não é muito mais essa forma de ver o tempo como simultaneidade: pois não há nenhum espaço em que o uso do tempo seja idêntico para todos os homens, empresas e instituições. Pensamos que a simultaneidade das diversas temporalidades sobre um pedaço da crosta da Terra é que constitui o domínio propriamente dito da Geografia. Poderíamos mesmo dizer, com certa ênfase, que o tempo como sucessão é abstrato e o tempo como simultaneidade é o tempo concreto já que é o tempo da vida de todos. O espaço é que reúne a todos, com suas múltiplas possibilidades, que são possibilidades diferentes de uso do espaço (do território) relacionadas com possibilidades diferentes de uso do tempo (SANTOS, 2004, p. 159-160).

Desta forma, pensamos ter demonstrado a pertinência da utilização da análise espaço-temporal em pesquisas de geografia histórica.

1.3 O TERRITÓRIO

Para articular espacialmente o recorte espaço-temporal adotado utilizaremos o conceito de território. Através dele será realizada a ligação entre a teorização do espaço e sua particularização na área de estudo. Trata-se de explorar "...as potencialidades do território como 'ponte' estrategicamente posicionada entre a teoria crítica do espaço e a ação política" (RIBEIRO, 2003, p. 29).

Considera-se território "...um *espaço definido e delimitado por e a partir de relações de poder*" (SOUZA, 1995, p. 78, grifo do autor). Para Raffestin (1993, p. 143-144), o espaço é anterior ao território. Esse se forma a partir do espaço, sendo resultado de uma ação conduzida por um ator, que, ao apropriar-se de um espaço, concreta ou abstratamente, "territorializa" o mesmo. O território seria então "...um espaço onde se projetou um trabalho, seja energia e informação, e que, por conseqüência, revela relações marcadas pelo poder. O espaço é a 'prisão original', o território é a prisão que os homens constroem para si".

Souza (1995, p. 97) amplia esta definição afirmando que "...o território não é o substrato, o espaço social em si, mas sim um campo de forças, as relações de poder espacialmente delimitadas e operando, destarte, sobre um substrato referencial". Concebe-se então, o poder, não como um poder-atributo, valor a adquirir ou conquistar, nem relacionado apenas ao ato político, mas como um processo relacional, poder enquanto fluxo, como processo de comunicação inerente a toda relação social e, portanto, também espacial (SÁNCHEZ, 1992, p. 21-23).

Haesbaert (2004, p. 40) em sua síntese das várias noções de território, as agrupa em quatro vertentes básicas: a **política**, que inclui as relações entre espaço e poder em geral; a **cultural**, ou culturalista, ou ainda simbólico-cultural, que prioriza a dimensão simbólica e subjetiva; a **econômica**, ou economicista, que aborda a dimensão espacial das relações econômicas; e a "**natural**" ou naturalista, que utiliza uma noção de território correlata àquela da natureza. Posteriormente, agrupou estas dimensões em duas grandes perspectivas teóricas: o binômio materialismo-idealismo e o binômio espaço-tempo. Dentro das perspectivas materialistas, distingue as concepções naturalistas, as de base econômica e as que seguem a tradição jurídico-política de território. As perspectivas idealistas formam um grupo à parte. Há também aqueles que utilizam território em uma perspectiva integradora e finalmente a visão relacional, de que são expoentes Claude Raffestin e Robert David Sack.

Dentro deste trabalho, como já explicitado na definição de território utilizada acima, utiliza-se a visão relacional. "Território construído a partir de uma perspectiva relacional do espaço é visto completamente inserido dentro de relações social-históricas, ou, de modo mais estrito, por muitos autores, de relações de poder" (HAESBAERT, 2004, p. 80).

Raffestin (1993, p. 53), utilizando as concepções de Foucault, sintetiza a natureza do poder relacional:

> O poder não se adquire; é exercido a partir de inumeráveis pontos;
> As relações de poder não estão em posição de exterioridade no que diz respeito a outros tipos de relações (econômicas, sociais, etc.), mas são imanentes a elas;
> O poder vem de baixo; não há uma oposição binária e global entre dominador e dominados;
> As relações de poder são, concomitantemente, intencionais e não subjetivas;
> Onde há poder há resistência e no entanto, ou por isso mesmo, esta jamais está em posição de exterioridade em relação ao poder.

O trabalho de Sack utiliza sobretudo a territorialidade das relações humanas, que no entanto é exercida no território. Para ele (1986, p. 19, grifo do autor, tradução livre), a territorialidade pode ser definida "*...como a tentativa de um indivíduo ou grupo em afetar, influenciar ou controlar pessoas, fenômenos, e relações, delimitando e afirmando seu controle sobre uma área geográfica"*. Esta área, será então chamada de território. Essa delimitação é importante para ressaltar que para Sack "...a fronteira e o controle de acesso (...) são atributos fundamentais na definição de territorialidade" (HAESBAERT, 2004, p. 86).

Para Raffestin, a noção de limite está implícita em toda em qualquer relação. "Entrar em relação com os seres e as coisas é traçar limites ou se chocar com limites. Toda relação depende da delimitação de um campo, no interior do qual ela se origina, se realiza e se esgota". E desenvolve o raciocínio:

> Toda propriedade ou apropriação é marcada por limites visíveis ou não, assinalados no próprio território ou numa representação do território: plano cadastral ou carta topográfica. Toda função é também marcada por limites frouxos ou rígidos que determinam sua área de extensão ou de ação. Nesse caso, os limites estão em estreitas relações com o trabalho, portanto com o poder. Limites de propriedade e limites funcionais podem coincidir, superpondo-se, ou, ao contrário, se recortarem (RAFFESTIN, 1993, p. 165).

O limite aparece como uma informação que estrutura o território. Desde o momento em que foi pensado, ele não é mais arbitrário, pois "...facilita o enquadramento de um projeto

social... (RAFFESTIN, 1993, p. 165). Até a Idade Média não havia um delineamento preciso das fronteiras: o que havia era uma "fronteira zonal", "...expressão de uma informação insuficiente; as coletividades medievais que se desenvolviam ao abrigo de espessas florestas procuravam na fronteira mais uma zona de defesa que um traçado linear preciso" (RAFFESTIN, 1993, p. 165).

Tudo muda com o Estado moderno, mas também graças ao surgimento e popularização de um instrumento de representação, o mapa. "O mapa é o instrumento ideal para definir, delimitar e demarcar a fronteira" (RAFFESTIN, 1993, p. 167).

Porém, há que estabelecer a diferenciação entre limite e fronteira, pois geralmente estes termos são tidos como sinônimos. No caso da palavra fronteira,

> implica, historicamente, aquilo que sua etimologia sugere -- o que está na frente. A origem histórica da palavra mostra que seu uso não estava associado a nenhum conceito legal e que não era um conceito essencialmente político ou intelectual. Nasceu como um fenômeno da vida social espontânea, indicando a margem do mundo habitado. Na medida que os padrões de civilização foram se desenvolvendo acima do nível de subsistência, as fronteiras entre ecúmenos tornaram-se lugares de comunicação e, por conseguinte, adquiriram um caráter político. Mesmo assim, não tinha a conotação de uma área ou zona que marcasse o limite definido ou fim de uma unidade política. Na realidade, o sentido de fronteira era não de fim mas do começo do Estado, o lugar para onde ele tendia a se expandir. Com este sentido, por exemplo, foi empregado por F.Turner para caracterizar a expansão do povoamento no Oeste norte-americano, e retomado, com sucesso, nos trabalhos sobre a ocupação recente da Amazônia. Mais recentemente, vemos o uso metafórico da palavra em textos que tratam da revolução tecnológica (MACHADO, 1998, p. 42).

Já limite teria outra conotação:

> A palavra limite, de origem latina, foi criada para designar o fim daquilo que mantém coesa uma unidade político-territorial, ou seja, sua ligação interna. Essa conotação política foi reforçada pelo moderno conceito de Estado, onde a soberania corresponde a um processo absoluto de territorialização. O monopólio legítimo do uso da força física, a capacidade exclusiva de forjar normas de trocas sociais reprodutivas (a moeda, os impostos), a capacidade de estruturar, de maneira singular, as formas de comunicação (a língua nacional, o sistema educativo, etc.) são elementos constitutivos da soberania do estado, correspondendo ao território cujo controle efetivo é exercido pelo governo central (o estado territorial) (MACHADO, 1998, p. 42).

A diferença então é que a fronteira está orientada "para fora" (forças centrífugas), enquanto os limites estão orientados "para dentro" (forças centrípetas).

> Enquanto a fronteira é considerada uma fonte de perigo ou ameaça porque pode desenvolver interesses distintos aos do governo central, o limite jurídico do estado é criado e mantido pelo governo central, não tendo vida própria e nem mesmo existência material, é um polígono. O chamado "marco de fronteira" é na verdade um símbolo visível do limite. Visto desta forma, o limite não está ligado a presença de gente, sendo uma abstração, generalizada na lei nacional, sujeita às leis internacionais, mas distante, freqüentemente, dos desejos e aspirações dos habitantes da fronteira. Por isso mesmo, a fronteira é objeto permanente da preocupação dos estados no sentido de controle e vinculação. Por outro lado, enquanto a fronteira pode ser um fator de integração, na medida que for uma zona de interpenetração mútua e de constante manipulação de estruturas sociais, políticas e culturais distintas, o limite é um fator de separação, pois separa unidades políticas soberanas e permanece como um obstáculo fixo, não importando a presença de certos fatores comuns, físico-geográficos ou culturais (MACHADO, 1998, p. 44).

Para Raffestin (1993, p. 170) os limites estão presentes nas relações entre os países, mas também participam da reprodução social, da produção, da troca, do consumo. Deste ponto de vista a reprodução social não sendo mais do que a própria territorialidade, "...pois os limites são vividos, consumidos", sendo exatamente porque são vividos que os limites participam da territorialidade (RAFFESTIN, 1993, p. 170).

O exercício da territorialidade depende de quem está influenciando e controlando quem, e nos contextos geográficos de lugar, espaço, e tempo. A territorialidade está intimamente relacionada ao modo como as pessoas usam a terra, como elas se organizam no espaço e como elas dão significado ao lugar. Claramente estas relações mudam, e o melhor meio de estudá-las é revelar seu caráter variável através do tempo. Territorialidade deste modo se filia a duas tradições geográficas: a geografia social e a geografia histórica, ou resumidamente a uma aproximação social-histórica, "para satisfazer a todos" (SACK, 1986, p. 2).

Outras definições de territorialidade podem ser destacadas. Para Santos e Silveira (2001, p. 19, grifo do autor), territorialidade tem o sinônimo de "*...pertencer àquilo que nos pertence...*". Já Andrade (1995, p. 20), define territorialidade como o que está no território e portanto sujeito às gestões do mesmo, bem como o processo subjetivo de conscientização da população de fazer parte de um território, de integrá-lo.

Para concluir, a territorialidade, no singular, remeteria "aquilo que faz de qualquer território um território". Já as territorialidades, no plural indicariam os tipos gerais de classificação dos territórios. "Para exemplificar, territórios contínuos e territórios descontínuos singulares são representantes de duas territorialidades distintas, contínua e descontínua". De qualquer maneira, ao falar em territorialidade se estaria pensando em

"...certo tipo de interação entre homem e espaço, a qual é, aliás, sempre uma interação entre seres humanos *mediatizada* pelo espaço" (SOUZA, 1995, p. 99, grifo do autor).

1.4 CIRCULAÇÃO, FLUXOS E REDES

Consideramos, assim como Santos (2004, p. 63) que "...o espaço é formado por um conjunto indissociável, solidário e também contraditório, de sistema de objetos e sistemas de ações, não considerados isoladamente, mas como o quadro único no qual a história se dá". Na medida em que avança a introdução de meios técnicos em substituição aos meios naturais, os objetos naturais vão, progressivamente, sendo substituídos por

> ...objetos técnicos, mecanizados e, depois, cibernéticos, fazendo com que a natureza artificial tenda a funcionar como uma máquina. Através da presença desses objetos: hidroelétricas, fábricas, fazendas modernas, portos, estradas de rodagem, **estradas de ferro**, cidades, o espaço é marcado por esse acréscimos, que lhe dão um conteúdo extremamente técnico (SANTOS, 2004, p. 63, grifo nosso).

Os sistemas de objetos dizem respeito à materialidade e os sistemas de ações dizem respeito às ações humanas, à atuação dos agentes sociais. Mas há que fazer uma distinção entre escalas. Desde o advento do sistema-mundo, muitas vezes a escala de realização das ações é uma e a escala de seu comando é outra: "muitas das ações que se exercem num lugar são o produto de necessidades alheias, de funções cuja geração é distante e das quais apenas a resposta é localizada naquele ponto preciso da superfície da Terra" (SANTOS, 2004, p. 80).

Muitos dos objetos técnicos são destinados à circulação, ou seja, ao deslocamento de bens, produtos, pessoas, etc, de um lugar a outro. Assim também podemos considerar o espaço como um conjunto de fixos e fluxos. Os primeiros, fixados no solo, são atravessados pelos fluxos de informação, comunicação e transporte, que por sua vez exigem fixos para balizar o seu próprio movimento:

> Os elementos fixos, fixados em cada lugar, permitem ações que modificam o próprio lugar, fluxos novos ou renovados que recriam as condições ambientais e as condições sociais, e redefinem cada lugar. Os fluxos são resultado direto ou indireto das ações e atravessam ou se instalam nos fixos, modificando a sua significação e o

> seu valor, ao mesmo tempo, em que, também se modificam (SANTOS, 2004, p. 61-62).

Os fluxos então se relacionam à circulação, que se refere ao deslocamento espacial e suas conseqüentes interações. Raffestin (1993, p.200, grifo do autor), por exemplo, designa por circulação a "...transferência de seres e de bens *latu sensu*...", enquanto que à transferência de informações denomina de "comunicação". Mas ressalta que esta distinção é ambígua, pois na realidade "...em todo 'transporte' há circulação e comunicação simultaneamente. Os homens ou bens que circulam são portadores de uma informação e, assim, 'comunicam' alguma coisa. Da mesma forma, a informação comunicada é, ao mesmo tempo, um 'bem' que 'circula'". Raffestin desenvolve as similaridades e diferenciações entre a circulação e a comunicação e sua influência no exercício do poder e da territorialidade:

> Se é verdade que até a época contemporânea a rede de circulação e a rede de comunicação formavam uma só coisa, ou quase, a tecnologia moderna acabou por dissociá-las. Enquanto a informação, até o século XIX, andava mais ou menos no ritmo dos homens e dos bens, desde então as distâncias em matéria de comunicação foram praticamente abolidas, na medida em que a transferência da informação de um ponto a outro do mundo pode ser quase imediata. Ao mesmo tempo que as "distâncias temporais" em matéria de circulação foram consideravelmente reduzidas, isto é, as taxas de convergência deram grandes saltos, há uma especialização muito avançada das redes de circulação e de comunicação, que não mais se confundem. Essa discordância entre distância de circulação e distância de comunicação não deixou de criar novos problemas, muito específicos da nossa época. Além disso, essa distorção é ao mesmo tempo uma vantagem e uma desvantagem para aqueles que exercem o poder. Vantagem de se receber informação quase imediatamente, mas desvantagem se a informação recebida implica a necessidade de transferir homens ou bens de um ponto a outro no espaço. O ideal do poder é agir em tempo real. Se a distância de circulação e a distância de comunicação tendessem para a igualdade, o poder não estaria longe de ser absoluto e toda tentativa totalitária encontraria ali um ponto de apoio para controlar o mundo (RAFFESTIN, 1993, p. 201).

Autores clássicos da geografia já defendiam a importância da circulação e dos transportes para o progresso da humanidade. Para Ratzel, as trocas e contatos entre povos eram meios poderosos para compartilhar o progresso (MERCIER, 2007, p. s/n).

Também para Vidal de La Blache, "...em todas as regiões onde o destino o levou, o homem empenhou-se desde o princípio na resolução do problema do transporte e da circulação. Para isso, utilizou inicialmente as possibilidades que lhe oferecia o próprio corpo; e a adaptação deste aos instrumentos que foram inventados para lhe servirem de auxiliares foi a primeira causa de diversidades" (LA BLACHE, 1954, p. 291). Também era de opinião que

as relações entre sociedades são, até certo ponto, predeterminadas pela divisão de terras terrestres em diferentes regiões naturais que necessitam de trocas inter-regionais devido à existência de "necessidades recíprocas". Nesse caso a circulação crescente causaria, como resultado, a divisão regional do trabalho e faria as regiões dependentes umas das outras (MERCIER, 2007, p. s/n).

Para Brunhes (1962, p. 185), "...quanto mais uma civilização se reveste do caráter econômico, tanto mais se entrelaçam a política e a economia; tanto mais, igualmente, os meios de circulação se multiplicam e se aperfeiçoam...".

Há que ressaltar a existência de uma circulação necessária e de uma circulação desnecessária. Tal distinção se relaciona a que as primeiras buscam assegurar o bem-estar das populações, enquanto que a circulação desnecessária diz respeito à produção para a exportação. "Esse tema pode ser visto segundo um critério moral: a produção necessária seria a que ajuda a população a subsistir e a se desenvolver, enquanto a produção desnecessária seria não apenas excedente, mas também excessiva, acarretando para a sociedade um ônus desnecessário" (SANTOS E SILVEIRA, 2001, p. 297).

Na discussão da circulação desnecessária está o estabelecimento de infra-estruturas de custo elevado, que pouco beneficiam a população e visam apenas o carreamento da produção nacional para os portos de exportação. Não seria o modelo de implantação das ferrovias no século XIX um exemplo disto?

Componente essencial da circulação são as interações espaciais, parte essencial das atividades humanas no espaço geográfico. São formadas por um amplo e complexo conjunto de deslocamentos de pessoas, mercadorias, capitais e informação. Podem apresentar maior ou menor intensidade, variar segundo a freqüência de ocorrência e conforme a distância e direção, e também caracterizar-se por diversos propósitos e se realizar através de diversos meios e velocidades (CORRÊA, 1997, p. 279).

Como exemplo de interações espaciais pode-se citar

> ...as migrações em suas diversas formas (definitivas, sazonais, pendulares etc.), as exportações e importações entre países, a circulação de mercadorias entre fábricas e lojas, o deslocamento de consumidores aos centros de compras, a visita a parentes e amigos, a ida ao culto religioso, praia ou cinema, o fluir de informações destinadas ao consumo de massa ou entre unidades de uma mesma empresa são, entre tantos outros, exemplos correntes de interações espaciais em que, de uma forma ou de outra, estamos todos envolvidos (CORRÊA, 1997, p. 279).

As interações espaciais fazem parte da organização espacial da sociedade, sendo expressão da produção material do homem, resultando do seu trabalho social e, portanto, refletindo as características do grupo que a criou (CORRÊA, 1995, p. 55). Por isso não podem ser vistas apenas enquanto meros deslocamentos de pessoas, mercadorias e informação no espaço. Fazem parte da existência social e de sua reprodução e como tal refletem "...diferenças de lugares face às necessidades historicamente identificadas" (CORRÊA, 1997, p. 280). Também participam do processo de transformação social, caracterizando-se então por uma assimetria, isto é, "...por relações que tendem a favorecer um lugar em detrimento de outro, ampliando as diferenças já existentes, isto é, transformando os lugares" (CORRÊA, 1997, p. 280).

Em uma sociedade capitalista, esta vinculação à realidade social é determinante para que se possa entender as interações espaciais. Dentre as transformações sociais ocasionadas pela implantação histórica do capitalismo destaca-se a "Revolução Industrial" (iniciada na Inglaterra no final do século XVIII e posteriormente em outros países), que alterou profundamente a forma como se realizavam as interações espaciais. De interações baseadas preferencialmente em interações de contigüidade, ou seja, circunscritas ao âmbito local, passa-se a profundas alterações que se ampliam à escala do planeta. Segundo Corrêa (1997, p. 281-282), estas alterações podem ser descritas pela ampliação:

> da massa de mercadorias, pessoas, recursos financeiros e informações em circulação;
> da freqüência com que as interações passaram a se verificar;
> dos meios de circulação e comunicação;
> dos propósitos com que são realizadas;
> da velocidade, através da qual se verifica a progressiva superação do espaço pelo tempo;
> dos horizontes espaciais, rompendo a limitação da distância e tornando-as multidirecionadas;
> das redes geográficas, que se tornaram progressivamente mais complexas e abrangentes, envolvendo um número crescente de nós, vias e fluxos, assim com dos mais diversos agentes sociais; e
> de sua importância na vida econômica, social, cultural e política.

O mecanismo responsável por grande parte das interações espaciais no capitalismo é o ciclo de reprodução do capital, explicitado por Karl Marx em sua obra **O Capital**. Aparentemente apresenta uma característica a-espacial (CORRÊA, 1997, p. 285), pois através do dinheiro o detentor de capital compra no mercado os meios de produção e a força de trabalho necessárias. Em um segundo estágio, o da produção, o capitalista emprega as

mercadorias compradas para produzir mercadorias de valor superior. Já no terceiro estágio, o capitalista retorna ao mercado como vendedor e sua mercadoria se converte em dinheiro ampliado (MARX, 1982, p. 236-237).

Porém, é importante destacar que a capacidade de transportar as mercadorias de um local a outro, define a mobilidade do capital na forma de mercadorias, sendo que a indústria do transporte vende este deslocamento de lugar (MARX, citado por HARVEY, 1990, p. 379). Percebe-se então, o conteúdo espacial do ciclo do capital, pois a produção pressupõe a circulação e esta, múltiplas localizações, com articulações envolvendo diferentes lugares e em ampla escala (CORRÊA, 1997, p. 285).

As interações espaciais resultam de ações humanas, espacialmente localizadas que as criam, mantêm, desfazem ou refazem. Estas ações ou práticas espaciais resultam, por um lado, da diferenciação espacial dos diversos espaços ou culturas e por outro dos vários projetos de gestão territorial. Portanto, de acordo com o território específico ou do projeto de organização espacial, variam as interações espaciais (CORRÊA, 1995 e 1997).

Para Harvey (1992, p. 201), "...as práticas espaciais materiais referem-se aos fluxos, transferências e interações físicas e materiais que ocorrem no e ao longo do espaço de maneira a garantir a produção e a reprodução social". Para esse autor, as práticas espaciais é que geram os variados conceitos de espaço e de tempo presentes na sociedade, "tão variados quanto os indivíduos" (HARVEY, 1992, p. 195).

Os padrões espaciais de interações podem variar tanto espacial quanto temporalmente. Assumem também a forma de redes geográficas, padrão de expressão das interações geográficas (CORRÊA, 1997, p. 295).

Rede, em uma definição informal, seria a inter-relação entre pontos, canais de circulação e fluxos (PONS e BEY, 1991). Mas uma rede também é social e política, caracterizada pelas pessoas, mensagens e valores que a freqüentam. Em ambos os sentidos, ela funciona como uma ponte entre lugares distantes, doravante virtualmente aproximados (DIAS, 2002).

Porém, nem toda rede é geográfica, pois é necessário verificar a espacialização, que necessita ser explicitada, não sendo suficiente alegar que objetos e processos têm necessariamente uma localização:

> A rede geográfica (...) é um produto e uma condição social, sendo historicamente construída. Fruto da ação humana é uma obra consciente e dotada de intencionalidade. Neste sentido uma rede fluvial, produto da natureza, não é uma rede geográfica, ainda que tenha uma espacialidade. Ao ser transformada em rede de navegação, contudo, passa a ser uma rede geográfica (CORRÊA, 1999, p. 3).

A principal propriedade das redes é a **conexidade**. Isto significa que têm ou que estabelecem conexão, ligação. Porém, ao mesmo tempo em que tem o potencial de solidarizar, de conectar, também tem o de excluir, pois nunca se lida com uma rede máxima, mas com a rede resultante da manifestação das coações técnicas, políticas e sociais (DIAS, 1995, p. 148).

As redes geográficas contam com características universais, particulares e singulares, que se articulam com as escalas de apreensão do real e distinguem-se de acordo com seus atributos organizacionais, temporais e espaciais (CORRÊA, 1999, p. 3-5). Por exemplo, a rede ferroviária brasileira apresenta características que só existem no país, ao lado de outras pertinentes a todas as redes ferroviárias. Na direção contrária, a rede geográfica em geral especifica-se nas redes ferroviária, bancária, empresarial e as redes ferroviárias especificam-se em cada rede ferroviária nacional (CORRÊA, 1999, p. 3). Portanto, a partir do real se estabelece a unidade do universal, do particular e do singular, permitindo conceber um conceito de rede geográfica, que dá unidade à diversidade: **conjunto articulado de localizações sobre a superfície terrestre**. Este conceito, por sua vez, se enquadra no conceito de rede em geral, isto é, um conjunto de nós articulados entre si (CORRÊA, 1999, p. 3).

Para Offner e Pumain (1996, p. 78) a exploração de uma rede técnica tem implicações espaciais e territoriais que se manifestam na oposição entre os que exploram o serviço da rede, que valorizam a extensão geográfica em detrimento da funcionalidade, e as demandas dos usuários, "criadores de territórios". O uso de um serviço é condicionado pela quantidade, a qualidade, a acessibilidade, a segurança e a confiança do serviço de rede. A combinação dessas características da rede permite a existência de um espaço de relações que os usuários vão se apropriar para criar um território. Por sua função de circulação, a rede participa das práticas sociais e da criação de um território de fluxos (OFFNER e PUMAIN, 1996, p. 96-97).

Em um processo feito de interações entre a rede e o território, não se trata de procurar os efeitos estruturantes do território pelas redes, mas de ressaltar um processo de **congruência**, ou seja, a concordância entre as transformações das redes e dos territórios, no sentido de uma mediação das práticas sociais que se valem das evoluções espaciais para transformar o território (OFFNER e PUMAIN, 1996, p. 97).

Santos (2004) aborda as formas de análise das redes em suas relações com o território. Segundo esse autor, elas podem ser examinadas segundo o enfoque genético, vista como um processo, ou então em um enfoque atual, examinando as redes apenas como um dado da realidade. O estudo genético das redes é forçosamente diacrônico. Ramais de uma ferrovia, por exemplo, são instalados em momentos diversos e portanto diferentemente datados, muitos já não mais presentes na configuração atual, cuja substituição no território também ocorreu em momentos diferentes. Cada movimento ocorre em uma data adequada, quando o movimento social exige a mudança morfológica e técnica. Para este autor, "...a reconstituição dessa história é, pois, complexa, mas igualmente ela é fundamental, se queremos entender como uma totalidade a evolução de um lugar" (SANTOS, 2004, p. 263).

Já o "estudo atual" é sincrônico por definição. Supõe a descrição da rede, de suas quantidades e qualidades técnicas e a avaliação das relações que seus elementos mantêm com a vida social em todos os seus aspectos, bem como as modalidades de controle e regulação de seu funcionamento. Envolve o conhecimento da idade dos objetos, sua "idade mundial" e de sua longevidade, sua "idade local" (SANTOS, 2004, p. 263). Transposta para o estudo do passado, esta análise seria possível se considerado o "presente de então".

Já a rede urbana reúne as diversas redes geográficas, pois todas elas tendem a ter seus nós principais nos centros urbanos, que funcionam como "...focos principais das diversas interações espaciais necessárias à existência e reprodução social, interações que, de modo preponderante, originam-se neles, por eles passam e as eles se destinam" (CORRÊA, 1999, p. 5). Por tratar-se do resultado da reunião de diversas redes, a rede urbana é necessariamente complexa.

Dentre os diversos tipos de rede existentes, destaca-se aqui a rede axial, caracterizada pela dispersão linear dos nós, associados, via de regra à existência de uma única via de tráfego linearmente disposta em duas direções. Essa via concentra os fluxos, sendo as interações espaciais perpendiculares ao eixo pouco significativas (CORRÊA, 1997, p. 311-312). Nesta classificação enquadram-se as ferrovias analisadas neste trabalho.

Taaffe, Morill e Gould (1974) apresentam um modelo de desenvolvimento das redes de transporte em países subdesenvolvidos (ver figura 4). Em uma primeira fase, ao longo do litoral são instalados vários pequenos portos e cidades comerciais. Em uma segunda fase, aparecem linhas de comunicação do interior com alguns portos, que então se desenvolvem e sua área de influência cresce. Essas linhas de comunicação são basicamente para exportar produtos primários. Já em uma terceira fase, ao longo das linhas de comunicação surgidas na

fase anterior vão se desenvolvendo aglomerações urbanas. A concentração da atividade nos grandes portos causa a decadência dos portos menores. Em uma quarta fase, algumas linhas laterais começam a juntar-se e aparecem novos nós. Acontece uma maior especialização e crescimento dos mercados das cidades. Por último, entre as localidades maiores se desenvolvem ligações prioritárias com qualidade superior e tráfego mais intenso. Nessa última fase há o predomínio da rede de estradas sobre a rede ferroviária (TAAFFE, MORILL, e GOULD, 1974).

Sampaio (1980), em aplicação deste modelo ao caso brasileiro afirma que, em sua pesquisa, conseguiu identificar essas fases no conjunto do espaço brasileiro apenas do início da colonização até as primeiras décadas do século XIX, "quando a discrepância no ritmo de desenvolvimento passou a caracterizar as diversas áreas brasileiras e a refletir-se em distintas redes de transporte" (SAMPAIO, 1980, p. 579).

Portanto, no caso brasileiro de produção agro-exportadora em áreas com pequena articulação entre si até o século XIX, propiciou a construção de redes de transporte no modelo de drenagem de mercadorias de exportação. Já nos países desenvolvidos, preponderava a expansão por difusão, que atendia as necessidades de integração territorial do capitalismo.

Santos (1982, p. 98-99), discorrendo sobre os transportes e a organização do espaço, afirma que nos países desenvolvidos a industrialização e a integração do território através dos meios de transporte foram simultâneas. Já nos países subdesenvolvidos, os sistemas de transporte foram instalados "...em função das necessidades e da boa vontade dos países industrializados. (...) Quando a instalação dos transportes se efetua bem antes da industrialização do país, interessa apenas às áreas limitadas das zonas de exploração colonial" (SANTOS, 1982, p. 99) e procuram atender às necessidades de escoamento dos produtos de exportação, sem quaisquer interesses de integração nacional. Introduz-se então, com as ferrovias, uma malha cada vez mais fina. Nos países industrializados para integrar economicamente o território. Nas colônias e países dependentes, para extração de matérias-primas.

> ...a distribuição dos transportes modernos não se fez de forma homogênea e equilibrada em toda a extensão do território dos países subdesenvolvidos. Somente alguns pontos foram beneficiados, pontos, aliás, já tributários de uma economia estrangeira e que ampliaram esse processo ao entrar em contato com o mundo exterior. Esse resultado é visível em todos os mapas da África ou da América Latina, onde as redes de transportes são heterogêneas, descontínuas e voltadas para fora (SANTOS, 1982, p. 99).

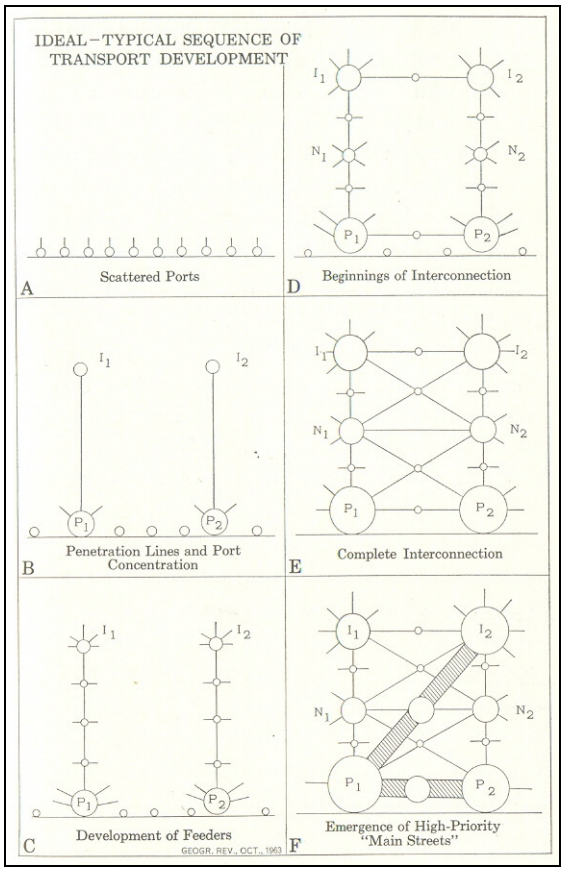


FIGURA 4 – MODELO SEQUENCIAL DO DESENVOLVIMENTO DOS TRANPORTES EM PAÍSES SUBDESENVOLVIDOS

Fonte: TAAFFE, E. J.; MORILL, R. L.; GOULD, P. R., 1974, p. 387.

A implantação dos sistemas de técnicas no território brasileiro possibilita uma periodização, que reflete e configura-se como uma "história dos usos do território nacional" (SANTOS e SILVEIRA, 2001, p. 27). Destacam-se assim, três grandes momentos da história da organização do território brasileiro, que representam a sucessão de meios geográficos no Brasil. "O primeiro período é marcado pelos tempos lentos da natureza comandando as ações humanas de diversos grupos indígenas e pela instalação dos europeus, empenhados todos, cada qual a seu modo, em amansar esses ritmos". Uma segunda fase é marcada pelos diversos meios técnicos, que buscavam, gradualmente, "atenuar o império da natureza". Em tal período é que se insere o presente trabalho. Finalmente, tem-se o terceiro grande período, caracterizado pela construção e a difusão do meio técnico-científico-informacional... (SANTOS e SILVEIRA, 2001, p. 27-28).

É bastante conhecida a importância das ferrovias para o desenvolvimento econômico. Segundo Dobb (1973, p. 361) as ferrovias apresentaram como grande vantagem para o capitalismo o fato de absorverem enorme volume de capital. Seu papel na expansão capitalista foi fundamental, ao ocasionar profunda modificação do conjunto do sistema econômico, ao reduzir os custos dos transportes e da duração do tempo de deslocamento (BAIROCH, 1976, p. 116).

As ferrovias também tiveram grande influência na organização e administração de grandes corporações, sendo posteriormente sua experiência estendida a outros ramos de atividade: "...as ferrovias não foram apenas as grandes promotoras dos negócios modernos; foram também o primeiro negócio moderno" Elas também foram "as primeiras firmas a empregar grandes exércitos de gerentes em tempo integral. Transportar enormes quantidades de carga pelo país sem que os trens se chocassem exigia muita administração" (MICKLETHWAIT E WOOLDRIDGE, 2003, p. 97).

As ferrovias revolucionaram os transportes de diversas formas. Antes delas, com o transporte sendo realizado por estradas e canais, havia uma distinção técnica e econômica entre a rota e os meios de transporte para percorrê-la, que existiam independentemente um do outro. Com a ferrovia a rota e o veículo passaram a ser um só (SCHIVELBUSCH, 1979, p. 16).

A ferrovia também abriu espaços novos que anteriormente não eram facilmente acessíveis. Porém fez isto destruindo espaço, isto é, o espaço entre pontos. A via férrea só conhece pontos de partida e de chegada, as estações e terminais. Todo o espaço entre esses pontos (estações) da ferrovia, tradicionalmente espaço de viagem, foi destruído, desconsiderado, ocasionando o ocaso de muitos lugares (SCHIVELBUSCH, 1979, p. 38). Isto aconteceu particularmente no caso europeu, em que já havia anteriormente uma rede estruturada de caminhos e estradas. Já no caso norte-americano a ferrovia abriu caminho para a ocupação e a colonização.

A ferrovia também revolucionou a arquitetura, com a introdução de novos materiais de construção como vidro e aço para a construção de imponentes estações. Também influenciou de muitas formas na maneira de viajar das pessoas, como o isolamento, que se tornou possível em cabines e classes diferenciadas (SCHIVELBUSCH, 1979, p. 45; 73).

Outro aspecto importante relacionado às ferrovias foi seu papel ideológico na construção de uma visão de superioridade ocidental que se expressava através de seus mecanismos e invenções. "É a máquina como símbolo da civilização" (ADAS, 1989, p. 221-224).

Além da questão dos custos envolvidos na melhoria dos transportes, há que acrescentar a redução do tempo de deslocamento, associada à noção de compressão do tempo-espaço, conceito de David Harvey, que pretende

> ...indicar com essa expressão processos que revolucionam as qualidades objetivas do espaço e do tempo a ponto de nos forçarem a alterar, às vezes radicalmente, o modo como representamos o mundo para nós mesmos. Uso a palavra 'compressão' por haver fortes indícios de que a história do capitalismo tem se caracterizado pela aceleração do ritmo de vida, ao mesmo tempo em que venceu barreiras espaciais em tal grau que por vezes o mundo parece encolher sobre nós (HARVEY, 1992, p. 219).

Stein (2001) contextualiza o termo "compressão" do conceito de Harvey. Este conceito descreveria o senso de choque e desorientação que tais experiências, mais diretamente relacionadas ao capitalismo contemporâneo, produzem nas pessoas. Já a noção de "convergência" do tempo-espaço em verdade foi gerada no século XIX, para designar a velocidade aumentada da circulação de bens, de pessoas e de informações, e a redução conseqüente da distância relativa entre os lugares (STEIN, 2001, p. 107).

Para Barke (1986, p. 55) a ferrovia tornou mais acessíveis certos lugares, que então se beneficiaram da convergência do tempo-espaço. Já aqueles locais que não eram atendidos pela ferrovia não se beneficiaram imediatamente. Obviamente a convergência do tempo-espaço associada ao transporte ferroviário rápido teve pequeno impacto nesses locais que não foram servidos através de sistemas ferroviários. Em outras palavras, é provável que o impacto de tais inovações tenha sido extremamente desigual.

A compressão espaço-tempo também ocorreu em relação às redes de comunicações. No século XIX foi introduzido o telégrafo que gerou a quase instantaneidade das comunicações (HOBSBAWM, 1988, p. 48).

A ferrovia também atuou como um poderoso instrumento de ocupação territorial, funcionando como dispositivo de poder territorial, condicionando os fluxos entre a metade do século XIX e início do século XX. Nas palavras de Zorzo (2001, p. 7):

> O dispositivo de poder é o efeito de conjunto das relações políticas que atravessam a sociedade. O dispositivo é um diagrama de ordenação das forças sociais segundo uma função, que, ao se atualizar e concretar, integra inúmeros pontos e amplia seu conjunto, alinhando-os e homogeneizando-os e estabelecendo progressivamente uma forma social a partir das diversas práticas heterogêneas usadas a seu serviço. O aparecimento ou atualização de um dispositivo muda o território, alterando a forma e o padrão das relações sociais. Segundo esta teoria, é na atualização concreta dos dispositivos onde aparecem as várias formas das grandes organizações sociais, das classes sociais e dos regimes de governo, e não ao contrário como pretenderia certa teoria social que veria a sociedade como o resultado dessas formas. A disposição das forças do corpo social coloca-o em movimento, faz com que apareçam novas empresas e agentes e personagens territoriais.

Um dispositivo viário, tal qual uma ferrovia, faz o controle da circulação, seleção da circulação real e material pois a ele estão acoplados aparatos como aduanas, fronteiras, armazéns e pontos de estacionamento, portos e estações que filtram o tipo de sociabilidade admissível (ZORZO, 2001, p. 8). No caso das ferrovias, pode-se então utilizar a denominação de dispositivo ferroviário:

> O dispositivo ferroviário se instala como um sistema de inscrição territorial, um conjunto de signos, como é o caso dos códigos contábeis e das normas de conduta. O dispositivo ferroviário, mais fortemente que o antigo sistema de vias terrestres, seleciona e limita a produção, regula os tipos de produtos aceitos e rechaça os demais, qualificando certos fluxos, gerando certos agentes e personagens privilegiados (acionistas, engenheiros, condutores de trem, viajantes comerciais, etc.) (ZORZO, 2001, p. 8-9).

A ferrovia evidentemente organiza-se enquanto empresa capitalista, consistindo em uma organização de capitais voltada para a atividade de transporte ou circulação de mercadorias e com o objetivo de lucro mediante trocas proporcionadas na interconexão de mercados. Enquanto empresa:

> ...gerenciou os fluxos de utilização de uma linha férrea, uma linha especial de circulação e comunicação. Não mais aquele simples caminho de terra utilizável por qualquer sujeito para fazer o transporte ao bel prazer e necessidade, mas uma empresa de serviços modernos remunerados com pedágio direto. A ferrovia era implantada como um novo tipo de empresa, concebida em moldes relativamente novos do final do s. XVIII e início do XIX. O funcionamento da empresa ferroviária foi fruto de uma mecânica social austera e racionalista desancorada de qualquer localismo, contendo uma organização que submetia a todos os usuários, incluindo práticas de controle policial dos seus recintos. Por isso a ferrovia compôs com o corpo social um magnetizante dispositivo de controle do território. Com tal dispositivo, a ferrovia empacotou as várias práticas que antes vibravam independentemente e pulverizadas por agentes distintos, práticas de carregamento e transporte, práticas comunicativas, práticas policiais, práticas de contabilidade, práticas de lazer e de consumo (ZORZO, 1999, p. 95).

Sua atuação se dá como grande corporação adotando práticas territoriais, ou territorialidade, que nas palavras de Corrêa (1996, p. 251-252) refere-se "...ao conjunto de práticas e sua expressões materiais e simbólicas capazes de garantirem a apropriação e permanência de um dado território por um determinado agente social, o Estado, os diferentes grupos sociais e as empresas". Nesta busca pela apropriação de territórios, nem sempre a corporação sai vitoriosa. Quando isso ocorre tem-se a desterritorialidade, que é "...entendida como a perda do território apropriado e vivido em razão de diferentes processos derivados de contradições capazes de desfazerem o território" (CORRÊA, 1996, p. 252). Porém, sempre é possível a reação, quando então surgem novas territorialidades ou re-territorialidades, que por sua vez dizem respeito "...à criação de novos territórios, seja por meio da recriação parcial, em outros lugares, de um território novo que contém, entretanto, parcela das características do velho território..." (CORRÊA, 1996, p. 252).

É claro que outras práticas territoriais atuam simultaneamente, tornando legíveis as palavras de Santos (1997, p. 63-64) que podem ser estendidas ao dispositivo ferroviário:

> ...a técnica constitui um dos elementos de explicação da sociedade, e de cada um dos seus lugares geográficos. É evidente que a técnica por si só não explica nada. (...) O estudo das técnicas ultrapassa (...) o dado puramente técnico e exige uma incursão bem mais profunda na área das próprias relações sociais. São estas (...) que explicam como, em diferentes lugares, técnicas, ou conjunto de técnicas semelhantes, atribuem resultados diferentes aos seus portadores, segundo combinações que extrapolam o processo direto da produção e permitem pensar num verdadeiro processo político da produção.

Nesse capítulo, procuramos abordar os principais elementos teóricos da pesquisa empírica que realizamos, referente à implantação de redes ferroviárias em dado território. Assim abordamos o estudo do passado pela geografia, pois o período analisado se encontra no passado. Foi realizado um recorte temporal e espacial, então abordamos as periodizações e articulações espaço-temporais. Aqui verificamos que o caso da implantação ferroviária no Oeste Paulista , se insere em um contexto de uma economia que se "globaliza", o que se torna bastante claro ao utilizarmos a teorização que vê a economia mundial como um "sistema-mundo", que articula diversas escalas espaciais, algumas como centrais e hegemônicas, que determinam as "regras do jogo", e outras, tal qual o caso do Brasil e particularmente no caso do Oeste Paulista, como periféricas, simples fornecedoras de matérias-primas e importadora de produtos industriais e da tecnologia ferroviária, dentre outros produtos.

No que se refere ao território, a apropriação concreta ou simbólica das áreas pelas ferrovias concorrentes nos leva a trabalhar com esse conceito. A delimitação entre o interior e o exterior da área territorializada é essencial para o entendimento dos conflitos e da gestão cotidiana do território apropriado, do território onde cada empresa exerce sua territorialidade, de seu território ferroviário.

A questão da circulação, dos fluxos e das redes é também importante para o entendimento da dinâmica territorial das estradas de ferro, que "vendem" o serviço de transporte.

A ferrovia enquanto técnica modificou de várias maneiras a territorialidade das pessoas, firmas e instituições do Oeste Paulista. Procuramos abordar essa questão a partir da territorialidade exercida pelas empresas, particularmente a Companhia Paulista, que de qualquer maneira passou a condicionar os fluxos a partir de sua instalação, porém convivendo com técnicas de épocas anteriores, como o transporte por mulas.

CAPÍTULO 2

A INSERÇÃO DO BRASIL NA ECONOMIA-MUNDO DO SÉCULO XIX

Neste capítulo tratamos do contexto temático da pesquisa, no que se refere à análise da implantação ferroviária em São Paulo como integrante de um processo que ocorre em nível mundial. Em primeiro lugar, trataremos da revolução das comunicações e dos transportes que ocorre no mundo, capitaneada pela Grã-Bretanha, que detinha na época a hegemonia mundial.

Posteriormente, analisaremos a inserção do Brasil e da economia cafeeira neste processo maior em uma posição dependente, exportando matérias-primas, particularmente o café e importando todas as novidades tecnológicas, como as ferrovias. Também analisaremos a constituição do capital cafeeiro que influenciará, em período posterior, a industrialização de São Paulo e do país.

2.1 O MUNDO SE TRANSFORMA: A REVOLUÇÃO NAS COMUNICAÇÕES E NOS TRANSPORTES E A HEGEMONIA INGLESA

A existência e aceitação da existência de uma totalidade-mundo, como visto no capítulo anterior, leva a que se aborde o domínio inglês do mundo, durante o século XIX. Este se solidificou com a vanguarda no processo conhecido como revolução industrial.

A revolução industrial consistiu em transformações rápidas em setores industriais chave. Estes setores fundamentais foram: a indústria têxtil de algodão, a produção de energia (com a máquina a vapor e o carvão como fonte de energia), o ferro e a indústria do aço, e, o

que nos interessa particularmente, o transporte com a introdução de vias férreas (CLARK, 2005, p. 5).

Para Clark (2003, p. 1), a história econômica do mundo é surpreendentemente simples, tanto que pode ser visualizada através de uma figura (ver abaixo). Até o advento da revolução industrial a humanidade estaria presa ao que chama de "armadilha malthusiana". Esta armadilha diz respeito à que a grande maioria das sociedades humanas, até aproximadamente 1800, tiveram uma vida econômica que foi moldada e governada por um fato simples: ao fim e ao cabo nascimentos tiveram que igualar o número de mortes. Desde que esta mesma lógica governa todas as espécies animais, até cerca de 1800, nessa economia "natural" os direitos econômicos dos humanos eram os mesmos de todas as outras espécies animais (CLARK, 2007, p. 20).

É fato conhecido que, com a Revolução Industrial, ocorre um grande crescimento na produção econômica, no crescimento demográfico e também na renda das pessoas e na expansão da urbanização, dentre outras transformações sociais. A "grande divergência" ficaria por conta das datas e da mensuração desse crescimento, conforme a figura 5.

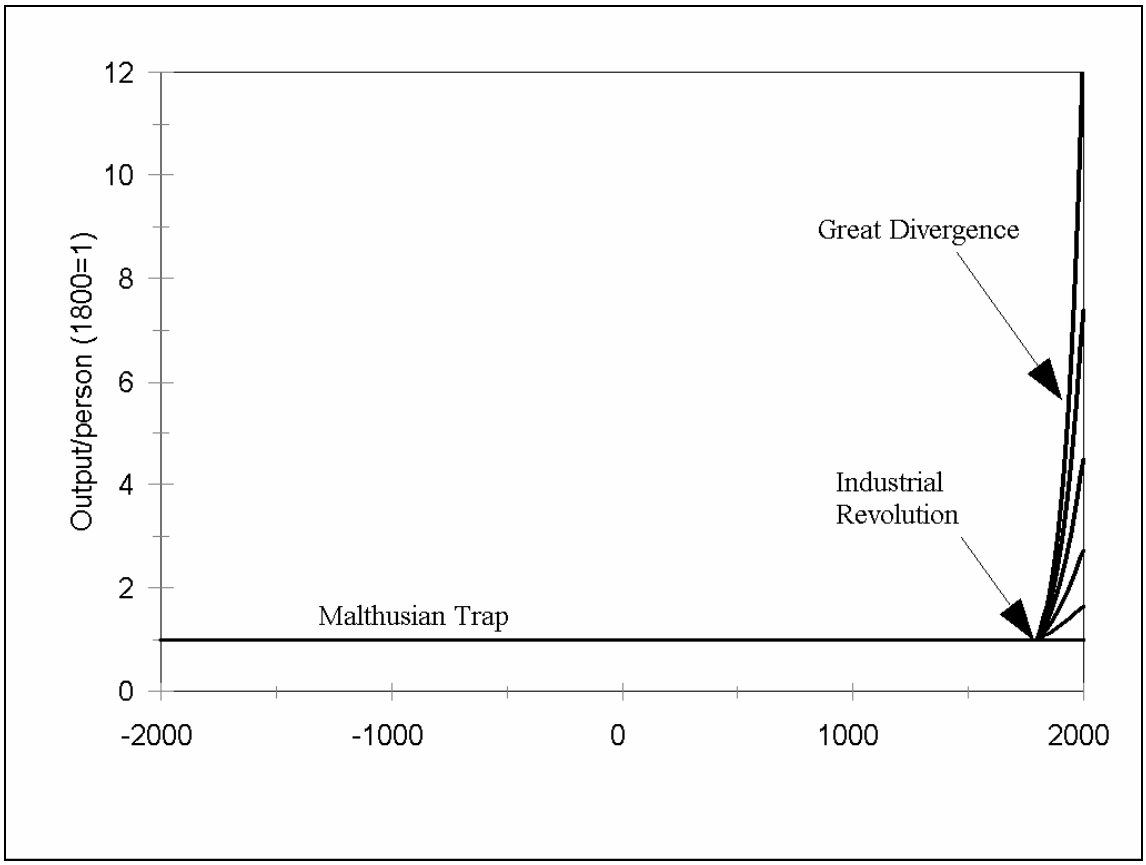


FIGURA 5 – A HISTÓRIA ECONÔMICA MUNDIAL EM UMA FIGURA

Fonte: CLARK (2003, p. 55).

O papel preponderante da Grã-Bretanha durante a revolução industrial fez esse país deter a hegemonia mundial, que se inicia antes da revolução industrial. Em 1815 os britânicos já tinham um notável grau de predomínio global,

> ... graças à sua combinação adequada de domínio naval, crédito financeiro, habilidade comercial e diplomacia de alianças. O que a Revolução Industrial fez foi melhorar a posição de um país já muito bem-sucedido nas lutas pré-industriais, mercantilistas do século XVIII, e em seguida transformá-lo num tipo de poder diferente (KENNEDY, 1989, p. 150).

Essa hegemonia pode ser expressa em números concretos. Em torno de 1860, "provavelmente a época em que o país alcançou seu zênite em termos relativos, o Reino Unido produziu 53% do ferro do mundo, e 50% do carvão e lignita, tendo consumido pouco menos da metade do algodão bruto produzido pelo mundo" (KENNEDY, 1989, p. 150-151).

Nessa época, com 2% da população mundial e 10% da população da Europa, o Reino Unido detinha em torno de 40-45% do potencial industrial do mundo e cerca de 55-60% do potencial industrial da Europa. O consumo de fontes modernas de energia, como carvão, lignita e petróleo, pelo Reino Unido era, em 1860, cinco vezes o consumo dos Estados Unidos ou da Prússia/Alemanha, seis vezes o da França e 155 vezes o consumo da Rússia. Em relação ao comércio controlava um quinto do comércio mundial e mais de dois quintos do comércio de bens manufaturados (KENNEDY, 1989, p. 151).

Na tabela 1 apresentamos as parcelas relativas da produção manufatureira mundial no período entre 1800 a 1900. Nela percebe-se o crescimento da participação britânica na produção mundial até 1880 e a queda a partir daí, com a ascensão norte-americana.

TABELA 1 – PARCELAS RELATIVAS DE PRODUÇÃO MANUFATUREIRA MUNDIAL, 1800-1900

	1800	1830	1860	1880	1900
Toda a Europa	28,1	34,2	53,2	61,3	62,0
Reino Unido	4,3	9,5	19,9	22,9	18,5
Estados Alemães/Alemanha	3,5	3,5	4,9	8,5	13,2

continua

conclusão

Estados Unidos	0,8	2,4	7,2	14,7	23,6
Japão	3,5	2,8	2,6	2,4	2,4
Terceiro Mundo	67,7	60,5	36,6	20,9	11,0
China	33,3	29,8	19,7	12,5	6,2
Índia/Paquistão	19,7	17,6	8,6	2,8	1,7

Fonte: Paul Bairoch, "International industrialization levels from 1750 to 1980", citado por KENNEDY (1989, p. 148).

A partir de 1875, a hegemonia britânica vai diminuindo e se inicia a competição imperialista por mercados e fontes de matérias-primas, com a partilha de amplas extensões de territórios, no que Eric J. Hobsbawm (1988) chamou de "a era dos impérios".

Outras potências européias, além da Grã-Bretanha, também se industrializam. A chamada grande depressão, iniciada em 1873, com surtos de recuperação em 1880 e 1888 e que continuou até 1895, abre o que se poderia chamar de segunda idade do capitalismo: a era do imperialismo. Entre as principais características desse período, estão o desenvolvimento de uma segunda geração de técnicas industriais e de indústrias; a afirmação do movimento operário que, nos países industrializados, arranca apreciáveis concessões; a concentração do capital e o surgimento do capital financeiro e uma nova onda de colonização e de expansão em escala mundial, desembocando na 'partilha do mundo' e na 'Grande Guerra'" (BEAUD, 1987, p. 195).

Muito embora se tratasse de uma depressão mundial, particularmente quanto ao ritmo comercial, a produção mundial continuou a aumentar:

> Entre 1870 e 1890, a produção de ferro dos cinco principais países produtores mais do que duplicou (de 11 para 23 milhões de toneladas); a produção de aço, que agora passa a ser o indicador adequado do conjunto da industrialização, multiplicou-se por vinte (de 500 mil para 11 milhões de toneladas). O crescimento do comércio internacional continuou a ser impressionante, embora a taxas reconhecidamente menos vertiginosas que antes" (HOBSBAWM, 1988, p. 58).

A economia do período de 1870 a 1914 expandiu particularmente sua base geográfica, restringindo a participação da Grã-Bretanha com a entrada de outros países como Rússia, Suécia Holanda, Estados Unidos e Japão. Porém o pluralismo crescente da economia

mundial aconteceu sob a dependência dos serviços financeiros, comerciais e da frota mercante da Grã-Bretanha.

O destaque desse período foi a revolução tecnológica. Foi nessa época que o telefone, o telégrafo sem fio, o fonógrafo, o cinema, o automóvel e o avião passaram a fazer parte da vida moderna. Contudo, a principal inovação na época foi a atualização da primeira revolução industrial, através do aperfeiçoamento da tecnologia do vapor e do ferro: o aço e as turbinas.

A empresa capitalista sofre uma dupla transformação com o aumento de escala e a concentração de capital, surgindo a "grande empresa", que se racionaliza através de "métodos científicos". Ocorreu a transformação excepcional do mercado de bens de consumo. Com o aumento da população, da urbanização e da renda real, o mercado de massa, até então restrito praticamente à alimentação e vestuário, estende-se à outras indústrias. Passa-se à "produção em massa" e no lado da distribuição cria-se o crédito ao consumidor para as vendas a prazo. E em contraposição ao que acontecia até a primeira metade do século XIX, em que vigorava o liberalismo, há uma crescente intervenção pública nos assuntos econômicos (HOBSBAWM, 1988, p. 79-84).

Há também, um aumento crescente no comércio mundial, com uma verdadeira "globalização estrutural". Esta, diferentemente do uso atual do termo globalização, que a vê como ideologia política, se refere à ampliação das redes mundiais de trocas e interações. Nas palavras de Chase-Dunn et. al. (2000, p. 78) a globalização estrutural se refere à "...changes in the density of international and global interactions relative to local or national networks".

Várias são as hipóteses para esse aumento do comércio mundial. A explicação econômica mais simples para essa expansão foi o declínio do custo dos transportes e das comunicações, que sempre esteve associado à mudanças tecnológicas (CHASE-DUNN et. al, 2000, p. 79).

O aumento do comércio internacional também esteve ligado à estrutura do sistema internacional de Estados nacionais. A idéia geral é que o sistema internacional é mais do que uma anarquia de Estados competindo e lutando entre si. A ordem mundial é vista como um produto da concorrência e cooperação internacionais. Há maior ordem e interações mais tranqüilas quando um único Estado hegemônico tiver poder suficiente para influenciar ou coagir outros Estados e atores internacionais, criando uma "estabilidade hegemônica".

Essa hegemonia é seqüencial, havendo um ciclo sistêmico de elevação e queda de poderes hegemônicos centrais. Quando um Estado hegemônico declina, o sistema entra em um período de rivalidade entre os grandes poderes, e o nível de globalização do comércio diminui. A maioria das discussões de hegemonia concorda que a Holanda executou o papel hegemônico no sistema interestatal europeu do século XVII, a Grã-Bretanha no século XIX e os Estados Unidos no século XX (CHASE-DUNN, 2000, p. 79-80).

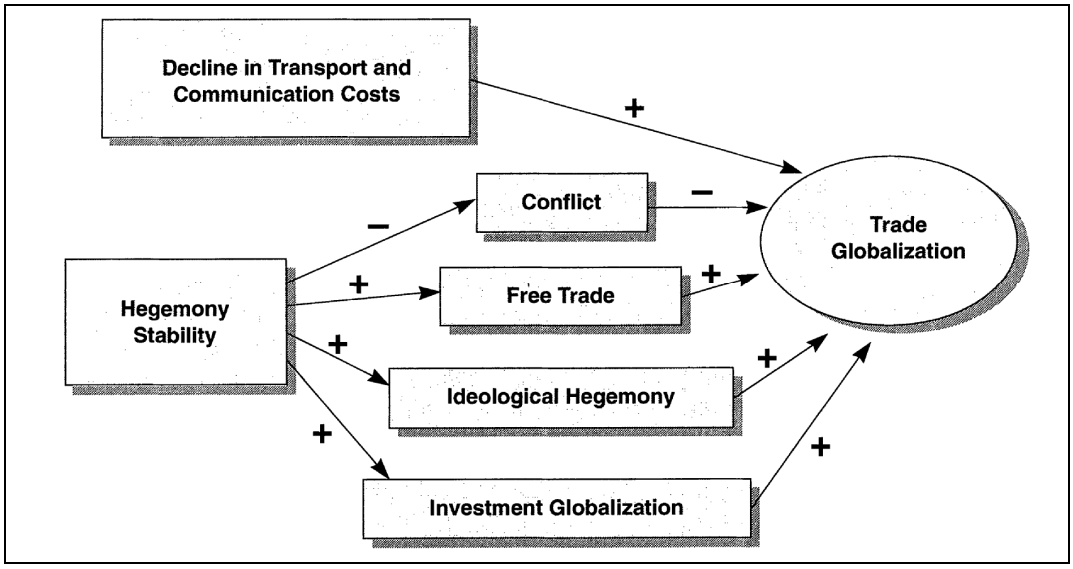


FIGURA 6 – CAUSAS HIPOTÉTICAS DA GLOBALIZAÇÃO DO COMÉRCIO

Fonte: CHASE-DUNN et. al. (2000, p. 80).

Na figura 6 podemos observar a relação entre a estabilidade hegemônica e o favorecimento do comércio mundial. A hegemonia se expressa em: menos conflitos, mais comércio livre, hegemonia ideológica e globalização de investimentos. Todos estes fatores, somados à diminuição dos custos de comunicação e transporte levaram à globalização do comércio.

A expansão do comércio mundial também era incentivada por uma política de livre comércio. "É bem sabido que o objetivo último da política do livre comércio era solidificar uma divisão internacional do trabalho, na qual o 'resto do mundo' proviria os mercados britânicos de alimentos e matérias-primas baratos, enquanto a Inglaterra se especializaria na produção manufatureira" (CASTRO, 1979, p. 21).

A diminuição dos custos de transporte e comunicações foram, conforme já comentado, decorrência de desenvolvimentos tecnológicos. Para que fosse possível o

desenvolvimento do comércio internacional foi necessário a melhoria das condições de navegação oceânica. Isso aconteceu já em torno de 1830/1840, quando os navios à vapor substituíram, com eficiência, os navios à vela utilizados até então. Porém, eles só eram utilizados para fretes mais valiosos e urgentes, como o correio, por exemplo. Isso se devia ao consumo elevado de carvão, que limitava a quantidade de carga que poderiam levar. Como exemplo, o navio de linha regular *Britannia* nos anos 1840, tinha que transportar 640 toneladas de carvão para cruzar o oceano Atlântico com 225 toneladas de carga (CLARK, 2006, p. 4).

Somente nos anos de 1850/1860 inovações tecnológicas levaram à diminuição do custo de transporte oceânico. Foram desenvolvidos motores e hélices mais eficientes, que movimentavam os navios de modo mais eficiente na água e poupavam energia-motor. Igualmente cascos de ferro tornaram os navios entre 30-40% mais leves e aumentaram em até 15% a capacidade de carga para a mesma quantidade de energia a vapor. Nos anos 1830 eram necessários quatro quilos de carvão para produzir um hp/hora, porém, antes de 1881 essa relação já estava em 0,8 kg por hp/hora (CLARK, 2006, p. 5).

Estes melhoramentos tecnológicos permitiram uma redução nos custos, com os navios podendo levar menos carvão e mais carga. Os fretes oceânicos caíram aproximadamente 35% entre 1870 a 1910. As velocidades dos navios a vapor também aumentaram. Se um navio se movimentava a nove nós por hora em 1838, este valor já se elevava a 25 nós por hora em 1907, ou seja, quase três vezes mais rápido (CLARK, 2006, p. 5).

Em relação às comunicações os melhoramentos tecnológicos também foram expressivos e se ligaram também à melhoria dos transportes. O tempo das comunicações pode ser medido pelo demora que um veículo de comunicação leva para publicar a notícia de um fato em relação à sua ocorrência. Clark (2000, p. 4) utiliza esse critério para mensurar o tempo de difusão de notícias. Assim, a notícia sobre a vitória do vice-almirante Nelson na batalha do Nilo, que ocorreu no dia 1 de agosto de 1798, só foi publicada no jornal *London Times*, 62 dias depois. Isso representou uma velocidade da notícia de 1,5 milhas por hora. Já a notícia sobre o assassinato do presidente americano Abraham Lincoln, que ocorreu em 14 de abril de 1865 foi publicada 13 dias depois, correspondendo a uma velocidade de 11,8 milhas por hora. Finalmente, com a introdução dos cabos submarinos, a notícia do terremoto de Nobi, no Japão, ocorrida em 28 de outubro de 1891, foi publicada no dia seguinte, correspondendo a uma velocidade de 246,5 milhas por hora (CLARK, 2000, p. 4; 20).

Com a implantação de cabos submarinos, que entre EUA e Inglaterra se estabelece em 1866, ocorreu a dinamização das comunicações entre os diversos continentes. Após o desenvolvimento dessa tecnologia, os cabos submarinos, associados aos cabos terrestres, permitiram a hegemonia inglesa, que através deles conectava todo o seu vasto império. Hegemonia compartilhada com os Estados Unidos após 1890 (HUGILL, 1999, p. 39-41). Era a "compressão tempo-espaço" de que fala David Harvey (1992).

Outro desenvolvimento tecnológico em comunicação aconteceu com a introdução do telefone no final dos anos 1870. Porém, inicialmente restringia-se praticamente a ligações dentro das cidades, particularmente nos Estados Unidos (HUGILL, 1999, p. 53).

O desenvolvimento dos transportes também foi acompanhado pelo desenvolvimento do serviço postal, que se populariza rapidamente com a circulação de cartas, livros, jornais e pequenas mercadorias. Outros importantes meio de transmissão de informações foram os jornais, que com o desenvolvimento de máquinas de impressão popularizaram-se rapidamente (HUGILL, 1999, p. 53).

De modo semelhante ao que descrevemos para o transporte marítimo de longa distância, também o transporte terrestre teve aumento da velocidade e redução de custos do transporte, o que veremos a seguir.

A introdução das ferrovias

Melhorias tecnológicas foram sendo implementadas no setor de transportes muito antes da implantação das ferrovias. Aumentaram a quantidade de estradas e suas condições de utilização, com avanços nas técnicas de construção com a introdução do macadame, por exemplo. A rede inglesa de estradas passa de 32.000 km em 1830 para 50.000 km em 1850 (SCHNERB, 1996, p. 62). Clark (2005, p. 54), acrescenta mais detalhes:

> From 1700 to 1850 the frequency, variety and speed of road transportation in Britain improved greatly. The average speed of regular coach service, inferred from surviving advertisements of coach service was 5.5 mph in 1750. By 1818-1840 the average speed had increased to 8.7 mph. The average travel speeds of coaches in 1660 were less than a quarter the speeds in 1840, or less than walking speeds. Despite the improvements in comfort and speed real costs for passenger travel stayed roughly constant. Those for freight fell markedly to about half their level.

Em trabalho anterior relatamos o aumento das viagens decorrentes da mudança dos costumes, bem como da melhoria de estradas e caminhos na Europa da Ilustração. Buscava-se o conhecimento nessas viagens, inserindo-se no mesmo movimento que aumentava a circulação e contribuía para a melhoria dos caminhos:

> A melhoria das comunicações e da segurança decorrente das unificações nacionais e o estabelecimento de monarquias absolutistas nos países europeus, facilitam a segurança dos deslocamentos internos, fazendo surgir a figura das viagens particulares, em que membros da elite ilustrada percorriam pequenas ou grandes extensões européias em busca de instrução e entretenimento. É a viagem como conhecimento do mundo, em que jovens e seus tutores percorriam o "Petit Tour" ou o "Grand Tour", existindo regras dos pedagogos da ilustração para a realização dessas viagens. Buscava-se nessas viagens resgatar a herança clássica, presente nas ruínas européias das civilizações greco-romanas (SILVA, 2002, p. 6-7).

Porém, foram as ferrovias que propiciaram uma verdadeira revolução nos transportes terrestres. O desenvolvimento das ferrovias pode ser considerada como a primeira inovação tecnológica que revolucionou radicalmente o domínio dos transportes. Como novo meio de transporte, nasceu da conjunção de três tecnologias independentes: os trilhos em metal, a utilização do vapor como força motriz e uma máquina de tração móvel. Essas técnicas já eram utilizadas, mas separadamente. Essa tripla conjunção permitiu um aumento da força, velocidade e potência que fez o sucesso dos caminhos de ferro (PLASSARD, 2003, p. 9).

Não havia como competir com a velocidade e capacidade de carga das estradas de ferro. Até esse momento os europeus ainda usavam as formas básicas de transporte provenientes das civilizações do passado. As formas principais de transporte consistiam em navegação fluvial e por canais, navegação costeira e transporte puxado a cavalo, junto com formas ainda mais primitivas de transporte (ALDCROFT, 1991, p. 5).

Entretanto, para a implantação ferroviária foi necessário vencer as desconfianças iniciais. Por toda a parte em que foi tentada a sua instalação, as estradas de ferro enfrentaram resistências da população e dos setores que se sentiam prejudicados com seu advento:

> Entre os belgas, o êxito da Bruxelas - Malines provoca uma reviravolta favorável, pois, no início de 1830, a opinião pública acolhera de forma bastante hostil o projeto, então audacioso, de uma linha Antuérpia–Colônia, sugerida pelos ministros Rogier e Lebeau; objetaram-lhes que isso determinaria a ruína dos que trabalhavam com os carros de transportes, a destruição de terras cultiváveis e até o enlouquecimento do gado. Em 1843, o pequeno reino colocou tantos trilhos quanto a França e, em 1848, sua rede era capaz de atrair o tráfico da Europa renana;

> ultrapassados, os Países–Baixos perderão parte do lucro que o trânsito lhes proporcionava (SCHNERB, 1996, p. 69).

As ferrovias apesar de terem sua difusão no início do século XIX, tiveram sua origem em sistema semelhante utilizado nas minas de carvão. “Desde o século XVI, o minério vinha sendo transportado em pequenos carros de mão, sobre pranchas paralelas no Harz e noutras regiões mineiras. ‘Caminhos-de-ferro’ dessa espécie apareceram nas minas de carvão inglesas no século XVII” (HENDERSON, 1979, p. 43).

Normalmente o carvão era transportado em vagões puxados por cavalos e entre 1768 e 1771, Richard Reynolds, da fundição de Coalbrookdale, substituiu os trilhos de madeira por trilhos de ferro fundido com um rebordo interior, que posteriormente passaram a ser feitos de ferro maleável em vez de fundido e o rebordo foi transferido do trilho para a roda (HENDERSON, 1979, p. 44).

A maioria das primeiras linhas era privativa e serviam a minas, pedreiras, fundições e outros estabelecimentos industriais. Haviam porém, algumas linhas públicas, como “...o caminho-de-ferro de mercadorias Croydon-Wandsworth e o caminho-de-ferro de passageiros Swansea-Mumbles, ambas abertas em 1804” (HENDERSON, 1979, p. 44).

A inovação essencial no transporte ferroviário foi a introdução do vapor, o que aconteceu pela primeira vez em 1804, quando uma locomotiva construída por Richard Trevithick correu em uma linha industrial em Penydarren, no sul do País de Gales (HENDERSON, 1979, p. 44).

No entanto, o mérito da implantação ferroviária coube a outro fabricante de locomotivas, George Stephenson. Ele convenceu os proprietários da linha entre Stockton a Darlington, projetada para utilizar tração animal, a utilizar uma de suas locomotivas. Também convenceu os proprietários a financiarem a primeira fábrica de máquinas a vapor, em junho de 1822. “A primeira unidade produzida e a entrar nos trilhos da nova ferrovia foi a *Locomotion* (locomoção, que virou locomotiva), em 27 de setembro de 1825. Transportou 80 toneladas de carvão e cerca de 800 pessoas, abrindo caminho para o trem de carga e passageiros” (CASTRO, 2005, p. 13).

A partir da experiência inicial, rapidamente o novo mecanismo de transporte ganha terreno e a Grã-Bretanha toma a liderança do processo:

> Given her technical skills, capital resources and advanced state of industrial development, it is not surprising that Britain led the way in the new transport developments. The real beginnings of the railway age are usually dated around 1825-30 when George Stephenson demonstrated his improved locomotive, and the first substantial railway to run entirely on steam, the Liverpool and Manchester, was opened in 1830.
> Britain's basic rail network was completed very quickly. Much of the early development was concentrated in sharp bursts of activity in the investment manias of the later 1830s, the later 1840s and the first half of the 1860s. The route mileage in existence increased from a mere 400 in 1836, to 1,500 in 1840, and to over 5,000 a decade later. By then a large part of the country had already been connected with trunk and secondary lines and only south-west England, Wales and the north of Scotland remained virtually untouched. The third phase, culminating in the boom of 1862-5, saw the addition of nearly 9,000 route miles, which included many duplicate feeder and branch lines as well as the construction of railways in neglected parts of the country. The London underground was also begun (ALDCROFT, 1991, p. 5).

Na tabela abaixo, podemos constatar a progressiva diminuição do tempo de viagem com a melhoria dos transportes e também da infra-estrutura de transportes. Verifica-se que, mesmo após a introdução da ferrovia também há uma progressiva diminuição do tempo de deslocamento.

TABELA 2 – MUDANÇAS NO TEMPO DE VIAGEM ENTRE EDIMBURGO E LONDRES

Data	Modo de transporte	Tempo aproximado de viagem (minutos)
1660	Carruagem	20.000
1760	Diligência	6.000
1830	Carruagem de correio	2.600
1850	Trem a vapor	750
1870	Trem a vapor	600
1900	Trem a vapor	500

Fonte: BARKE (1986, p. 54).

Apesar da liderança britânica, outros países europeus também iniciam, algum tempo depois, a instalação de sistemas ferroviários. Na tabela 3, podemos acompanhar a evolução das oito principais redes ferroviárias européias até 1892. Percebe-se a liderança britânica até 1870, quando é ultrapassada primeiramente pela Alemanha e após por França e Rússia.

TABELA 3 – QUILOMETRAGEM DAS PRINCIPAIS REDES FERROVIÁRIAS EUROPÉIAS, 1825-1892

	Alemanha	França	Rússia	Reino Unido	Áustria-Hungria	Itália	Espanha	Suécia
1825	-	-	-	43	-	-	-	
1830	-	31	-	157	-	-	-	-
1835	6	141	-	544	-	-	-	-
1840	469	410	27	2.390	144	20	-	-
1845	2.143	875	144	3.931	728	152	-	-
1850	2.915	2.915	501	9.797	1.357	620	28	-
1855	7.826	5.037	1.049	11.744	1.588	1.207	443	-
1860	11.089	9.167	1.626	14.603	2.927	2.404	1.649	527
1865	13.900	13.227	3.842	18.439	3.698	4.591	4.761	1.305
1870	18.876	15.544	10.731	19.837	6.112	6.429	5.295	1.727
1875	27.970	19.357	19.029	23.365	10.331	8.018	5.923	3.679
1880	33.838	23.089	22.865	25.060	11.429	9.290	7.490	5.876
1885	37.571	29.839	26.024	26.720	13.329	11.003	8.933	6.890
1890	42.869	33.280	30.596	27.827	15.273	13.629	10.002	8.018
1891	43.424	33.878	30.723	27.902	15.583	13.964	10.347	8.279
1892	44.177	34.881	31.202	28.067	15.670	14.487	10.874	8.461

Fonte: MITCHELL (1978, p. 315-320).

Porém, para mensurar exatamente a influência da ferrovia na economia de cada país, não basta saber o tamanho da rede instalada, mas também a eficiência e volumes de carga e passageiros transportados.

Nas tabelas a seguir, estão representados os totais de transporte de carga e passageiros transportados por Reino Unido, Alemanha, França e Rússia. Também foi incluída a relação entre o transporte e a quilometragem percorrida, análise prejudicada pela inexistência de dados para vários períodos e países[6].

[6] Observação do autor da fonte dos dados: "Initially these [the national statistics] tended to be simple totals of passengers and freight carried, and governments generally seemed to be more interested in financial statistics, which require very careful interpretation. By the later of the nineteenth century, however, the more sophisticated figures of unit distance carried came increasingly to be collected" (MITCHELL, 1978, p. 313). Tal fenômeno

TABELA 4 – CARGA TRANSPORTADA ATRAVÉS DE FERROVIAS EM ALGUNS PAÍSES EUROPEUS, 1870-1890

	Reino Unido		Alemanha		França		Rússia	
	Carga (1.000 t)	**Relação carga/km**	**Carga (1.000 t)**	**Relação carga/km**	**Carga (1.000 t)**	**Relação carga/km**	**Carga (1.000 t)**	**Relação carga/km**
1870	n/d	n/d	n/d	5.300	37.070	5.057	n/d	n/d
1880	235.427	n/d	n/d	13.500	80.770	10.350	n/d	n/d
1890	303.617	n/d	217.745	22.500	92.510	11.760	68.493	n/d

Fonte: MITCHELL (1978, p. 321-342).
Obs.: n/d – dados não disponíveis; Relação carga/km: milhões de toneladas/km.

TABELA 5 – PASSAGEIROS TRANSPORTADOS ATRAVÉS DE FERROVIAS EM ALGUNS PAÍSES EUROPEUS, 1870-1890

	Reino Unido		Alemanha		França		Rússia	
	Passageiros (milhões)	**Passageiros por km**	**Passageiros (milhões)**	**Passageiros por km**	**Passageiros (milhões)**	**Passageiros por km**	**Passageiros (milhões)**	**Passageiros por km**
1870	322,2	n/d	n/d	4.400	102,6	4.272	n/d	n/d
1880	596,6	n/d	n/d	6.500	165,1	5.863	n/d	n/d
1890	796,3	n/d	426	11.300	241,1	7.943	44	n/d

Fonte: MITCHELL (1978, p. 321-342).

Pelas tabelas, podemos observar que o Reino Unido apesar de contar com uma rede menor que Alemanha, França e Rússia (vide tabela 3), transporta mais passageiros e carga que esses países.

Para verificar a difusão do transporte ferroviário no mundo inteiro, também incluímos a rede mundial de ferrovias no ano de 1886, que aparece na tabela 6.

---

também foi observado no caso das ferrovias de São Paulo, com os relatórios das companhias ficando progressivamente mais detalhados e complexos.

TABELA 6 – EXTENSÃO DA REDE FERROVIARIA MUNDIAL EM 1886	
PAÍSES	**EXTENSÃO EM TRÁFEGO (km)**
EUROPA	
Alemanha	38.264
França	33.345
Inglaterra	31.105
Rússia e Finlândia	27.355
Áustria-Hungria	23.390
Itália	11.388
Espanha	9.309
Suécia	7.277
Bélgica	4.532
Países Baixos e Luxemburgo	2.865
Suíça	2.797
Dinamarca	1.965
Romênia	1.940
Portugal	1.577
Noruega	1.562
Grécia	515
Sérvia	473
Turquia, Bulgária e Romélia	1.394
TOTAL DA EUROPA	**201.053**
AMÉRICA	
Estados Unidos	222.010
América Inglesa do Norte (Canadá)	17.800
Brasil	7.669
México	5.750
Argentina	5.500
Chile	2.695
Cuba	1.600
Peru	1.309
Uruguai	556
Colômbia	265
Venezuela	153
Republica de S. Domingos	80
Equador	79
Paraguai	72
Bolívia	70
Guiana Inglesa	35
Porto Rico	18
TOTAL DA AMÉRICA	**265.661**

continua

conclusão

TABELA 6 – EXTENSÃO DA REDE FERROVIARIA MUNDIAL EM 1886	
ÁSIA	
Índia Inglesa	20.728
Índia Holandesa	1.160
Rússia Transcaspiana	1.070
Japão	692
Ásia Menor	400
Ceilão	289
Malásia	45
TOTAL DA ÁSIA	**24.384**
ÁFRICA	
Colônia do Cabo	2.795
Argélia e Tunísia	2.312
Egito	1.500
Natal	160
Maurícia, Reunião, Senegal	492
TOTAL DA ÁFRICA	**7.259**
AUSTRÁLIA (OCEANIA)	
Nova Gales do Sul	3.039
Vitória	2.820
Nova Zelândia	2.779
Queensland	2.502
Austrália Meridional	2.224
Tasmânia	488
Austrália Ocidental	296
TOTAL DA AUSTRÁLIA	**14.148**
RESUMO	
Europa	201.053
América	265.661
Ásia	24.384
África	7.259
Oceania	14.148
TOTAL MUNDIAL	**512.505**

Fonte: Revista de Estradas de Ferro, n. 48, dez. 1888.

O que se destaca na tabela é a difusão da ferrovia em todos os continentes, em maior ou menor grau. Outro dado relevante é a grande expansão da rede ferroviária dos Estados Unidos da América, cuja extensão de linhas, nesse período, é maior que a da Europa inteira.

A tecnologia moderna, “além de inegável e triunfante”, era extremamente visível, como no caso das ferrovias, verdadeiro símbolo da modernidade:

> ...os maiores e mais potentes motores do século XIX eram os mais visíveis e audíveis de todos. Eram as 100 mil locomotivas (200-450 HP) que puxavam seus quase 2,75 milhões de carros e vagões, em longas composições, sob bandeiras de fumaça. Elas faziam parte da inovação de maior impacto do século, sequer sonhada cem anos antes – ao contrário das viagens aéreas –, quando Mozart escreveu suas óperas. Vastas redes de trilhos reluzentes, correndo por aterros, pontes e viadutos, passando por atalhos, atravessando túneis de mais de quinze quilômetros de extensão, por passos de montanha da altitude dos mais altos picos alpinos, o conjunto das ferrovias constituía o esforço de construção pública mais importante já empreendido pelo homem. Elas empregavam mais homens que qualquer outro empreendimento industrial. Os trens alcançavam o centro das grandes cidades – onde suas façanhas triunfais eram festejadas com estações ferroviárias igualmente triunfais e gigantescas – e às mais remotas áreas da zona rural, onde não penetrava nenhum outro vestígio da civilização do século XIX. Por volta do início dos anos 1880 (1882), quase 2 bilhões de pessoas viajavam por ano pelas ferrovias, a maioria delas, naturalmente, na Europa (72 por cento) e na América do Norte (20 por cento). À época nas regiões ‘desenvolvidas’ do Ocidente, muito poucos homens, talvez mesmo poucas mulheres, cuja mobilidade era mais restrita, deixaram de entrar em contato com a ferrovia em algum momento de suas vidas. É provável que o único outro subproduto da tecnologia moderna mais universalmente conhecido fosse a rede de linhas telegráficas em sua infindável sucessão de postes de madeira, com uma quilometragem três ou quatro vezes superior à da totalidade das ferrovias do mundo inteiro (HOBSBAWM, 1988, p. 48).

Como se percebe, melhor do que qualquer um poderia realizar, Hobsbawm destaca a verdadeira importância e papel das ferrovias durante o século XIX.

A base tecnológica para a exportação das tecnologias da Revolução Industrial para quase qualquer país do mundo provavelmente estava completada antes dos anos 1860, se não ainda mais cedo (CLARK, 2006, p. 2). A difusão das ferrovias pelo mundo, como pode ser observado na tabela 6, levou a existência de uma malha de transportes cada vez mais fina, que

> ...incorporou até os países atrasados e anteriormente marginais à economia mundial, e criou nos velhos centros de riqueza e desenvolvimento um interesse novo por essas áreas remotas. De fato, agora que eram acessíveis, muitas dessas regiões pareciam à primeira vista meras extensões potenciais do mundo desenvolvido, que já estavam sendo povoadas e desenvolvidas por homens e mulheres de origem européia, eliminando ao repelindo os habitantes nativos, gerando cidades e sem dúvida, com o tempo, civilização industrial: EUA [Estados Unidos da América] a oeste do Mississippi, Canadá, Austrália, Nova Zelândia, África do Sul, Argélia, o Cone Sul da América do Sul. A previsão, como veremos, estava errada. Entretanto, embora muitas vezes remotas, essas áreas eram, na mentalidade da época, diferentes daquelas outras regiões que, por motivos climáticos, não atraíam o povoamento branco, mas onde – citando um destacado administrador imperial da época – “ o europeu podia ir, em número reduzido, com seu capital, sua energia e seu conhecimento para desenvolver um comércio extremamente lucrativo e obter produtos necessários ao uso de sua civilização avançada” (HOBSBAWM, 1978, p. 96).

Foi o aconteceu também no Brasil, para onde povos europeus migraram em busca de oportunidades que não encontravam em seus países de origem, contribuindo para a expansão cafeeira de São Paulo. Klein (1999, p. 23) comenta a imigração em massa para a América Latina:

> Embora dez milhões de africanos e possivelmente cerca de quinze milhões de europeus houvessem cruzado o Atlântico antes de 1880, a penúltima década do século XIX assinalou um ponto decisivo no fluxo migratório da Europa. A substituição total da vela pela energia a vapor nos navios de passageiros que cruzavam o Atlântico, a instalação do primeiro cabo telegráfico transatlântico, em 1866, e a conclusão de um primeiro conjunto de ligações ferroviárias, por volta de 1870, em todos os principais países europeus e americanos criaram um meio de transporte e de comunicação infinitamente mais rápido e mais barato entre a Europa e a América. Quase todos os analistas afirmam hoje que, principalmente após 1870, os fluxos migratórios e as condições econômicas da América estavam estreitamente relacionados. Informações sobre as condições de emprego, em especial, estavam agora prontamente disponíveis em poucas semanas, nos principais paises europeus de emigração. O grande número de viagens marítimas também garantia contato constante e relativamente imediato com todas as nações americanas do Atlântico. Para citar um único exemplo, no período posterior a 1880, partiam do porto de Santos, no Brasil, vários navios por semana com destino aos principais portos europeus do Mediterrâneo e até do Atlântico norte, e todos tinham capacidade de transportar na terceira classe várias centenas ou mesmo milhares de emigrantes.

O Brasil também recebeu capitais e a tecnologia européia, sobretudo britânica, neste momento, inserindo-se na sociedade industrial que se formava. Em uma posição subordinada, "periférica", mas participante dos fluxos da modernidade que também se instalava naquele momento histórico.

A expansão européia para o mundo

Os aspectos econômicos envolvidos na expansão européia para o mundo todo, combinam-se com os aspectos políticos e com os aspectos culturais. Assiste-se, desde o século XV um processo acelerado de "ocidentalização do mundo", para utilizar o título do livro de Serge Latouche (1996). Esse passa pelos processos de colonização e imperialismo.

A palavra Imperialismo procura expressar a área de influência de um império e no caso da Inglaterra "ela era utilizada para concretizar a política de expansão do império britânico, tendo, porém, uma conotação diferente porque exprimia uma política externa expansionista, de ocupação e controle de territórios ocupados por outros povos" (ANDRADE, 1988, p. 36).

O colonialismo de fato, do qual no caso brasileiro saímos em 1822 com a Independência, se estende, no século XIX, a amplas regiões do globo que se transformam em colônias britânicas e de outros países europeus.

Porém, cabe perguntar, como faz Mello (1982, p. 45-46, grifo do autor), "qual o 'poder de difusão' do capitalismo na **etapa competitiva**, em que o capital industrial inglês, por ter-se afirmado antes, foi amplamente hegemônico no mercado mundial?". No caso das "economias pré-capitalistas milenares", como a Índia, "...o vapor e a ciência britânicas destruíram (...) a união entre a agricultura e a indústria artesanal" (Karl Marx, "La dominación Britânica em la India", citado por MELLO, 1982, p. 46).

Distinta é a situação da América Latina, onde não se tratavam de colônias, mas de Estados Nacionais constituídos após os movimentos de independência desses países de suas antigas metrópoles, particularmente Espanha e Portugal:

> ...o fraco 'poder de difusão' do capitalismo exercido sobre as nações latino-americanas há de ser explicado, **em última análise**, não pela ausência ou frouxidão da demanda externa, mas pelas dificuldades internas de organização de economias exportadoras vigorosas. Onde isto se deu, como no Brasil, foi possível, em certo sentido, criar a própria demanda, e as importações de capitais desempenharam um papel crucial na passagem da economia colonial à economia exportadora capitalista... (MELLO, 1982, p. 48, grifo do autor).

Essa difusão do capitalismo no século XIX se dava sob o signo da **modernização**. Essa palavra, associada à noção de **modernidade**, conta com um histórico de cinco séculos de tradições próprias, associando-se às transformações políticas, econômicas e culturais decorrentes da expansão do capitalismo ao mundo inteiro.

Para Berman (1986, p. 23-25) a história da modernidade pode ser dividida em três fases: a primeira do início do século XVI até o final do século XVIII em que as pessoas apenas começavam a experimentar a vida moderna; a segunda a partir da "onda revolucionária de 1790", em que grandes convulsões acontecem na sociedade européia, mas que ainda se podia lembrar como era viver em um mundo não moderno por inteiro. Desta

dicotomia se desdobram as idéias de **modernismo** e **modernização**. Finalmente a terceira fase seria a partir do século XX, quando a processo de modernização se expande virtualmente ao mundo inteiro.

Para Santos (2004b, p. 29) a palavra "modernização" segue sendo objeto de acirrada discussão epistemológica e que, entre os geógrafos, "...dever-se-ia falar, de preferência, em 'modernizações', no plural (...) único modo de levar em conta as implicações temporais da organização do espaço".

Conforme já visto, cada período histórico e sua configuração enquanto um sistema integrado de elementos de ordem econômica, social, política e moral, representa uma *modernização*, isto é, a generalização de uma *inovação* vinda de um período anterior ou da fase imediatamente precedente (SANTOS, 2004b, p. 29).

Então segundo sua classificação, similar à apresentada por Bergman, teríamos uma modernização comercial, uma modernização industrial e uma modernização tecnológica:

> No primeiro período, que precede à revolução industrial, esboça-se uma divisão internacional do trabalho. Efetua-se um saque sistemático das riquezas dos países colonizados em benefício dos colonizadores. Essa exploração é estruturada por um quadro jurídico e uma presença política. A legislação metropolitana impunha uma divisão rígida das competências em matéria de produção, Por outro lado, a situação de um campo pobre ao lado de cidades em que o consumo conhecia dois níveis qualitativos e quantitativos, ou seja, uma escassez em número de consumidores tornava impossível a produção local de certos bens. Os setores de emprego era assim limitados e a cidade era essencialmente administrativa e comercial (SANTOS, 2004b, p. 34).

Já no segundo período, que se segue à revolução industrial, ocorre a modernização dos transportes e dos equipamentos portuários que são os terminais de embarque e desembarque da via férrea e dos transportes marítimos:

> Todos esses equipamentos são veículo do grande capital em formação nos países do centro e à procura de aplicação em outros lugares. Por outro lado, a necessidade crescente de víveres (...) e de matérias-primas contribuía para reforçar a divisão internacional do trabalho baseada no 'pacto colonial'. É sem dúvida esta época que esclarece melhor o quanto as vicissitudes do desenvolvimento 'moderno' dos países subdesenvolvidos estão diretamente ligadas às necessidades dos países industriais. Ao lado de produções 'tradicionais', como a cana-de-açúcar, o tabaco e o algodão, vemos aparecerem e se desenvolverem as novas, como o café, o cacau, o trigo, a criação de gado ou a produção de ferro e de metais não-ferrosos. A colonização e as guerras constituem elementos importantes para a transmissão do progresso" (SANTOS, 2004b, p. 34-35).

O terceiro período, o da revolução do consumo no século XX, não pertence às preocupações do presente estudo.

Essas modernizações, portanto, são realizadas baixo a égide do **progresso**. Para Dupas (2006) que analisou detalhadamente "a evolução do conceito de progresso", essa palavra

> ...é dessas idéias-força que podem estar em uma ou outra das categorias mencionadas, dependendo de serem vistas como resultado de uma ação coletiva dos homens ou encaradas como um processo inexorável. Em termos gerais, *progresso*, supõe que a civilização se mova para uma direção entendida como benévola ou que conduza a um maior número de existências felizes. Mas, visto assim, o problema se recoloca no que vem a ser felicidade.

Portanto, independente da acepção utilizada, destacamos o componente de processo inexorável e inevitável, ao qual não se pode resistir. Tal pensamento se coloca também como ideológico, pois reforça a dominação ocidental do mundo.

Componente importante associado à noção de progresso é o conhecimento desenvolvido pela **ciência**, sendo esta vista como vetor do progresso, que traz melhorias técnicas e novas formas de produção como a indústria.

A questão cultural e comportamental também é importante, trazendo novas formas de vida e comportamento. Assim é que a implantação de técnicas "modernas" como as ferrovias, traz implícita novas formas de ver e sentir o tempo. Foi necessário acontecer a transição entre a medição de tempos locais, para o tempo nacional unificado, que aconteceu na Grã-Bretanha no final dos anos 1840, e que ocorreu em todos os países que implantaram ferrovias, devido às necessidades de uma utilização ferroviária que evitasse acidentes devido à maneiras diferentes de medir o tempo (ZERUBAVEL, 1982, p. 5).

Até o século XIX, o único padrão válido de tempo era hora local. Cada cidade ou aldeia tinha seu próprio tempo que era aplicado a ela somente. Havia assim uma pluralidade de horas locais, não coordenadas entre si (ZERUBAVEL, 1982, p. 5).

Tal situação, nem mesmo era considerada problemática até os anos 1840, pois o contato entre comunidades era bastante restrito. Até mesmo quando havia contato, não havia necessidade de qualquer sincronização, porque a comunicação não era instantânea como ocorreu com a invenção do telégrafo e do telefone. A motivação para a unificação da contagem do tempo, em um nível supra local, foi determinado pela introdução de uma Rede

Nacional de Comunicação pela Agência Postal britânica, que passou a sincronizar seus horários pela Greenwich Mean Time (GMT), ou hora média de Greenwich (ZERUBAVEL, 1982, p. 5-6).

Porém, mesmo assim apenas um círculo social muito restrito utilizava os serviços da Agência postal. Apenas com a instalação das estradas de ferro, que afetou uma população muito mais ampla, que a necessidade de instalar de um padrão uniforme de tempo a nível supra local se tornou crucial. As ferrovias trabalham com horários precisos e rígidos, e tal padrão de contagem do tempo se disseminou à população em geral (ZERUBAVEL, 1982, p. 6).

Deste modo, em 1840, apenas 15 anos após a introdução do primeiro trem de passageiros, a estrada Great Western Railway começou a utilizar apenas o GMT ao longo de seus horários e estações, e foi seguido logo através de outras estradas de ferro. Com o uso crescente do transporte por via férrea, muitas cidades passaram a seguir o exemplo das ferrovias e antes de 1855, 98% de todos os relógios públicos na Inglaterra eram fixados pela GMT (ZERUBAVEL, 1982, p. 7).

2.2 A INCORPORAÇÃO DO BRASIL NO SISTEMA-MUNDO DA SEGUNDA METADE DO SÉCULO XIX

A condição colonial brasileira não se altera significativamente com a independência. De colônia, o Brasil passou a economia dependente. As transformações tecnológicas por que passaram os países europeus, sobretudo a Grã-Bretanha, ficaram ao largo da sociedade brasileira, que cultua outros valores:

> ...a corrente contínua de inovações tecnológicas, que são básicas para uma sociedade moderna, ainda não caracterizava a vida brasileira em 1850, e ainda pode ser questionado se o Brasil mesmo agora já entrou neste novo estágio. Porque o Brasil, a despeito de suas antigas relações com o mundo moderno, não tomou um impulso pelos novos valores é uma questão que está fora de nosso interesse neste momento. Depois de certo ponto no século XVI a península ibérica e as colônias da Espanha e Portugal foram mais ou menos isoladas das correntes de desenvolvimento europeu por uns 200 anos. A despeito dos sinais de mudança na época do descobrimento a *weltanschaung* científica e o moderno conceito do lugar da pessoa na sociedade não se tornaram parte do pensamento brasileiro durante o período colonial. O sistema legal e social dava ênfase ao poder e prestígio do grande latifundiário. Mesmo as

> relações entre os donos e os escravos tornavam-se muitas vezes ligações pessoais de lealdade e proteção que seriam mais característicos de um senhor e servo medievais do que de empregador e funcionário. Pequeno esforço foi feito para se manter em dia com as inovações técnicas da produção do açúcar, e o Brasil perdeu a superioridade tecnológica que tinha outrora garantido seu lugar no mercado mundial (GRAHAM, 1973, p. 19).

A dependência brasileira do Brasil em relação à Grã-Bretanha já se delineia com a vinda da família real portuguesa ao Brasil. Dois anos depois, em 19 de fevereiro de 1810 é assinado tratado concedendo às manufaturas inglesas tarifa preferencial de 15%, quando os gêneros portugueses pagavam 16% (LUZ, 1978, p. 24).

Essa condição se esboça na primeira metade do século XIX, caracterizando-se pela troca desigual e pelos empréstimos, não havendo investimentos externos praticamente. "Mal se inicia a segunda metade do século, entretanto, os investimentos começam a afluir, de forma crescente: à troca desigual e ao serviço da dívida externa, cumpre acrescentar, agora, a remessa de lucros, que não encontra restrição nenhuma" (SODRÉ, 1987, p. 45).

O controle britânico da economia brasileira se dava através do controle do complexo exportação-importação:

> Os ingleses estavam diretamente ligados com quase todos os aspectos deste sistema de exportação orientada. O controle que os mesmos exerciam sobre as estradas de ferro, as firmas exportadoras e importadoras, as companhias de navegação, as agências de seguro, os bancos financiadores e mesmo sobre o tesouro governamental, contribuiu agora para abafar quaisquer esforços para diminuir a segurança nas importações britânicas (GRAHAM, 1973, p. 79).

A união de interesses entre exportação e importação pode ser comprovada pelo fato de que a maioria das casas comerciais britânicas no Brasil se dedicavam a ambos os ramos de negócio, o que diminuiu com a instalação dos cabos submarinos unindo Brasil e Grã-Bretanha, propiciou que caixeiros-viajantes, representando fábricas específicas, efetuassem vendas diretamente aos consumidores brasileiros (GRAHAM, 1973, p. 90).

A importância do comércio entre Brasil e Grã-Bretanha pode mensurada pela constatação de que em 1875 este país foi responsável pelo fornecimento de 43.200 contos de um total de importações vindas ao Brasil de 97.700 contos. Já as exportações brasileiras também eram significativas, conforme pode ser visto na tabela 7:

TABELA 7 – EXPORTAÇÕES BRASILEIRAS (EM LIBRAS) PARA A GRÃ-BRETANHA, 1855-1894

Ano	Algodão	Café	Açúcar	Cacau	Couros	Borracha	Outros	TOTAL
1855-9	3.618.415	759.486	4.943.558	89.455	848.003	613.528	2.237.013	13.109.458
1860-4	9.386.271	1.359.861	5.161.348	131.346	1.976.996	1.340.497	1.470.649	20.826.968
1865-9	21.098.631	1.825.213	6.266.430	55.143	1.800.443	2.122.994	1.536.481	34.705.335
1870-4	16.117.228	2.943.466	8.978.617	122.288	2.390.478	4.343.919	1.778.232	36.674.228
1875-9	6.271.202	4.261.606	9.152.871	219.819	1.791.223	4.844.851	1.800.681	28.342.253
1880-4	5.557.913	4.049.278	8.396.807	177.810	1.251.854	7.350.565	2.138.965	28.923.192
1885-9	4.977.123	4.037.228	3.609.638	190.924	721.894	7.551.773	2.114.214	23.202.794
1890-4	3.634.474	2.916.827	1.348.127	336.758	354.067	9.453.535	2.644.908	20.688.696

Fonte; GRAHAM, 1973, p. 81.
Obs.: Alterado o total da coluna 1885-9 de 23.202.854 para 23.202.794 para fechar a totalização.

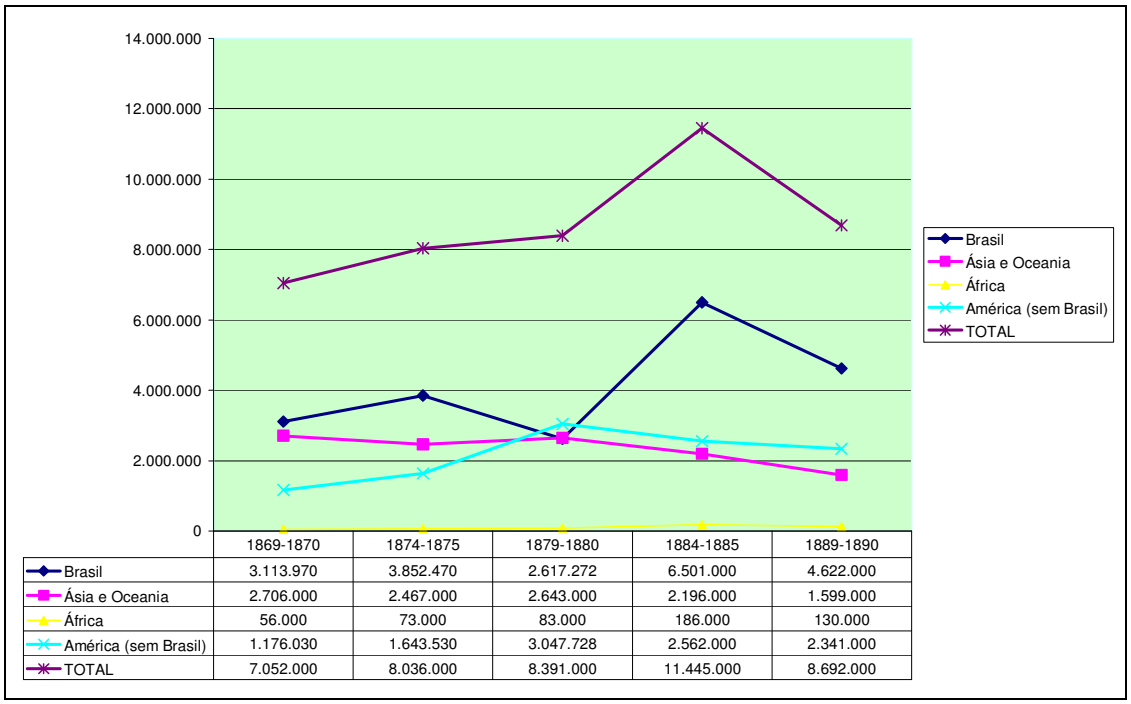
Observa-se o aumento das exportações até o início da década de 1870, quando as importações britânicas do Brasil começam a declinar. No caso do café "...nos começos da década de 1870, o consumo de café na Inglaterra começou a decrescer e, em 1875, o porto do Rio de Janeiro, onde o café então predominava, exportou cinco vezes mais para os Estados Unidos do que para os contumazes bebedores de chá da Grã-Bretanha" (GRAHAM, 1973, p. 82).

Durante o século XIX, o café vai se transformando no principal produto de exportação do Brasil. Na tabela abaixo, podemos constatar que esse produto representava apenas 19,8% das exportações brasileiras em 1830, passa a representar 67,7% das exportações no ano de 1890.

TABELA 8 – EXPORTAÇÕES BRASILEIRAS DE CAFÉ, 1830-1890						
	milheiros de sacas de 60 kg	valor em milhares de contos	valor da saca em 1.000 £	valor da saca em réis[7]	valor da saca em ouro	% exportação total
1830	480	6.954	663	14$490	£ 1,38	19,8
1839-1840	1.383	20.176	2.657	14$590	£ 1,92	46,7
1849-1850	1.453	22.838	2.452	15$718	£ 1,69	41,5
1859-1860	2.524	60.238	6.289	23$866	£ 2,49	53,3
1869-1870	3.802	90.518	6.409	23$808	£ 1,68	39,1
1879-1880	2.618	126.260	11.237	48$230	£ 4,29	56,8
1890	5.109	189.894	17.850	37$168	£ 3,49	67,7

Fonte: TAUNAY, 1939, vol. 6, tomo 4, p. 267.

Na figura 7 vemos a produção brasileira de café comparada com outros continentes produtores desse produto. De uma posição de produzir praticamente o mesmo que a Ásia e Oceania em 1869-1870, passou progressivamente à condição de maior produtor mundial nas décadas seguintes.



	1869-1870	1874-1875	1879-1880	1884-1885	1889-1890
Brasil	3.113.970	3.852.470	2.617.272	6.501.000	4.622.000
Ásia e Oceania	2.706.000	2.467.000	2.643.000	2.196.000	1.599.000
África	56.000	73.000	83.000	186.000	130.000
América (sem Brasil)	1.176.030	1.643.530	3.047.728	2.562.000	2.341.000
TOTAL	7.052.000	8.036.000	8.391.000	11.445.000	8.692.000

FIGURA 7 – PRODUÇÃO MUNDIAL DE CAFÉ, 1869-1890

Fonte: TAUNAY, 1939, vol. 6, tomo 4, p. 247.

[7] Nota sobre a moeda brasileira do período: "O padrão de moeda no Brasil, foi, até 1942, o *mil-réis*. Um mil-réis escrevia-se 1$000. A moeda divisionária era o *real* (no plural *réis*), 1.000 dos quais constituíam o mil-réis. Duzentos réis, portanto, se escreviam $200. (...) Usava-se *conto* ao falar em grandes importâncias em dinheiro. Equivalia a 1.000 mil-réis e escrevia-se 1:000$000 (DEAN, 19-?, p. 7).

Como se pode ver na tabela 9, o destino das exportações de café era principalmente os Estados Unidos da América.

TABELA 9 - DESTINO DAS EXPORTAÇÕES DE CAFÉ BRASILEIRAS EM 1876	
Estados Unidos	1.448.424
Hamburgo	201.035
Lisboa	167.591
Havre	166.591
Portos do Canal da Mancha	114.133
Londres	110.648
Bordeus	76.503
Antuérpia	68.092
Cabos	45.327
Gibraltar	30.374
Rio da Prata	18.922
TOTAL	2.447.640

Fonte: TAUNAY (1939, vol. 6, tomo 4, p. 56).
Obs.: Em sacas de 60 kg.

Na Figura 8 podemos visualizar o destino do café exportado, no qual verificamos que 58% da exportação brasileira, no ano de 1876, era destinada ao mercado consumidor norte-americano.

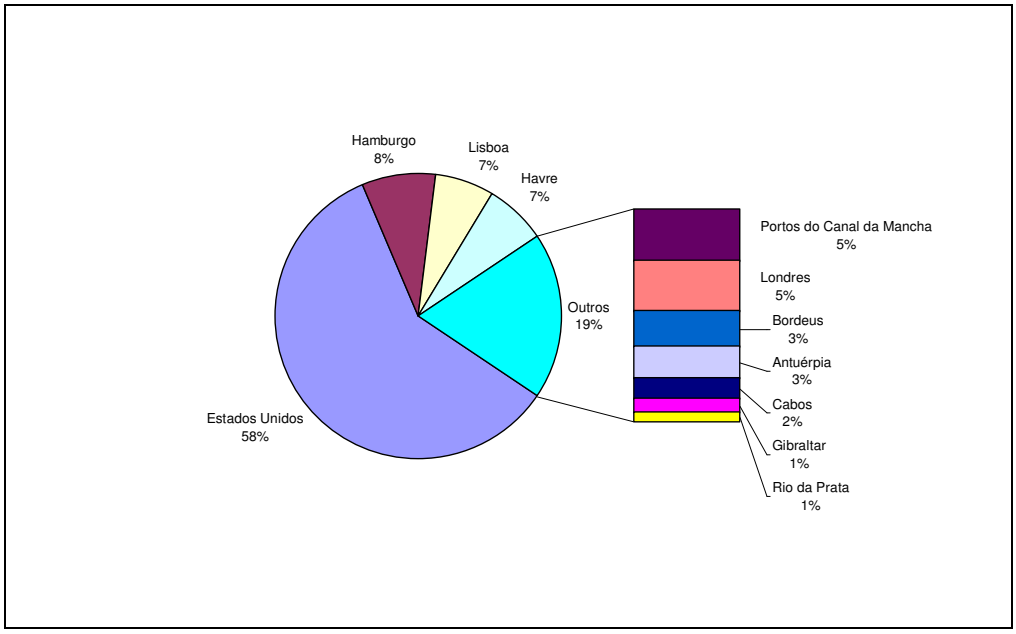


FIGURA 8 – PORTOS DE DESTINO DAS EXPORTAÇÕES BRASILEIRAS DE CAFÉ EM 1876

Fonte: TAUNAY, tabela 9.

Na tabela 10, vemos com maior detalhe o aumento progressivo das exportações de café do Brasil para os Estados Unidos da América em relação à importação européia.

TABELA 10 – PRINCIPAIS DESTINOS DAS EXPORTAÇÕES DE CAFÉ DO BRASIL, 1877-1882

	EUA	Europa
1877	1.710.073	1.136.812
1878	1.670.383	1.360.816
1879	2.283.545	1.251.638
1880	1.886.857	1.676.197
1881	2.241.967	2.135.442
1882	2.459.132	1.741.458

Fonte: TAUNAY, (1939, vol. 6, tomo 4, p. 133).
Obs.: em sacas de 60 kilos.

Outro aspecto importante das relações entre Brasil e os países mais desenvolvidos, sobretudo a Grã-Bretanha, é a dos investimentos externos. Segundo Castro (1979, p. 12), examinando o conjunto das empresas que se estabeleceram no Brasil a partir de 1860 até o final do século XIX, fica caracterizado "...o predomínio absoluto do capital inglês e por sua estreita vinculação às atividades exportadoras", tendo as estradas de ferro, "cavalos de Tróia do capitalismo" como símbolo dessa fase.

No período 1860 a 1875, o investimento ainda foi pequeno, na comparação com períodos posteriores. Ferrovias, bancos e seguradoras totalizaram quase 70% do capital aplicado, com as firmas britânicas representando cerca de 94% do capital invertido. São desse período a construção da São Paulo Railway, com uma inversão de 2.000.000 de libras e a Great Western of Brazil Railway Co., com uma inversão inicial de 300.000 libras. Além das ferrovias, se instalaram bancos como o London and Brazilian Bank (1.000.000 de libras em 1871), o The London and River Plate Bank (600.000 libras em 1862) e o Britsh Bank of South America (650.000 libras em 1863). Também se instalaram 21 companhias seguradoras, que se dedicaram a garantir o transporte de mercadorias e em segurar as plantações contra incêndios (CASTRO, 1979, p. 32-35).

No setor de serviços básicos se destacava o surgimento das companhias de gás, com cerca de 58% dos investimentos no período. Também surgiram as primeiras companhias de trens urbanos, como a Botanical Garden Railroad (1,4 milhão de libras em 1868) no Rio de

Janeiro e a Brazilian Street Railway Co, Ltd. (100.000 libras em 1869) em Recife (CASTRO, 1979, p. 35-36). Também se instalou a The Brazilian Submarine Telegraph Co. (1.000.000 de libras em 1873), "...que em 1889 se fundiu com a Western Telegraph Company. Até 1907, essa empresa monopolizaria o serviço de comunicações por cabos submarinos do Brasil com o resto do mundo" (CASTRO, 1979, p. 36).

No período de 1876 a 1885, as ferrovias, as empresas de obras públicas, o comércio importador-exportador e a agroindústria do açúcar explicaram 90% das entradas de capital. Os maiores investidores eram a Inglaterra, responsável por 88% do investimento e a França, com 10 por cento (CASTRO, 1979, p. 41).

Os investimentos em ferrovias somavam 60% do capital aplicado. Com a chamada Grande Depressão, elas "...ofereciam uma dupla solução para a economia em crise, criando a um só tempo oportunidades de investimento altamente lucrativas e um amplo mercado externo para as industrias britânicas de aço, carvão e equipamentos" (CASTRO, 1979, p. 41).

Mesmo em São Paulo, que realizou a maioria das ferrovias com capitais locais, o capital estrangeiro esteve presente. Além de controlar a parte mais estratégica (e portanto lucrativa) da rede de ferrovias paulistas, a ligação entre Jundiaí e o porto de Santos, o capital estrangeiro esteve presente na forma de empréstimos contraídos pelas ferrovias paulistas:

- Estrada de Ferro São Paulo-Rio – empréstimo de 600.000 libras em 1874 e 164.200 libras em 1870;
- Companhia Paulista – 150.000 libras em 1878, além do empréstimo para a compra da Rio Claro Railway, em 1892;
- Companhia Mogiana – 473.700 libras no final dos anos 1880;
- Companhia Sorocabana – 230.000 libras em 1877;
- Companhia Ituana – 150.000 libras em 1888 (CASTRO, 1979, p. 43).

No período após 1886, auge da economia exportadora, são os setores ligados ao funcionamento corrente das atividades exportadoras os que recebem mais investimentos. A infra-estrutura de transportes já está constituída, recebendo então menos recursos. Entretanto, os serviços básicos somaram 49,3% do total investido, representando um aporte de 13.189.612 libras, assim distribuídos:

- Ferrovias – 18,5%
- Companhias de gás – 18,5%
- Iluminação – 0,06%
- Telegramas e Telégrafos – 1,2%
- Portos – 1,7%
- Companhias de navegação – 26%
- Obras Públicas – 0,6%
- Serviços particulares – 0,3% (CASTRO, 1979, p. 64-65).

Além desses serviços básicos, o setor de seguros representou 30,7% do total investido, que junto com o de serviços básicos somaram 80% do capital investido.

Dessa forma, percebemos que as interações espaciais de capitais no período analisado eram provenientes, basicamente, da Grã-Bretanha. No período 1860 a 1902, esse país, foi responsável por 77,6% do total do investimento estrangeiro no país, com 127 empresas e um capital total de 67.786.674 libras. Outro dado relevante é que nesse mesmo período o investimento estrangeiro em ferrovias no Brasil representou 27.161.066 libras, ou 34% do total investido (CASTRO, 1979, p. 80-83). Apesar das companhias paulistas terem sido construídas com capital nacional, conforme já comentado, não deixaram de contar com empréstimos estrangeiros em uma conjuntura de excesso de capitais britânicos em busca de lucratividade.

O capital cafeeiro

É necessário destacar a importância do capital cafeeiro, pois seu desenvolvimento no país foi o responsável pela efetivação da posição brasileira na divisão internacional do trabalho e a modernização progressiva da sociedade brasileira que desembocou, posteriormente, na industrialização do país.

Normalmente se estabelece o ano de 1850 como uma data simbólica do início da modernização no Brasil, sendo o marco principal do processo de transformação da sociedade

brasileira a Guerra do Paraguai, que se inicia em 1865: "...ao seu término, o Brasil enfrentou um período caracterizado por ataques, cada vez mais violentos, dirigidos contra a comunidade tradicional. Lentamente, o velho edifício [conservador] começou a desmoronar-se, e, em vinte anos, algumas das vigas mais grossas do conservadorismo tinham cedido" (GRAHAM, 1973, p. 31). Inicia-se então a integração nacional nos fluxos internacionais estabelecidos após a Revolução Industrial:

> Durante os primeiros quinze anos após 1850, o Brasil foi decisivamente arrastado no turbilhão da economia internacional. O contínuo progresso da revolução industrial na Europa e Estados Unidos conduziu para maior produção de utilidades, empregando-se menor número de operários, advindo daí a necessidade da procura de novos mercados mais ativa do que nunca. (...) ...isto também influiu no aumento da população urbana, na necessidade de maior quantidade de matéria-prima e numa melhoria salarial que permitia o consumo de itens antes considerados dispendiosos e de luxo, como o café (GRAHAM, 1973, p. 32).

A reinserção brasileira na economia-mundo, portanto, se dá através do cultivo do café:

> ...no Brasil, na passagem da primeira à segunda do século XIX, acentuam-se alterações que seguem em crescimento até o fim do século; no início da segunda metade do século XIX, realmente, o Brasil começa a emergir da prolongada crise que tivera início com a decadência da mineração no período colonial. A necessidade estava em aumentar a exportação, conservando a estrutura vigente, isto é, aumentá-la produzindo quantidade maior de produto agrícola de consumo suscetível de desenvolvimento nos mercados externos. Para isso havia dois fatores favoráveis: a larga disponibilidade de terras e o excesso de oferta de força de trabalho já concentrada e adaptada ao regime escravista. O fator negativo, na época, consistia na fraca disponibilidade de recursos monetários. Ora, o produto agrícola que as circunstâncias permitem escolher aproveita os fatores positivos e se compatibiliza com o fato negativo. O café, realmente, exige disponibilidade de terras, absorve força de trabalho numerosa e apresenta fracas exigências monetárias. Esses traços explicam a rápida ascensão do café, no Brasil; por outro lado, a elevação de seus preços no mercado mundial estimula aquela ascensão. Quando, na quarta e quinta décadas do século, os preços declinam, a produção já se firmara e pode suportar a eventualidade negativa (SODRÉ, 1997, p. 46).

A prosperidade trazida pelo café destaca um novo grupamento social, que se diferenciava da velha aristocracia rural:

> Os grandes plantadores de café não eram dominados por tradições de um passado senhorial, porque eram originários de um pequeno e relativamente desfavorecido grupo de lavradores e comerciantes. Com o entusiasmo de homem que ambicionavam um futuro melhor, empregavam todas as suas energias no cultivo das

> terras, impiedosamente fazendo com que seus insuficientes escravos trabalhassem de sol a sol, pedindo empréstimos aos bancos, lutando pela conquista de terras, adquirindo outras, caminhando sempre para o oeste. Tinham suas propriedades como capital, e não como o objetivo para alcançarem uma posição social. Suas aquisições objetivavam a produção de riqueza, e se os métodos antigos não produzissem os melhores resultados compensadores, tentavam novas técnicas (GRAHAM, 1973, p. 39).

Graham informa que esta postura desagradava os plantadores de café da província do Rio de Janeiro. Estes desaprovavam as novas técnicas dos plantadores paulistas: os novos métodos de beneficiamento, a contratação de imigrantes, o apreço pelas ferrovias, que construíam com seus próprios recursos e até seus investimentos eventuais em indústrias. (GRAHAM, 1973, p. 39).

Esta diferente postura de fazendeiros do Vale do Paraíba e os do Oeste Paulista gerou um debate na historiografia. Salientamos que na análise de Peter L. Eisenberg sobre "a mentalidade dos fazendeiros no Congresso Agrícola de 1878", este conclui que tanto uns como outros eram "...membros de uma só classe, uma classe baseada na exploração de grandes propriedades particulares e rurais, e trabalhadores diretos escravizados e, em grau menor, livres sem ser assalariados. Como qualquer classe, ela teve as suas divisões internas, mas em 1878 as divisões não obedeciam a divisões geográficas" (EISENBERG, 1980, p. 194).

Para além dessa polêmica, gostaríamos de destacar a postura modernizadora dos cafeicultores do Oeste Paulista:

> Desde o começo, os principais líderes da marcha pioneira não se limitaram a organizar e dirigir plantações de café. Eles eram também compradores da produção do conjunto de proprietários de terra. Eles exerciam as funções de um banco, financiando o estabelecimento de novas plantações ou a modernização de seu equipamento, emprestando aos fazendeiros em dificuldade (SILVA, 1976, p. 59).

O capital cafeeiro portanto, tinha diversos aspectos, tendo, simultaneamente, as características do capital agrário, do capital industrial, do capital bancário e do capital comercial:

> Na economia cafeeira, caracterizada por um grau ainda fraco de desenvolvimento capitalista, essas diferentes funções são reunidas pelo capital cafeeiro e não definem (pelo menos *diretamente*) frações de classe relativamente autônomas: não havia uma burguesia agrária cafeeira, uma burguesia comercial, etc., mas uma burguesia cafeeira exercendo múltiplas funções (SILVA, 1976, p. 60).

No entanto, ao desempenhar papéis diversos, estes eram exercidos de modo preciso. Nas relações que se estabeleciam observava-se a dominação das relações comerciais, com o capital cafeeiro caracterizando-se como um capital dominantemente comercial (SILVA, 1976, p. 60).

Isto também se relacionava a duas camadas bem definidas da burguesia cafeeira, que expressavam essa dominação do capital comercial:

> Os grandes capitais – isto é, a camada superior da burguesia cafeeira – definiam fundamentalmente uma burguesia comercial. Os médios capitais – isto é, a camada inferior da burguesia cafeeira – definiam sobretudo uma burguesia agrária, cuja fraqueza (resultante do fraco desenvolvimento do capitalismo ao nível de produção) a aproximava de uma simples classe de proprietários de terra (SILVA, 1976, p. 61).

Essa divisão, antes de tudo, teórica, ajuda a compreender a realidade concreta, pois tais capitais não existem autonomamente. Essa preponderância do capital comercial é resultado do fraco desenvolvimento das relações de produção capitalistas no século XIX: "...no Brasil, o capital comercial não se apresenta de uma maneira autônoma, enquanto capital comercial puro; ele domina diretamente a produção e a submete às suas exigências. Em outros termos, a acumulação capitalista realiza-se sobretudo ao nível do comércio, o que acarreta um desenvolvimento mais lento das forças produtivas" (SILVA, 1976, p. 61-62).

A dominação do capital comercial também era decorrente da posição ocupada pelo Brasil na divisão internacional do trabalho, de país exportador de produtos agrícolas, manifestando-se uma dependência do mercado mundial, reforçando o papel dominante do comércio na economia cafeeira e na economia brasileira em geral (SILVA, 1976, p. 62).

Por essas características da economia cafeeira é que ela foi a base para a industrialização do país, antes de tudo porque proporcionou "...o pré-requisito mais elementar de um sistema industrial – a economia monetária" (DEAN, 19-?, p. 10).

Wilson Cano também parte dessa perspectiva ao analisar a economia cafeeira como um complexo, com várias atividades integradas funcionando conjuntamente. Para o caso do complexo cafeeiro paulista, em que o elemento principal e predominante é o café, destacava seus principais componentes: a) a atividade produtora do café; b) a agricultura produtora de alimentos e matérias-primas, dividida em um segmento dentro da propriedade cafeeira e outro fora da propriedade cafeeira produzindo para o mercado; c) a atividade industrial, dividida em

três segmentos: a produção de equipamentos de beneficiamento de café, a indústria de sacarias de juta para a embalagem do café e as demais indústrias manufatureiras, com destaque para a têxtil; d) a implantação e desenvolvimento do sistema ferroviário paulista; e) a expansão do sistema bancário; f) a atividade do comércio de exportação e de importação; g) o desenvolvimento de atividades criadoras de infra-estrutura de portos, armazéns, transportes urbanos e comunicações, bem como daquelas inerentes à própria urbanização, como o comércio; h) a atividade do Estado em suas diversas instância, através da ótica do gasto público (CANO, 1975, p. 17-21).

Tais elementos se articulam na formação do complexo cafeeiro e são influenciados pelas seguintes variáveis: a) o movimento migratório; b) a disponibilidade de terras; c) os saldos da balança comercial com o exterior e com o restante do país; d) o capital externo; e) as políticas tarifária, monetária, de câmbio, e as políticas de defesa e valorização do café (CANO, 1975, p. 21).

O inter-relacionamento dos componentes e variáveis citados provocava efeitos de redução dos custos de produção e efeitos ampliadores do nível de produtividade, ampliação do excedente, ampliação e diversificação do investimento e ampliação do mercado. "Tais efeitos eram, portanto, geradores de economias de escala e de economias externas, ao mesmo tempo em que expandiam mutuamente o mercado e propiciavam uma ampla acumulação de capital, diversificadora do complexo" (CANO, 1975, p. 22).

Muito importante também destacar, a questão da mão-de-obra no complexo cafeeiro:

> Quanto ao complexo escravista de São Paulo, seu resumido tratamento se deve ao fato de que, na realidade, as plantações do 'Oeste Paulista" somente ganham maior expressão no período de 1876-1883, quando o novo plantio duplica o pequeno estoque de cafeeiros produtivos, que era de 106 milhões, em 1880. Esse período já mostrava claramente que a transição para o regime de trabalho assalariado se encontrava em marcha. Embora o número de escravos fosse superior ao número de imigrantes, a proporção entre o estoque de cativos e de imigrantes baixava rapidamente: de 15:1 em 1874, passava para 8:1 em 1880, atingindo 6:1 em 1883 e 3:1 em 1885, nesse transcurso, o número de escravos era reduzido a pouco mais da metade, enquanto que o de migrantes quadruplicava (CANO, 1975, p. 22-23).

Essa exposição sobre o complexo cafeeiro ajuda-nos a perceber as inter-relações que se estabeleciam dentro da economia cafeeira, em que papel destacado coube às ferrovias. Vendia-se café e comprava-se no atacado, todo o pacote tecnológico fornecido pela potência dominante, a Inglaterra, inclusive ferrovias.

Outro ponto que aqui se coloca é a questão ideológica da modernização. Para justificar a inserção do país no sistema mundial como fornecedor de matérias primas e consumidor de produtos e tecnologia da Inglaterra, também era vendida a idéia de que se entrava em uma nova era, a da modernidade. A interpretação cultural da modernização a via como um conflito entre as elites, "enamoradas" com a modernização que ocorria na Europa e Estados Unidos e, portanto, defensoras incondicionais da mesma, e a grande maioria da população, preferencialmente as classes populares, mas que incluía algumas parcelas da elite, que reconhecia a ameaça implícita na importação por atacado da modernização e o capitalismo que a acompanhava, o que é defendido por E. Burns (1979).

Nesse capítulo procuramos mostrar que os eventos não acontecem isoladamente. Em uma economia que se globaliza, em que se importa a tecnologia ferroviária, não podemos tentar explicar o Brasil apenas pelo próprio contexto. Por isso a inserção do processo brasileiro e paulista em um outro maior que cobria quase todo o mundo e era comandado pela potência hegemônica, a Inglaterra. No caso do Brasil, a inserção no sistema-mundo da segunda metade do século XIX, se dá em uma posição subordinada, como país periférico da economia mundial.

A particularidade do caso de São Paulo é o predomínio apontado do capital comercial sobre outras parcelas constitutivas do capital cafeeiro. Tal característica influenciou a posterior industrialização do país e a liderança de São Paulo neste processo.

Veremos agora a outra parte do contexto temático, relacionado à implantação ferroviária no país.

CAPÍTULO 3

AS FERROVIAS NO BRASIL

A locomotiva a vapor tem a invenção atribuída a George Stephenson (1781-1848) e teve primeira sua instalação na Grã-Bretanha através da *Stockton & Darlington Railway*, inaugurada em 27 de setembro de 1825. Tal novidade não deixou de prontamente se espalhar pelo planeta, inclusive no Brasil. Creso Coimbra (citado por TELLES, 1984, p. 186), relata que em maio de 1827, portanto apenas dois anos após a implantação da primeira ferrovia na Inglaterra, um cidadão inglês, Charles Grace, morador de São Sebastião, na província de São Paulo, solicitou autorização ao Imperador para construir uma estrada de ferro do Rio de Janeiro a Itaguaí. Porém, tal solicitação não resultou em efeitos práticos.

A boa-vontade de empreendedores abnegados não foi suficiente para o estabelecimento desta inovação, sendo que apenas em 1835 surge a primeira lei que autoriza a concessão de ferrovias. Apesar desta lei, o primeiro trecho ferroviário só é inaugurado em 1854, com a entrada em funcionamento da *Imperial Companhia de Navegação a Vapor e Estrada de Ferro de Petrópolis*, mais conhecida como Estrada de Ferro Mauá.

Objetiva-se, nesse capítulo, identificar a diacronia da implantação ferroviária no Brasil e as sincronias existentes com o caso paulista. Para tanto, geralmente são adotadas periodizações. Assim, um primeiro momento se identifica com as primeiras leis e concessões (TELLES, 1984, p. 185) ou o que Baptista (1942, p. 433) chama de período das tentativas ou "pré-história de nossa viação Férrea". Um segundo período, abrange as primeiras ferrovias construídas, que se estende de 1854 a 1867. O terceiro período é aquele que vai de 1868 a 1873, que funciona como um divisor de águas entre as primeiras ferrovias construídas e uma nova sistemática em termos de financiamento que propiciou a expansão das estradas de ferro. Nesse mesmo período, temos a fase de implantação inicial das companhias do "Oeste Paulista" (Paulista, Ituana e Mogiana). Por fim, analisaremos o período que vai de 1873 a

1892, que se identifica com a expansão das ferrovias pelo país. Relativamente às quilometragens passa-se de 14,5 km em 1854, para 598 km em 1868 e 11.316 km em 1892 (SAES, 1990, p. 457).

3.1 AS PRIMEIRAS TENTATIVAS, 1835-1851

A preocupação com a dotação de uma rede férrea para o Brasil remonta ao período da Regência, em que o estado revolucionário de várias províncias fez ver aos dirigentes da nação que um dos obstáculos à plena consolidação do Império nascente era a falta absoluta de meios de comunicação (BAPTISTA, 1942, p. 438).

Neste contexto, surge a lei n. 101 de 31 de outubro de 1835, conhecida pelo nome de "Lei Feijó", por ter sido sancionada por Diogo Antonio Feijó. Essa lei, autorizou o governo a "...conceder a uma ou mais Companhias, que fizerem uma estrada de ferro da Capital do Império para as de Minas Gerais, Rio Grande do Sul e Bahia, o privilégio exclusivo por espaço de 40 anos para o uso de carros para transporte de gêneros e passageiros..." (COLLECÇÃO DAS LEIS DO IMPERIO DO BRASIL DE 1835, p. 118-119). Muitos atribuíam ao Regente Feijó um cunho estratégico de integração nacional na elaboração dessa lei. Célio Debes discorda dessa interpretação, chamando tais colocações de conjecturas, senão fantasias, pois a iniciativa da lei partiu dos deputados gerais Bernardo Pereira de Vasconcelos, Manuel Paranhos da Silva Veloso e José Florindo de Figueiredo Rocha, representantes, respectivamente das províncias de Minas Gerais, Rio Grande do Sul e Bahia (DEBES, 1968, p. 29).

A rede autorizada por essa lei perfazia uma extensão superior a 5.500 km, sendo 2.738,089 km do Rio de Janeiro até Porto Alegre, passando por São Paulo, Itararé, Marcelino Ramos e Santa Maria, 432,166 km de Barra do Piraí até Ouro Preto e 2.328,081 km do Rio de Janeiro até Salvador (BAPTISTA, 1942, p. 440-441).

Essa lei, teve seu primeiro desdobramento na província de São Paulo, com a promulgação da Lei Provincial n. 51 de março de 1836, que concedia privilégio a Aguiar, Viúva, Filho & Cia. Ltda e a Platt e Reid para a construção de uma estrada de ferro de São Paulo para Santos e para as vilas de Campinas, São Carlos, Constituição, Itu e Porto Feliz, lei que Garcia Redondo chamou de "a primeira concessão de estrada de ferro dada no Brasil", em artigo de sua autoria (REDONDO, 1901).

Porém, a Aguiar, Viúva, Filho & Cia. Ltda já havia tentado anteriormente "...promover uma companhia de capitalistas nacionais e estrangeiros para conduzir da melhor forma e mais barato do que agora se faz, os gêneros das províncias de São Paulo, Goiás e Mato Grosso e de uma parte de Minas, até o porto de Santos e vice-versa se o Governo anuir as suas proposições" (DEBES, 1968, p. 23). Apesar de não falar explicitamente de uma estrada de ferro, pretendia construir "...um caminho ou por terra ou por rio, ou por ambos, do porto de Santos até Porto Feliz e suas ramificações" e era datada de 3 de outubro de 1832, assinada por Aguiar, Viúva, Filhos & Cia. e pela empresa Samuel Phillips & Cia., sediada no Rio de Janeiro. A primeira menção de estrada de ferro consta em ofício do mesmo consórcio com data de 5 de janeiro de 1833, em que é invocado "...o exemplo dos Estados Unidos e da Europa, onde os empreendedores impunham condições vantajosas para levarem a efeito a construção de tais estradas" (DEBES, 1968, p. 25). As negociações referentes a esta proposta se arrastaram durante todo o ano, até serem encerradas por carta de 25 de outubro de 1833, em que Aguiar, Viúva, Filhos & Cia. informam que Samuel Phillips & Cia. e seus parceiros na Inglaterra haviam se desinteressado do negócio (DEBES, 1968, p. 27). Portanto, este é o preâmbulo da iniciativa paulista que antecede a própria instituição da "Lei Feijó", de 1835.

Nova proposta então, era realizada por Aguiar, Viúva, Filhos & Cia. e seus novos sócios Platt & Reid., com data de 7 de janeiro de 1836, utilizando como base a Lei Feijó, tendo sido aprovada a concessão em 18 de março de 1836. Contudo, a aprovação não atendeu os interesses dos concessionários, que solicitaram alterações na Lei n. 51. As discussões sobre a matéria se prolongaram na Assembléia Provincial, resultando na aprovação da Lei n. 115 de 30 de março de 1838, que na parte que excedia as atribuições provinciais foi aprovada pelo Decreto Imperial n. 64 de 29 de outubro de 1838.

Comandava a Aguiar, Viúva, Filhos & Cia., casa comercial de Santos, o Sr. Frederico Fomm, que, após a aprovação da concessão, tratou de dirigir-se à Europa, a 28 de fevereiro de 1839, para obter financiamento do projeto da estrada de ferro, bem como para o estabelecimento de uma linha regular de navegação entre Santos e a Europa. Entretanto, foi surpreendido com a falência da empresa, administrada temerariamente em sua ausência (DEBES, 1968, p. 33; AZEVEDO, 1982, p. 89-91).

Abortada então, esta iniciativa, a mesma só deixou como legado os estudos técnicos realizados pelo engenheiro inglês Alfred de Mornay. Com a morte de Frederico Fomm, em 1847, tais estudos foram repassados pela viúva ao marquês de Monte Alegre, seu parente, que

em 1856, juntamente com Irineu Evangelista de Souza e o marquês de São Vicente, obtém a concessão para a ligação entre Santos e o planalto paulista.

Na província do Rio de Janeiro também surgiram propostas relacionada ao decreto nº 8 de 24 de abril de 1838. Tal decreto autorizou o presidente da província a contratar com João Baptista Midosi a formação de uma companhia para a construção de uma estrada de ferro de Niterói para São Gonçalo, Itaborahy, Porto das Caixas, Santo Antônio de Sá, Nova Friburgo, Cantagalo, Rio Bonito, Capivari, Marica, Cabo Frio e Rio de S. João. Tal lei ficou sem efeito prático.

Outra iniciativa elaborada após a "Lei Feijó", foi a de Thomaz Cochrane, em 1839, que solicitou privilégios na construção de uma ferrovia que ligasse Pavuna, na capital do Império, com a vila de Rezende, transpondo a serra do mar e acompanhando o rio Paraíba do Sul até esta localidade. Tal privilégio foi concedido pelo decreto de 4 de novembro de 1840 e por não ter sido realizado, foi revalidado por ato de 2 de janeiro de 1849, com a adição de favores e concessões dependentes de aprovação legislativa. Seguiu Cochrane com sua tentativa de tornar viável o empreendimento, que chamou de "Imperial Companhia de Estradas de Ferro", inclusive com a instalação da direção da companhia em Londres, para possibilitar a obtenção de capitais. Porém até 1852 não havia ainda conseguido a efetivação da empresa.

A aprovação da lei n. 641 de 26 de junho de 1852, que autorizou o Governo a conceder "...a uma ou mais companhias a construção total ou parcial de um caminho de ferro que, partindo do município da Corte, vá terminar nos pontos das províncias de Minas Gerais e S. Paulo, que mais convenientes forem..." (COLLECÇÃO DAS LEIS DO IMPERIO DO BRASIL DE 1852, seção 3, p. 5-7) e teve como deliberação principal a garantia de até 5% do capital empregado na construção da estrada de ferro. No entanto, o artigo 3º da lei de 1852, autoriza a restituição a Thomaz Cochrane, dos quatro contos de réis com juros de 6% ao ano da multa anteriormente paga por ele para evitar a perda da concessão. Solicita então Cochrane a extensão do privilégio da Lei nº 641 à sua concessão, entendendo que a mesma seguia válida. Sob tal questão, deliberou o Conselho de Estado em reunião de 25 de agosto de 1852, considerando válida a concessão de Cochrane, principalmente porque entendia o governo que fazer em contrário iria trazer, como dizemos hoje, "insegurança jurídica". Nas palavras do relator Conselheiro Visconde de Olinda, acatando orientação da Legação do Brasil em Londres: "...o que poderá fazer vacilar no conceito geral o crédito, que hoje assiste ao

Governo, e que é o primeiro fundamento de todas estas empresas" (ATAS DO CONSELHO DE ESTADO PLENO: Terceiro Conselho de Estado, 1850-1857, p. 43).

A decisão do Conselho de Estado delibera que era subsistente o contrato celebrado com Cochrane em 2 de janeiro de 1849, não obstante a disposição do artigo 3º da Lei n. 641 de 26 de junho de 1852. A exceção eram as duas condições referentes à isenção de direitos e a garantia de juros, que eram parte do mesmo contrato, que, dependendo da aprovação legislativa, não o obtivera (BRASIL. Ministério dos Negócios do Império, 1852, p. 48).

Como portanto, Cochrane tinha a preferência na construção, porém sem a garantia de juros, foi-lhe dada a opção de realizar a ferrovia sem dita garantia ou participar de nova concorrência, obtendo preferência no caso de propostas iguais. Cochrane optou por participar da concorrência, entretanto, declarando que no caso de não ser aceita sua proposta optava pelo contrato primitivo. Como Cochrane perdeu a concorrência, optou então pela sua preferência sem a obtenção da garantia de juros, concedendo-lhe, o Governo, mais seis meses. A insistência de Cochrane em obter as favores da garantia de juros, fez ver ao Governo que suas atitudes "...manifestavam a intenção em que ele se achava de procrastinar a realização da empresa até que obtivesse tais favores" (BRASIL. Ministério dos Negócios do Império, 1852, p. 49). A caducidade do contrato de Cochrane foi declarada por aviso de 15 de janeiro de 1853, apesar de contínuas reclamações de Thomaz Cochrane. Sua proposta serviu, por um lado, para atrasar a implantação da ferrovia ligando o Rio de Janeiro a São Paulo, porém também participou da luta para a implantação da sistemática da garantia de juros.

Estas tentativas iniciais, sintetizadas na tabela 11, mostraram que além da boa vontade, incentivos maiores seriam necessários para a atração de investimentos, sobretudo ingleses, para a construção das ferrovias.

TABELA 11 - PROPOSTAS DE IMPLANTAÇÃO FERROVIÁRIA NO BRASIL, 1827-1852

Ano	Província	Estrada de Ferro proposta	Proponentes	Observações
1827	Rio de Janeiro	Rio de Janeiro-Itaguaí	Charles Grace	documentação até 1837 sem resultados
1833	São Paulo	Santos à vila de Porto Feliz e ramificações	Aguiar, Viúva, Filhos & Cia. Ltda; Samuel Phillips & Cia	Desistência em 25/10/1833
1836	São Paulo	São Paulo-Santos; São Paulo - Oeste Paulista	Aguiar, Viúva, Filhos & Cia. Ltda, Platt e Reid	Falência de Aguiar, Viúva, Filhos & Cia. em 1839
1838	Rio de Janeiro	Niterói para São Gonçalo, Nova Friburgo, Cantagalo, Rio Bonito, Marica e Cabo Frio	João Baptista Midosi	Não implantada
1839	Rio de Janeiro	Pavuna, na capital do Império com a vila de Rezende	Thomaz Cochrane e a Imperial Companhia de Estradas de Ferro	Concessão caducou em 15/01/1853
1840	Rio de Janeiro	Vila de Iguassú e qualquer outro ponto da baía de Niterói	Antônio da Silva Caldeira	Não implantada
1846	Rio de Janeiro	Porto do Brejo, na freguesia de Santo Antônio de Jacutinga ate o Guandú, com ramal até a vila de Iguassú	Visconde de Barbacena	Não implantada

Fonte: diversas, arroladas no texto.

3.2 AS PRIMEIRAS FERROVIAS BRASILEIRAS, 1852-1867

Após as tentativas não concretizadas do período 1827-1851, ficou claro à classe dirigente brasileira que novos incentivos seriam necessários para a atração de capitais, sobretudo britânicos. É neste contexto que é assinado o decreto nº. 641 de 26 de junho de 1852 que representa um marco para a efetiva construção de ferrovias em solo brasileiro. A partir deste decreto é que muitas autorizações para a construção de ferrovias foram concedidas. Analisaremos aqui o processo de implantação ferroviária a partir de 1852, data do citado decreto, que concedeu garantia de juros aos empreendimentos ferroviários. A data final de análise é o ano de 1867, data de inauguração da The San Paulo (brazilian) Railway, que ligou Santos a Jundiaí e ano precedente da fundação da Companhia Paulista de Estradas de Ferro e o início da implantação ferroviária no "Oeste Paulista". Serão analisadas as estradas de ferro construídas no período: a Estrada de Ferro de Mauá; a Estrada de Ferro de Recife a Água Preta, Pernambuco; a Estrada de Ferro D. Pedro II; a Estrada de Ferro de Cantagalo; a Estrada de Ferro da Bahia ao São Francisco e a Estrada de Ferro de Santos a Jundiaí.

A importância do estudo detalhado dessas primeiras ferrovias implantadas no Brasil está em que serviram de base para toda a implantação ferroviária posterior.

A Estrada de Ferro de Mauá

No ano da entrada em vigor da lei nº 641, Irineu Evangelista de Sousa, futuro Barão de Mauá, solicitou autorização da Assembléia Provincial do Rio de Janeiro para a construção de uma estrada de ferro que partindo do fundo da baía da Guanabara chegasse à Raiz da Serra de Petrópolis. Sua intenção futura era dirigir a estrada em direção à província de Minas Gerais até chegar ao rio das Velhas, afluente do rio São Francisco. Caldeira (1995, p. 248) informa que o motivo pelo qual o empresário não solicitou a garantia de juros foi sua amizade com Thomaz Cochrane: não queria atrapalhar suas pretensões de conseguir a extensão da garantia de juros para sua concessão de 1839. Também certa autoconfiança em seus negócios, que iam de vento em popa, o que lhe custaria caro mais tarde em relação a esta mesma concessão.

Portanto solicitou apenas privilégio de zona, cujo contrato com a província, de 27 de abril de 1852, foi aprovado pela Lei Provincial do Rio de Janeiro n.º 602, de 23 de setembro de 1852. Para gerir o empreendimento, que se complementava com uma linha de vapores do porto de Estrela à cidade do Rio de Janeiro, foi fundada a *Imperial Companhia de Navegação a Vapor e Estrada de Ferro de Petrópolis*. A concessão do privilégio de 10 anos para a navegação foi obtida através do Decreto Imperial n.º 987 de 12 de junho de 1852, condicionado à efetiva construção da estrada de ferro.

A inauguração da ferrovia se deu a 30 de abril de 1854 e contou com a presença do Imperador D. Pedro II e o evento foi valorado pela imprensa do período com palavras ufanistas:

> Nos cocches que Vulcano subjugado pela sciencia humana ia impellindo com rapidez que devorava o espaço, mil votos, mil pezares assaltavam a mór parte dos viajantes; pezares sim, como pois tão tarde, como só em 1854 tinha o imperio gigante da América a sua primeira linha de ferro, e como essa linha apenas cortava os paúes de Mauá em direcção á íngreme serra de Petrópolis, como tanto tempo levamos e tão pouco temos feito! Votos e esperanças, sim, pois era impossível á imaginação mais lerda não só conceber que de grandeza, que de prosperidade colheremos quando essas linhas de ferro se estenderem pelo interior do paiz, indo ligar as diversas partes desse bello torrão que a Providencia com tanta generosidade enriqueceu. Para termos quanto antes estradas de ferro, para recuperarmos o tempo perdido, cumpre que tudo empenhemos, tudo; os mais pródigos sacrifícios no presente serão mesquinhos comparados com a grandeza que com elles obteremos. Estradas de ferro! Estradas de ferro! (JORNAL DO COMMERCIO DE 02 DE MAIO DE 1854, citado por RAY, 2004).

O feito de Irineu Evangelista de Sousa lhe valeu a outorga do título nobiliárquico de "Barão de Mauá", sendo Mauá o antigo nome do porto de Estrela (CALDEIRA, 1995 p. 292). Apesar de tão grandes expectativas a chamada E. F. Mauá só se estendia por 14,5 km, compreendendo as estações de Mauá e Inhomirim e a parada em Fragoso. Posteriormente, em 16 de dezembro de 1856, é aberto o tráfego até a estação de Raiz da Serra, totalizando 16,2 km.

As possibilidades de extensão dessa ferrovia até Petrópolis e daí até Minas Gerais chegando às margens do Rio das Velhas, afluente do São Francisco, foram prejudicadas pela prioridade dada pelo governo imperial para a Estrada de Ferro D. Pedro II e pela abertura da rodovia União e Indústria, que ligava Petrópolis a Juiz de Fora. Também colaboraram para seu insucesso a não concessão de garantia de juros, ao contrário das demais ferrovias

posteriores, e certa incompatibilidade do Barão com as forças conservadoras ligadas à agricultura escravocrata, que tinham ascendência junto ao imperador.

A Estrada de Ferro de Recife rumo ao São Francisco

Com base na lei n. 641, de 1852, Alfred e Edward de Mornay solicitaram autorização para a construção de estrada de ferro na província de Pernambuco, que "...partindo da cidade do Recife, e passando pelo rio Serinhoem, na confluência deste com o Aramaragi, e pelas povoações de Água Preta e Garanhuns, vá terminar em um dos pontos da extensa navegação do rio de S. Francisco" (COLLECÇÃO DAS LEIS DO IMPERIO DO BRASIL DE 1852, tomo 15, parte 2, p. 337-344). A concessão foi dada inicialmente para a construção entre a cidade de Recife e a povoação de Água Preta, através da lei n. 1030 de 07 de agosto de 1852. Teve garantia de juros de 5% e privilégio de 90 anos, além de outras regalias. Ademar Benévolo (1953, p. 15) ressalta a importância desta concessão, pois serviu de modelo para concessões posteriores. Também o referido autor, utilizou os tópicos da concessão como espinha dorsal de sua análise da implantação ferroviária no país.

A empresa foi organizada em Londres com o nome de *Recife and São Francisco Railway Company* e sua construção foi iniciada em 7 de setembro de 1855. Na tabela abaixo está detalhado seu desenvolvimento:

TABELA 12 – DESENVOLVIMENTO DA RECIFE AND SÃO FRANCISCO RAILWAY COMPANY, 1858-1862

ANO	MÊS	TRECHO	Extensão (km)	Extensão total (km)
1858	FEV	Recife-Cabo	31,510	31,510
1860	DEZ	Ipojuca-Escada	26,160	57,670
1862	MAI	Barão de Suassuna (ex-Limoeiro)-Gameleira	38,117	95,787
	JUN	Cuiambuca-Joaquim Nabuco (ex-Água Preta)	17,822	113,609
	NOV	Água Preta-Palmares	11,129	124,738

Fonte: BAPTISTA, 1942, p. 488-489; PINTO, 1949, p. 247.

A Estrada de Ferro D. Pedro II

A constituição desta ferrovia foi atrasada pela pendência com Thomaz Cochrane, já relatada. Baptista (1942, p. 453) afirma que a apresentação da proposta de Cochrane, que prescindia da garantia de juros, foi a causa de se haver perdido a oportunidade de organizar a empresa em Londres, devido à eclosão da chamada guerra do Oriente em março de 1854. Tal fato, fez malograr o contrato que havia sido celebrado em setembro de 1853 com uma companhia constituída por capitais ingleses, cujo contrato foi rescindido em 7 de janeiro de 1855. Porém, a firme decisão do governo brasileiro e principalmente do imperador Pedro II, fez com que a mesma fosse encetada com capitais públicos. Deste modo, a 9 de fevereiro de 1855 foi assinado contrato com o engenheiro inglês Edward Price para a construção da estrada sem que organizasse uma companhia conforme previsto na lei n. 641, de 26 de junho de 1852. “Sem querer, o Estado havia sido colocado na situação de diretor da empresa e financiador da obra; o que não estava previsto na lei” (EL-KAREH, 1982, p. 40-41).

Os detalhes de sua construção e financiamento, de certa forma “épicos”, não serão aqui abordados, mas na tabela abaixo apresentamos a evolução de sua construção até o final de 1867.

TABELA 13 – DESENVOLVIMENTO DA CIA. D. PEDRO II NO PERÍODO 1858-1867

ANO	MÊS	TRECHO	EXTENSÃO (km)	EXTENSÃO TOTAL (km)	
1858	MAR	Corte a Queimados	48,210	48,210	1ª seção – Corte a Belém
	NOV	Queimados a Belém	13,465	61,675	
1861	AGO	Bifurcação a Macacos	4,929	66,604	Ramal de Macacos
		Belém a Bifurcação	3,398	70,002	2ª seção – Belém a Barra
1863	JUL	Bifurcação a Rodeio	20,321	90,323	
1864	AGO	Estação dos Mendes, Sant"Anna e Barra	22,686	113,009	
1865	ABR	Barra a Ypiranga	7,399	120,408	3ª seção – Barra a Entre Rios
	JUN	Ypiranga a Vassouras	13,078	133,486	
	DEZ	Vassouras a Desengano	3,479	136,965	
1866	NOV	Desengano a Commercio	14,647	151,612	
1867	MAI	Commercio a Ubá	23,634	175,246	
	AGO	Ubá a Parahyba	17,052	192,298	
	OUT	Parahyba a Entre Rios	10,300	202,598	

Fonte: PICANÇO, 1884, p. 172-173; 190.

Essa estrada de ferro iria, em curto espaço de tempo, transformar-se na principal ferrovia do país, com ramificações para vários estados brasileiros.

A Estrada de Ferro Cantagalo

O decreto de 21/10/1857 autorizou o Barão de Nova Friburgo a construir uma estrada de ferro ligando Porto das Caixas até a raiz da serra de Nova Friburgo, na província do Rio de Janeiro. Para seu financiamento obteve garantia de juros de 7% da província. Os trabalhos

foram iniciados em 08 de novembro de 1859, e a 23 de abril de 1860 foi inaugurada o primeiro trecho, com cerca de 34 Km, entre Porto das Caixas e Cachoeiras (atual Cachoeiras de Macacu), com uma bitola de 1,57 m.

Depois disso, foram construídos o prolongamento até Vila Nova, inaugurado em 1866, e até Nova Friburgo e Cantagalo; bem como a ligação com Niterói (estação de Sant'Anna). O trecho da serra foi construído com a bitola de 1,10 m, bitola posteriormente adotada para toda a estrada.

Essa estrada apresenta algumas particularidades técnicas. Além da bitola não-usual de 1,57 m, a autorização inicial era para a construção no sistema "plank road", que consistia em trilhos de madeira sobre travessões também de madeira (TELLES, 1984, p.201), que não chegou a ser implantado. Já o trecho da serra, foi construído no sistema Fell, que aumenta a aderência em trechos com fortes rampas e curvas apertadas, sendo a segunda estrada de ferro no mundo a utilizar tal sistema e uma das poucas no mundo (TELLES, 1984, p.201).

A Estrada de Ferro da Bahia ao São Francisco

A concessão para a construção desta estrada foi dada em 1852 a Joaquim Francisco Alves Branco Muniz Barreto, para ligar Salvador a Juazeiro, ou outro ponto navegável do rio São Francisco. A companhia foi organizada em Londres e contou com a bitola de 1,60 m, padrão europeu, mais dispendioso e que não convinha a uma estrada com pequenas perspectivas de transporte. Segundo Telles (1984, p. 202), foi uma das estradas a operar com déficit desde o seu início. Sua implantação seguiu o seguinte cronograma:

TABELA 14 - IMPLANTAÇÃO INICIAL DA ESTRADA DE FERRO DA BAHIA AO SÃO FRANCISCO

Trecho	Inauguração	Extensão (Km)
Jequitaia (Salvador) a Aratú	28.06.1860	n/d
Aratú ao rio Joannes	10.09.1860	n/d
Rio Joannes a Feira Velha	10.09.1861	n/d
Feira Velha a Pitanga	04.08.1862	75,120
Pitanga a Alagoinha	31.01.1863	123,130

Fonte: PICANÇO (1884, p. 116).

A Estrada de Ferro Santos – Jundiaí

A primeira ferrovia em território paulista foi criada para a ligação do porto de Santos e a cidade de Jundiaí, passando pela capital, São Paulo. Sua construção foi autorizada pelo decreto n.º 1759 de 26 de abril de 1856 (DEBES, 1968, p. 35), sendo a concessão dada ao Barão de Mauá e aos marqueses de Monte Alegre e São Vicente. Tratou então o Barão de organizar a empresa, buscando em Londres os capitais necessários ao empreendimento. A concessão era acompanhada pelo privilégio de zona de cinco léguas de cada lado da ferrovia, além de outras regalias. No entanto, o mais importante para a viabilidade do empreendimento, era a garantia de 7%, com a concessão de 2% pela província de São Paulo além dos 5% garantidos pelo Governo Imperial (PINTO, 1903, p. 34).

A incorporação da companhia foi realizada em princípios de 1860, sendo aprovados os artigos da "Associação da Companhia Limitada (limited) Brasileira da estrada de ferro de São Paulo" pelo decreto n. 2601 de 6 de junho de 1860 (DEBES, 1968, p. 37).

A construção da estrada foi iniciada neste mesmo ano e enfrentou muitas dificuldades em sua edificação, particularmente para vencer o aclive de 800 metros da Serra do Mar. Apesar do entusiasmo inicial, as obras se arrastaram. O fato a destacar é que no final de 1866, a estrada não estava concluída, apesar de os empreiteiros já terem recebido a última

parcela do valor da empreitada e a Companhia já ter esgotado o seu capital. Foi então, que o Barão de Mauá resolveu fornecer os fundos necessários para o término da obra. Deste modo, desembolsou no período de outubro de 1866 a julho de 1867 a quantia de 580 contos, dispêndio que nunca foi reconhecido como dívida pela Companhia proprietária da estrada de ferro. Tal fato contribuiu para a falência posterior de Irineu Evangelista de Sousa (DEBES, 1968, p. 39).

O tráfego foi aberto, a princípio de maneira precária, no dia 16 de fevereiro de 1867, totalizando 139 quilômetros entre Santos e Jundiaí, ficando pendentes obras complementares. Sua bitola era de 1,60 m. A subida da serra era feita através de quatro planos inclinados separados por patamares onde ficavam as máquinas fixas de tração dos cabos do sistema funicular (TELLES, 1984, p. 213).

Com a conclusão da São Paulo Railway, ou Inglesa, como era conhecida popularmente, estavam colocadas as condições para a expansão do fenômeno ferroviário para o restante do território paulista. O passo seguinte foi assegurar o prolongamento além de Jundiaí, o que foi feito pela Companhia Paulista de Estradas de Ferro.

Balanço do período 1854-1867

Nesse período, foram assentadas as bases da implantação ferroviária no Brasil. A partir da experiência pioneira de Mauá, com o estabelecimento de um sistema multimodal interligando transporte convencional por mulas, ferrovia e transporte aquaviário, foram sendo construídas as primeiras ferrovias brasileiras nas províncias do Rio de Janeiro, Bahia, Pernambuco e São Paulo.

As concessões realizadas nesse período serviram de base para as concessões posteriores, sobretudo após a Estrada de Ferro de Pernambuco (BENÉVOLO, 1953), pois a estrada de Mauá foi feita sem o benefício das garantias de juros.

As primeiras ferrovias também foram marcadas por denúncias de malversação de recursos e maus serviços por parte dos empreiteiros ingleses, o que parece ter sido uma constante na construção das primeiras estradas de ferro brasileiras (TELLES, 1984, p. 212).

Isto também se refletiu nos custos das estradas. Tal é o caso da E. F. Mauá, que custou 1.845 contos, correspondendo a um custo por quilômetro de 114 contos, apesar de ter um desnível de apenas 26,5 m (TELLES, 1984, p. 193).

As bitolas, nesta primeira fase, tenderam a se aproximar daquela que depois foi chamada de bitola larga (1,60 m): as estradas de Pernambuco, da Bahia, a D. Pedro II e a São Paulo Railway usaram essa bitola. Já a E. F. Mauá adotou 1,676 m, a maior já utilizada no Brasil. E a E. F. Cantagalo adotou a bitola de 1,57m e no trecho da serra, 1,10 m (TELLES, 1984).

As bitolas largas também contribuíram para o desperdício de dinheiro público, pois demandaram a execução de projetos "...em completo desacordo com a necessidade de transporte e os parcos recursos da região atravessada..." (TELLES, 1984, p. 202), tal qual o caso das estradas das províncias da Bahia e Pernambuco, onde a bitola de 1,0 m seria perfeitamente adequada e muito mais barata.

Apesar das ressalvas, o Relatório do Ministério de Agricultura de 1867 consignava os seguintes valores do desempenho financeiro das estradas de ferro no ano de 1867 (tabela 15), que denotam um superávit para as estradas de ferro, a exceção das de Pernambuco e Bahia.

TABELA 15 - DESEMPENHO DAS ESTRADAS DE FERRO BRASILEIRAS NO ANO DE 1867

	RECEITA	DESPESA
E. F. D. PEDRO II	2.523:796$781	1.117:034$992
SPR (10,5 meses)	1.236:423$702	305:140$286
E. F. PERNAMBUCO	599:331$445	414:772$537
E.F. BAHIA	278:974$930	506:605$022
E. F. MAUÁ	709:222$555	365:839$300
E. F. CANTAGALLO	267:595$347	172:297$268
TOTAL	5.615:344$760	2.881:689$765

Fonte: BRASIL. Relatório do Ministério de Estado dos Negócios da Agricultura, Commercio e Obras Públicas, 1867.

A figura 9 abaixo, mostra a evolução da malha ferroviária no período analisado, com o Brasil contando, em 1867, com quase 600 km de ferrovias.

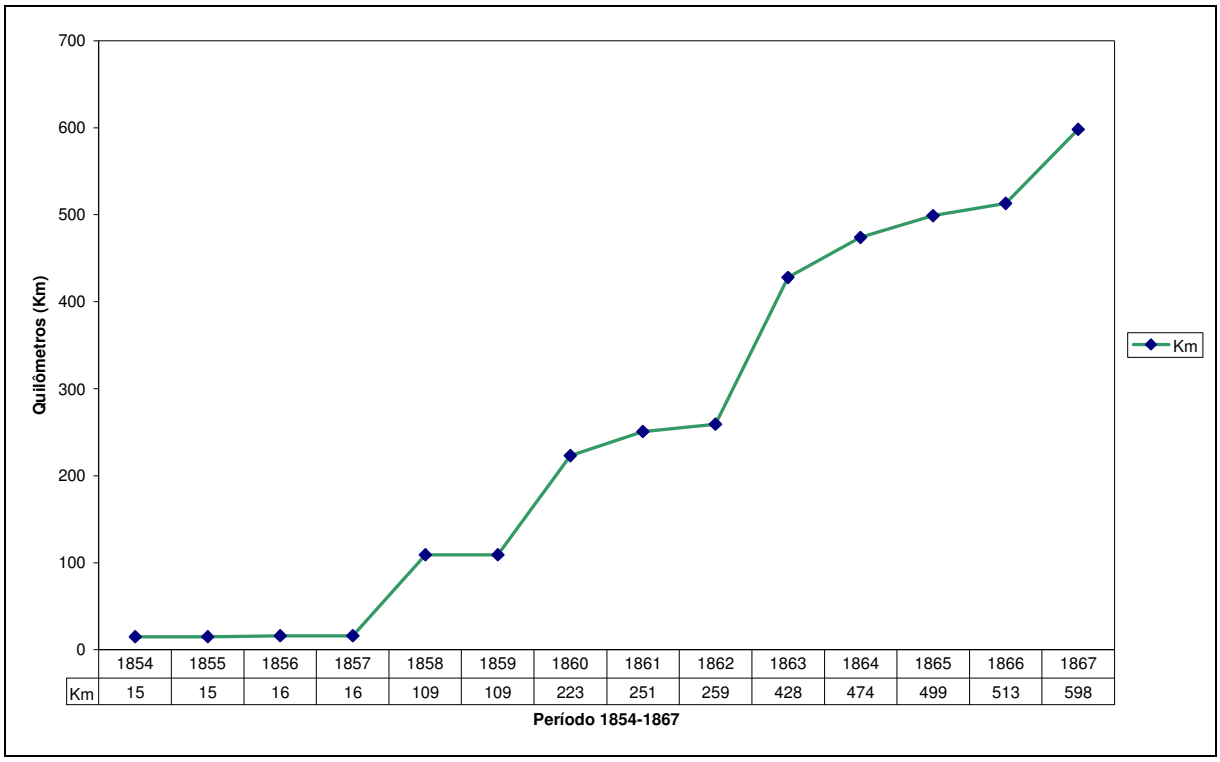


FIGURA 9 – EXTENSÃO DA REDE FERROVIÁRIA EM TRÁFEGO NO BRASIL, 1854-1867

Fonte: Elaborado pelo autor com dados de SAES (1990, p. 457)

Pode-se notar uma aceleração na construção de ferrovias a partir de 1862, porém em comparação com o período após 1873, principalmente, a instalação ferroviária ainda pode ser considerada bastante tímida.

3.3 AS FERROVIAS NO BRASIL, 1868-1892

O período de 1868 a 1873 é marcado pela criação da Companhia Paulista de Estradas de Ferro (1868) e, portanto, o início da expansão ferroviária rumo ao Oeste Paulista. Também assinala o início das operações dessa companhia (1872) e das companhias concorrentes: a Ituana é fundada em 1870 e inicia suas operações em 1873; a Mogiana é fundada em 1872 e sua construção se inicia em 1873, começando a operar em 1875.

No relatório encaminhado em 1869 à Assembléia Legislativa pelo ministro Joaquim Antão Fernandes Leão, da Agricultura, Comércio e Obras Públicas referente ao ano de 1868,

a parte referente às estradas de ferro se inicia com um balanço das mesmas até aquele momento:

> Contamos presentemente oito estradas de ferro e quatro carris de ferro em atividade de serviço, ou em construção com uma extensão total de 660 quilômetros.
> Daquelas, uma, a de D. Pedro II, pertence ao Estado e é por ele administrada e três, as do Recife, Bahia e S. Paulo, são subvencionadas pelo Tesouro. A de Paraguassú na Bahia, a de Cantagallo no Rio de Janeiro, a Paulista em S. Paulo, recebem auxílios pecuniários dos respectivos cofres provinciais, ou mediante garantia de juros ou pela tomada de ações. Finalmente as de Mauá e Valenciana no Rio de Janeiro tem existido com seus próprios recursos, continuando a construção da última" (BRASIL. Ministério dos Negócios da Agricultura, Commercio e Obras Públicas, 1868, p. 33).

Das ferrovias citadas a única que não abordamos até agora é a Companhia Valenciana, que o referido relatório informa já estarem construídos, em 1868, 18,756 km (BRASIL. Ministério dos Negócios da Agricultura, Commercio e Obras Públicas, 1868, quadro n. 1). Ela surge pelo decreto n. 3611 de 27 de abril de 1866 e representa o início da construção de estradas de ferro de bitola estreita no Brasil. Foi constituída para ligar a estação de Desengano, na E. F. D. Pedro II até Valença. Posteriormente, em 1880, foi prolongada até Rio Preto, distrito de Valença. Consta ter sido uma estrada muito econômica, tendo custado 26,5 contos por quilômetro. Mais exatamente sua bitola era de 1,10 metros, sendo seu primeiro trecho inaugurado em 1871 (TELLES, 1984, p. 327).

O ano de 1873, é considerado, por diversos autores, como um marco para a construção das estradas de ferro no Brasil. Baptista (1942) considera a lei nº 2.450 de 24 de setembro de 1873, como o início de um novo período. Para esse autor, os privilégios, favores e garantias concedidos às companhias concessionárias de estradas de ferro pela lei n. 641 de 26 de julho de 1852, complementados pelas disposições do decreto n. 1.664 de 27 de outubro de 1855, propiciaram

> ...a construção de mais de duas centenas de quilômetros de linhas troncos no norte do Brasil e que a Serra do Mar, o grande obstáculo que se interpõe entre os dois portos principais do país – Rio de Janeiro e Santos – e as terras altas e produtoras do nosso imenso *hinterland* fosse transposto, depois de alguns anos de trabalhos árduos e do dispêndio de avultadas somas... (BAPTISTA, 1942, p. 503).

Já com os efeitos conhecidos da lei em questão de 1852, as forças políticas do Império entenderam por bem aumentar os privilégios e concessões a fim de acelerar a

construção de ferrovias no país. É então sancionada a lei n. 2.450, de 24 de setembro de 1873, que concede subvenção quilométrica ou garantia de juros às companhias que demonstrem poder gerar renda líquida superior a 4%. Tal subvenção ou garantia não poderá exceder a 7% do capital empregado e pelo prazo de 30 anos. O artigo 3º da lei n. 2.450, é interessante ao determinar que "...o governo só poderá conceder subvenção ou garantia de juros às estradas, que servirem de principal comunicação entre os centros produtores e os de exportação, e não concederá estes favores a mais de uma estrada em cada Província, enquanto esta estrada não produzir uma renda líquida, que dispense os ditos favores" (COLLECÇÃO DAS LEIS DO IMPÉRIO DO BRASIL DE 1873, p. 386-387). Fica então determinada, por decreto, a forma de rede radial captante[8] que assumiram as ferrovias brasileiras e que tantas influências negativas trouxeram ao desenvolvimento do país.

Para Baptista (1942, p. 505, citando André Rebouças), "...apesar de algumas deficiências, (...) essa lei é irrecusavelmente uma das mais liberais que tem votado o parlamento brasileiro. Projetará certamente na história industrial do Brasil muita glória aos que, devotada e sinceramente, trabalharam na sua confecção. Como lei econômica, como lei de salvação para as províncias do Norte, cuja agricultura está às bordas do abismo da bancarrota, não pode ter outra qualificação senão excelente".

Tal opinião não é compartilhada por todos. Sobre a referida lei, Telles (1984, p. 313) tem uma opinião, embasada em critérios técnicos, bastante negativa:

> Para tentar resolver o problema do custo elevado de algumas estradas, veio, em setembro de 1873, a lei n.º 2.450, instituindo como alternativa, a *subvenção quilométrica*, que era de 30 contos por quilômetro. Desta forma, as estradas que fossem construídas por custo inferior a esse limite, seriam feitas praticamente de graça, porque o Governo as pagaria integralmente. É fácil de perceber que ficava agora estabelecido um fortíssimo estímulo à má construção, isto é, às estradas construídas o mais barato e com a maior quilometragem possível. Eram as estradas fazendo numerosas voltas e ziguezagues, com um mínimo de movimentação de terras, que até hoje constituem um dos mais sérios entraves das nossas ferrovias, nas quais o raio mínimo e a rampa máxima, em lugar de serem um exceção tolerada para os trechos difíceis, passaram a ser a regra. Essa lei deu margem, também, a toda espécie de abusos e negociatas. Parece por isso claro que, se não na elaboração da lei, pelo menos na sua manutenção por tantos anos, não estiveram ausentes interesses menos confessáveis.

---

[8] SILVA, 1949, p.98-99.

No relatório do Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas de 1873, aparece consignado que três ferrovias já passaram a ser atendidas com base na nova lei: A Estrada de Ferro Fortaleza a Baturité, no Ceará; da Conde d'Eu, da capital da Paraíba até Alagoa-Grande e da Rio de Janeiro-São Paulo (BRASIL. Ministério dos Negócios da Agricultura, Commercio e Obras Públicas, 1873, p. 74).

À primeira, chamada Companhia Cearense da Via Férrea de Baturité, foi concedida garantia de juros de 7% sobre 1.400 contos de réis durante 30 anos e fiança de juros de 7% por 30 anos, garantida por lei da província do Ceará sobre 2.600 contos de réis. À segunda, o Caminho de Ferro Conde d'Eu, foi concedida fiança de juros de até 7% garantido pela província da Parahyba sobre o capital de 5.000 contos de réis. À terceira, Companhia S. Paulo e Rio de Janeiro, foi concedida fiança durante 30 anos da garantia de juros de 7% outorgada pela lei provincial de São Paulo, sobre um capital máximo de 10.650 contos de réis (BRASIL. Ministério dos Negócios da Agricultura, Commercio e Obras Públicas, 1873, anexos UaZ de 2 a 4).

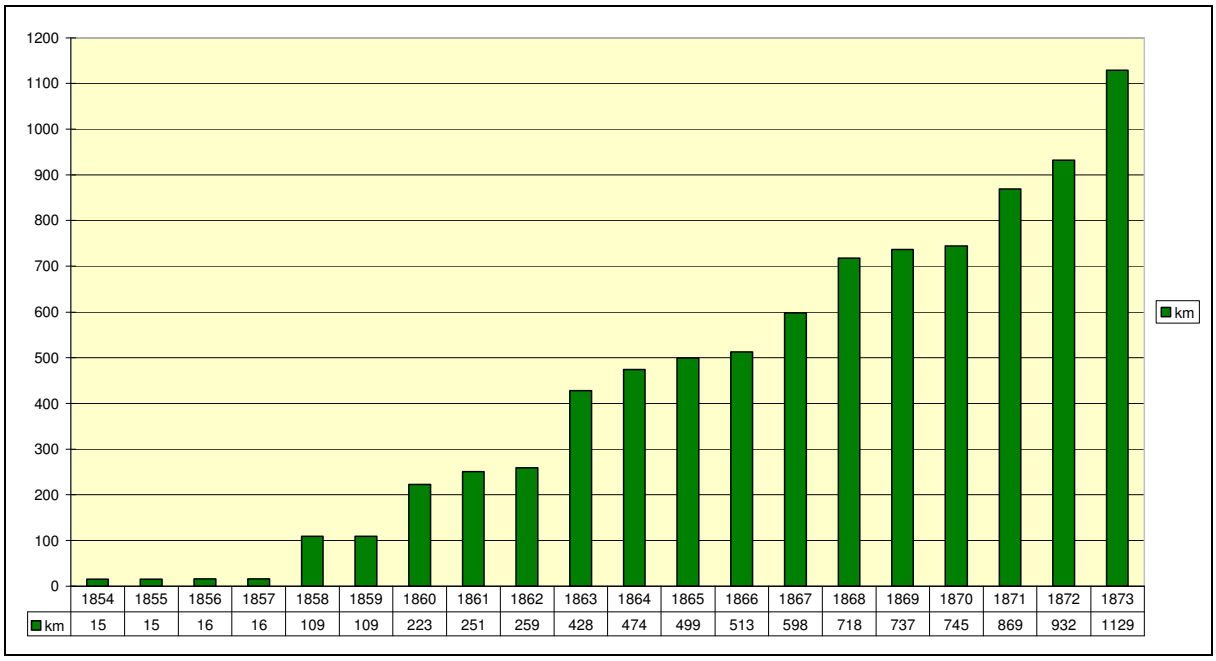
Teles (1984, p. 309) considera o período de 1869 a 1873 como um divisor de épocas, porém o atribui ao início da construção de estradas de ferro de bitola estreita:

> Na evolução das nossas estradas de ferro, o período de 1869 a 1873 pode ser considerado como um marco divisor entre duas épocas e duas mentalidades distintas: em 1869, foram aprovados os planos e iniciou-se a construção da primeira estrada de ferro de bitola estreita no Brasil, a *União Valenciana*. Todas as estradas concedidas até então eram de bitola larga (1,68, 1,60 e 1,57m), e os seus projetos foram inteiramente ou quase inteiramente feitos por estrangeiros. Não tínhamos nenhuma experiência nesse tipo de estradas, e, por isso, a preocupação dos primeiros contratos era simplesmente trazer para o Brasil o que de melhor havia na Europa, e não adequar essas estradas às nossas condições: daí o emprego, sem maiores estudos, das bitolas largas, que eram usuais na Europa.

A questão das bitolas (larga ou estreita) esteve sempre presente nas discussões sobre estradas de ferro durante o século XIX. Nas palavras de Teles (1984, p. 311):

> Formaram-se duas correntes, os que eram a favor da bitola larga e os que eram a favor da bitola estreita. Os primeiros olhavam o futuro, achando que compensava um maior investimento inicial em benefício da maior capacidade de carga, maior possibilidade de aumento de tráfego, e até maior comodidade para os passageiros. Os últimos achavam que, devido às grandes distâncias, terreno em geral difícil e pequena carga a transportar, era preferível construir o mais barato possível, permitindo assim maior quilometragem construída, com os escassos recursos financeiros do país. Reforçava os argumentos da corrente "estreitista" o insucesso financeiro das estradas de bitola larga de Pernambuco e da Bahia.

Ao final de 1873, o Brasil contava com 1.129 km de ferrovias (vide figura 10), praticamente o dobro do total de 1867 (598 km). Desse total, quase um terço (374,817 km) eram da Companhia D. Pedro II e praticamente todas as demais contavam com garantia de juros dos governos imperial e/ou provincial.



	1854	1855	1856	1857	1858	1859	1860	1861	1862	1863	1864	1865	1866	1867	1868	1869	1870	1871	1872	1873
km	15	15	16	16	109	109	223	251	259	428	474	499	513	598	718	737	745	869	932	1129

FIGURA 10 – EXTENSÃO DAS FERROVIAS BRASILEIRAS, 1854-1873

Fonte: Elaborado pelo autor com dados de SAES, 1990, p. 457.

Segundo Baptista (1942, p. 505-507), utilizando da autorização concedida pela citada lei n. 2.450, o Governo Imperial afiançou as garantias de juros concedidas pelos governos provinciais, ou concedeu garantia de juros para as seguintes estradas de ferro:

1. São Paulo – Rio de Janeiro, na província de São Paulo, com 231 km de extensão. Juros de 7% ao ano, durante 30 anos sobre o capital máximo de 10.650:000$000, pelo decreto n. 5.607, de 25 de abril de 1874;

2. Conde d'Eu, na província da Paraíba do Norte, com 121 km de extensão. Juros de7% ao ano, durante 30 anos sobre o capital máximo de 5.000:000$000, pelo decreto n. 5.608, de 25 de abril de 1874;

3. Recife ao Limoeiro, na província de Pernambuco, com a extensão de 92 km. Juros de 7% ao ano durante 30 anos, sobre o capital máximo de 5.000:000$000 para a linha principal e um ramal para Nazareth, pelo decreto n. 6.746, de 17 de novembro de 1877;
4. D. Teresa Cristina, na província de Santa Catarina, com a extensão de 112 km. Juros de 7% durante 30 anos sobre o capital de 3.300:000$000, pelo decreto n. 5.774 de 21 de outubro de 1874;
5. Campos a Carangola, na província do Rio de Janeiro, com a extensão de 155,450 km. Juros de 7% ao ano, afiançados durante 20 anos e garantidos por mais 10 anos sobre o capital de 5.000 contos, pelo decreto n. 5.822 de 12 de dezembro de 1874;
6. Natal a Nova Cruz, na província do Rio Grande do Norte, com extensão de 120,5 km. Juros de 7% ao ano, durante 30 anos, sobre o capital de 5.496 contos, pelo decreto n. 5.877 de 20 de fevereiro de 1875;
7. Paranaguá a Curitiba, na província do Paraná, com a extensão de 109 km. Juros de 7% ao ano durante 30 anos sobre o capital de 7.000 contos, pelo decreto n. 5.912 de 1 de maio de 1875;
8. Rio Verde, na província de Minas Gerais, com 163,435 km de extensão. Fiança de 4% durante 30 anos sobre 14.000 contos e garantia de mais 3% sobre o mesmo capital e prazo, pelo decreto n. 5.942, de 23 de junho de 1877;
9. Central da Baía, com 302 km de extensão. Juros de 7% durante 30 anos sobre o capital de 13.000 contos, pelo decreto n. 5.777 de 28 de outubro de 1874;
10. Central de Alagoas, com 88 km de extensão. Juros de 7% durante 30 anos sobre o capital de 4.533 contos, pelo decreto n. 7..895, de 12 de novembro de 1880;
11. Vitória a Natividade, com extensão de 218 km. Juros de 6% sobre o capital estimado de 13.000 contos, pelo decreto n. 8.575, de 10 de junho de 1882;
12. Itaquí à margem do rio Quaraim, na província do Rio Grande do Sul, com cerca de 180 km. Juros de 6% sobre o capital de 6.000 contos, durante 30 anos, pelo decreto n. 8.312 de 19 de novembro de 1881.

Como se percebe há uma difusão lenta para outras províncias que ainda não contavam com estradas de ferro. Na tabela 16 mostramos a data de abertura da primeira ferrovia de cada estado brasileiro, no período 1854-1900.

TABELA 16 – DATA DE ABERTURA DA PRIMEIRA FERROVIA EM CADA ESTADO, 1854-1895

Estado/Província	Ano
Rio de Janeiro	1854
Pernambuco	1858
Município Neutro	1858
Bahia	1860
São Paulo	1867
Minas Gerais	1869
Alagoas	1873
Ceará	1873
Rio Grande do Sul	1874
Rio Grande do Norte	1881
Paraíba	1883
Paraná	1883
Santa Catarina	1884
Pará	1884
Espírito Santo	1887
Maranhão	1895

Fonte: SUMMERHILL, 2003, p. 55.

Na figura 11 temos o crescimento das ferrovias brasileiras em todo o período analisado. Se em 1873 o Brasil contava com 1.129 km de ferrovias, em 1892 este número salta para 11.316 km.

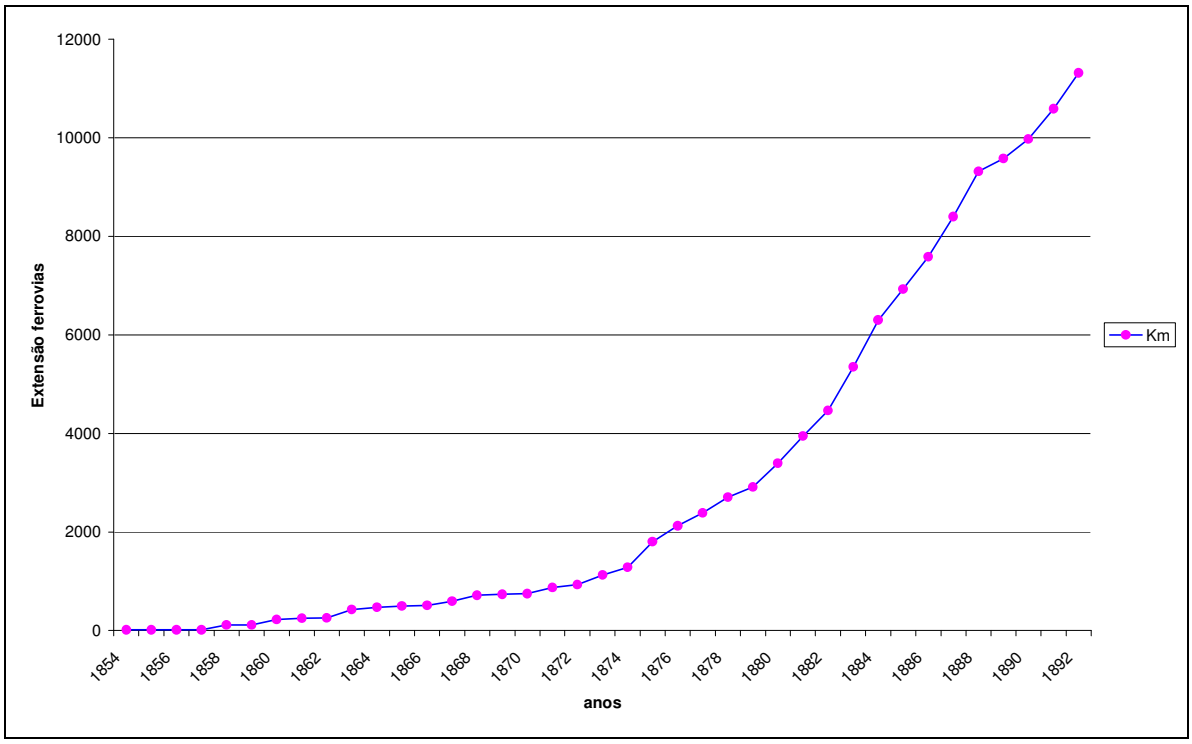


FIGURA 11 – EXTENSÃO DAS FERROVIAS BRASILEIRAS, 1854-1892

Fonte: Elaborado pelo autor com dados de SAES, 1990, p. 457.

Topik (1987, p. 112), realiza um balanço da implantação ferroviária no Brasil de 1850 a 1889, ressaltando a participação estatal na formação da rede ferroviária brasileira, primeiro com o sistema de garantia de juros e após a República encampando diversas ferrovias deficitárias:

> O Brasil entrou na era da ferrovia nos anos 1850, com forte presença do Estado. Políticos imperiais preferiam mobilizar capitais privados garantindo retorno de 7% na ano sobre o capital investido. Durante o Império as concessões foram restritas cada vez mais. As faixas de domínio foram reduzidas de 66 km em cada lado da linha para vinte quilômetros, as concessões reduzidas de noventa anos para trinta anos e a garantia de juros de 9% para 6%. Quando as ofertas, livres de risco, deixaram de atrair capitalistas, o governo viu-se obrigado a tomar o caminho mais direto: começou a aplicar fundos públicos na constituição de algumas linhas e na compra de ações e de debêntures de outras empresas privadas. Quando a monarquia acabou, em 1889, o governo imperial era proprietário e operador de 3.200 quilômetros em linhas – 34% do total do país – e detinha interesses substanciais em grandes empresas ferroviárias privadas, entre elas a Leopoldina e a Oeste de Minas.

A maior parte das ferrovias dessa fase inicial da implantação ferroviária no Brasil estão em regiões cafeeiras. Em 1874, 1.053,1 km das ferrovias brasileiras servem a regiões cafeeiras, para um total de ferrovias no Brasil de 1.357,3 km, ou seja, 77,58% das ferrovias. Esses percentuais caem no final do século, mas continuam significativos. Em 1894, 3.838,1

km, de um total para todo o Brasil de 6.324,6 km, estão em regiões cafeeiras, ou seja, 60,68% (SILVEIRA, 2003, p. 90).

O Brasil encerra esta fase áurea das ferrovias, com inúmeras encampações de empresas ferroviárias, pois as garantias de juros pesavam muito no orçamento. Em 1898 a garantia de juros comprometeu 1/3 do orçamento federal. Ao contrário do caso analisado das ferrovias paulistas, muitas nunca conseguiram rentabilidade do serviço de transporte, recebendo sempre a garantia governamental (DUNCAN, 1932, p. 47-48).

A análise da implantação ferroviária no país é importante para esse trabalho por duas razões principais. Por um lado as primeiras ferrovias instaladas no país, até 1867, nas quais se inclui a primeira ferrovia exclusivamente em solo paulista, a São Paulo Railway, serviram de modelo para as demais ferrovias instaladas posteriormente.

Por outro lado, podemos constar que a grande parte das ferrovias brasileiras até 1892 se instalaram em regiões cafeeiras e que as demais ferrovias eram cronicamente deficitárias, o que obrigou o Estado a progressivamente tomar para si a administração das mesmas. Consegue-se, assim, uma contraposição valiosa para a experiência diferenciada das ferrovias paulistas, particularmente da Companhia Paulista de Estradas de Ferro.

PARTE 2

A FERROVIA E O TERRITÓRIO: OESTE PAULISTA, 1868-1892

CAPÍTULO 4

O PROCESSO DE OCUPAÇÃO DO OESTE PAULISTA

Neste capítulo, abordaremos a ocupação territorial da região em que foram implantadas as ferrovias paulistas no período 1868-1892. Em um primeiro momento, será tratada a motivação inicial para a ocupação: contribuir, através de uma ocupação inicial, para que as expedições com destino às explorações minerais das províncias de Mato Grosso e Goiás, tivessem sucesso. Paralelo a esta motivação, será discutida a situação dos transportes em um período anterior à construção ferroviária. A ação seguinte será abordar a ocupação territorial nos momentos anteriores à expansão cafeeira e populacional rumo ao Oeste Paulista, que será o derradeiro assunto a ser tratado.

4.1 OS CAMINHOS DO SERTÃO

A região estudada, do chamado "Oeste Paulista", já era conhecida desde os primórdios da colonização portuguesa. Porém, a ocupação ocorria apenas nas proximidades da sede da Capitania de São Paulo, nos arredores da vila de Jundiaí e nas localidades em direção a Araritaguaba (Porto Feliz), porto de embarque das expedições fluviais rumo às minas de Cuiabá.

Sua ocupação efetiva se dá a partir da abertura dos caminhos terrestres para as províncias de Mato Grosso e Goiás. Segundo Pinto (1903, p. 14) data de mais ou menos 1725

a estrada ligando a vila de São Paulo a Goiás. Rossetto (2006, p. 141-142), utiliza o ano de 1722, como a data de abertura do chamado "Estrada dos Goiases". Essa seguia até Campinas, "acompanhando mais ou menos o traçado que depois adotaram as estradas de ferro lançadas entre esses pontos" e daí a Casa Branca, com uma direção "quase a mesma seguida pela atual estrada de ferro da Companhia Mogiana" (PINTO, 1903, p. 14-15).

Essa estrada foi aberta para, por um lado, desviar do território das Minas Gerais, desmembrado de São Paulo em 1720, e, por outro, para incrementar a descoberta de novas minas em Goiás. Para isto é designado Bartolomeu Bueno da Silva, o segundo Anhangüera, para seguir rumo à Goiás e abrir o "caminho geral dos Goiases" (ROSSETTO, 2006, p. 142-143).

Outro condicionante da ocupação foi a restauração administrativa da província de São Paulo, ocorrida em 1765. O governante designado, D. Luis Antonio de Souza Botelho Mourão, o Morgado de Mateus, recebeu instruções detalhadas do Marquês de Pombal para consolidar os domínios portugueses ameaçados pela baixa ocupação no Brasil meridional (TEIXEIRA, 2002, p. 1-4). Em carta enviada aos seus superiores, menciona as ordens recebidas, que implicavam também a ocupação econômica:

> Entre as ordens de mayor concideração que V. Ex.ª foi servido expedir-me da parte de S. Mag.e. que Deos guarde, nas instrucções que me deregio em vinte e seis de Janeiro do anno passado de 1765, he sem duvida, se me não engano, o consolidar os Dominios deste Estado do Brazil, não só emquanto a sua defensa, e segurança, mas emquanto a Economia interior do mesmo Estado (Documentos Interessantes para a história e costumes de S. Paulo, v. 73, 1952, p. 88. Carta ao Conde de Oeyras, São Paulo, 13 de dezembro de 1766, citado por TEIXEIRA, 2002, p. 2).

Na figura 12 estão representados os caminhos existentes em São Paulo, em 1765, em que se observa o "caminho das minas de Goiás", seguindo aproximadamente a linha que posteriormente será adotada pela companhia Mogiana.

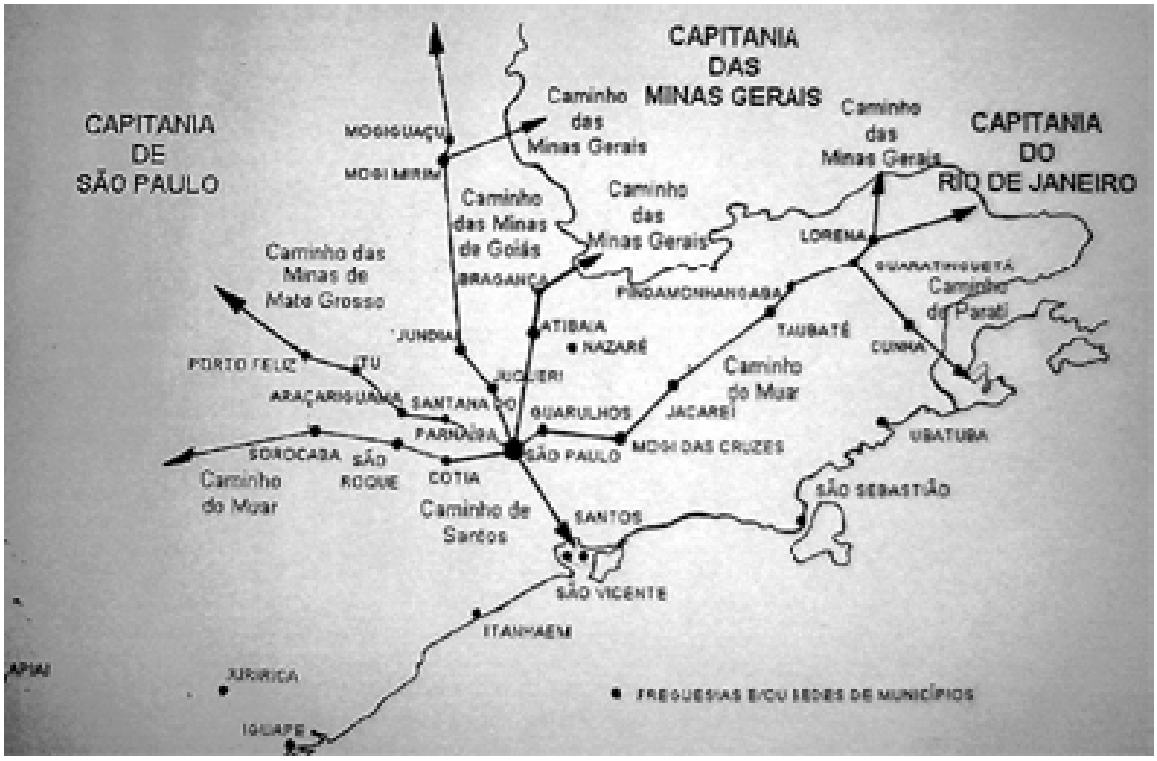


FIGURA 12 – CAMINHOS EXISTENTES EM SÃO PAULO EM 1765

Fonte: Teixeira, 2002, p. 6.

Dean (1977, p. 21) fala de outro caminho que foi responsável pela ocupação em direção a Rio Claro, e cuja direção foi posteriormente utilizada pelas companhias Paulista e Rio Claro no prolongamento a partir de Rio Claro rumo a Araraquara.

> A descoberta de ouro em Mato Grosso, em 1718, acelerou um pouco a ocupação da área de Rio Claro. A fim de atingir aquele lugar extraordinariamente remoto e inacessível, os paulistas em geral seguiam pelo rio Tietê até a bacia do Paraná, navegando em grandes comboios uma vez por ano. Alguns, todavia, para evitar as febres dos pântanos [da região do rio Tietê], iam por terra desde a cachoeira de Piracicaba, através de campos de elevações suaves. A cerca de 30 quilômetros ao norte, os viajantes encontravam uma série de escarpas de 200 metros de altitude, que marcavam o início de outro degrau do planalto. Ao norte e oeste estes penhascos são contínuos e difíceis de atravessar, mas no meio existe uma passagem mais baixa e erodida, com apenas algumas elevações que levam nomes como Morro Guarita e Morro Pelado. Um caminho foi aberto entre 1719 e 1727, depois abandonado e reaberto entre 1765 e 1775.

O pouso em que os viajantes descansavam antes do início da escalada deu origem ao núcleo de São João do Ribeirão Claro, atual Rio Claro, que no período da abertura do caminho "...provavelmente não passava de um abrigo coberto de folhas à beira de um riacho que cortava a várzea, (...) onde foi construída a primeira capela da região" (DEAN, 1977, p.

21). Aqui podemos lembrar, que os ranchos "constituem características importantíssimas do sistema viário no interior do Brasil" (MATOS, 1990, p. 38), pelo seu papel na formação de muitos núcleos urbanos no Brasil colonial.

Ás vésperas da Independência, durante o governo de Oyenhausen, realizou-se uma classificação das principais estradas da Província. Para MATOS, (1990, p. 40) a situação refletida por esta classificação "... pouco se alterou, até o advento da era ferroviária. Daí termos afirmado [MATOS], em outro local, que 'em meados do século passado, a carta das vias de comunicação de São Paulo pouco diferia da dos últimos tempos coloniais". Essas estradas eram as seguintes:

> - a primeira, para a vila da Constituição (atualmente Piracicaba) com 180 km, passando por Itu e Porto Feliz (...);
> - a segunda, para Franca, passando por Jundiaí, Campinas, Mogimirim, Casa Branca e Batatais, com quase 500 km;
> - a terceira, para a divisa de Minas Gerais, passando por Juqueri, Atibaia e Bragança, com pouco mais de 100 km;
> - a quarta, para o chamado 'Norte de São Paulo', passando por Mogi das Cruzes, Jacareí, São José dos Campos, Taubaté, Pindamonhangaba, Guaratinguetá, Lorena, Areias, indo até Bananal, numa extensão de quase 400 km;
> - a quinta, com 280 km conduzia a Ubatuba, por Santos, São Sebastião e Caraguatatuba;
> - a sexta, de Santos a Iguape, passando por Itanhaém, e
> - finalmente a sétima, dirigia-se ao Paraná, através de Cotia, São Roque, Sorocaba, Itapetininga e Faxina (atualmente Itapeva) (MATOS, 1990, p. 40).

Estas estradas aparecem detalhadas em um mapa esquemático, com itinerários e distâncias entre lugares, realizado por Daniel P. Muller, em 1836, sob a denominação de "Itinerários das principais estradas da Província". Reproduzimos o referido mapa esquemático com as principais estradas da província, ressaltando que o de número dois é o que se refere à ligação entre São Paulo e o rio Grande, divisa com Minas Gerais, que atravessa a região em que serão implantadas as ferrovias Paulista e Mogiana. No mesmo itinerário aparecem representadas ligações entre Campinas (na época São Carlos) e Piracicaba (na época Constituição), com desvios para Limeira e Rio Claro (na época Ribeirão Claro), até Araraquara, ligando-se com o caminho para Goiás em Franca. O desvio para Rio Claro também se liga com outro caminho que comunica diretamente Mogi Mirim a Araraquara.

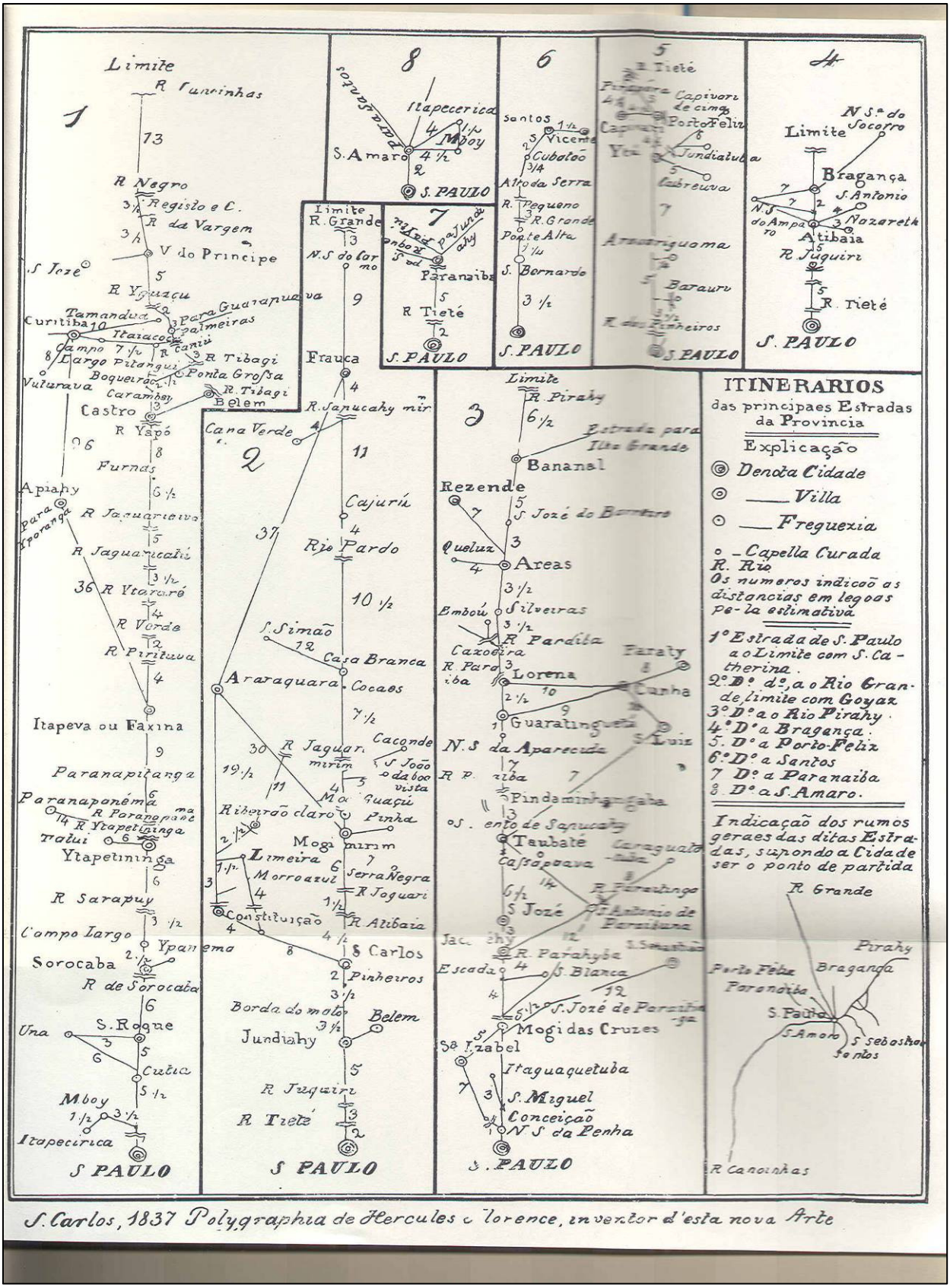


FIGURA 13 - MAPA ESQUEMÁTICO DE DANIEL P. MÜLLER COM A INDICAÇÃO DOS ITINERÁRIOS E DISTÂNCIAS DAS PRINCIPAIS ESTRADAS DA PROVÍNCIA DE SÃO PAULO EM 1836

FONTE: "Itinerarios das principais Estradas da Província" (MÜLLER, 1978, tabela 16).

A estrada de número dois aparece ampliada na figura 14:

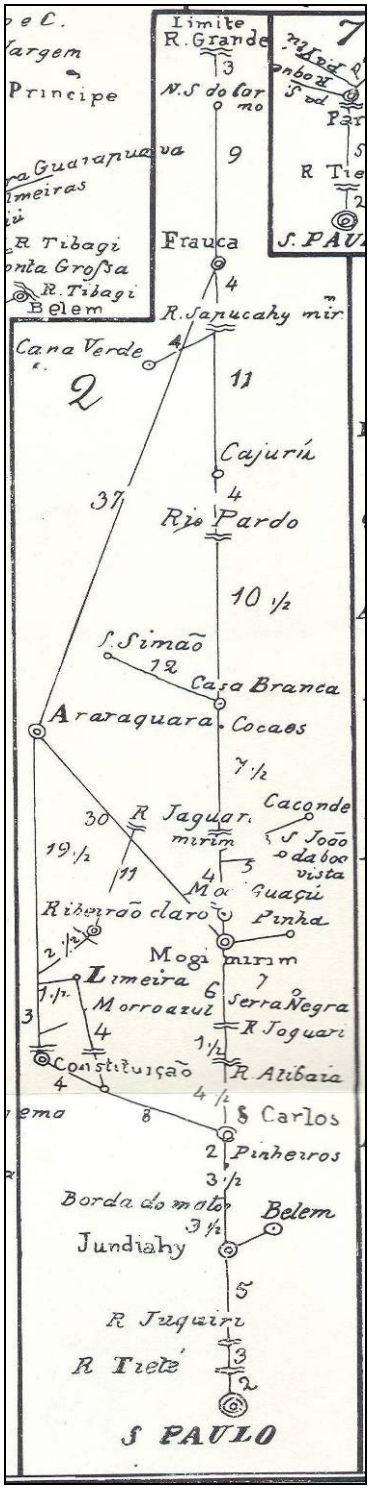


FIGURA 14 – DETALHE DO MAPA ESQUEMÁTICO DE DANIEL P. MÜELLER, MOSTRANDO A ESTRADA QUE LIGAVA A CAPITAL DA PROVÍNCIA COM A REGIÃO DO OESTE PAULISTA

FONTE: Fragmento de "Itinerarios das principais Estradas da Província" (MÜLLER, 1978, tabela 16).

4.2 A SITUAÇÃO DOS TRANSPORTES

Ao falarmos dos caminhos é necessário, também, discorrer sobre a situação dos transportes antes da implantação ferroviária. Os transportes de cargas em São Paulo, assim como na maioria das outras províncias do Império, eram realizados, até a primeira metade do século XIX, no velho sistema de carro de bois ou no lombo de muares. Segundo Goulart (1959, p. 189), o carro de bois era preferido para trajetos curtos e nos demais era utilizada a tropa de muares. Mesmo após a implantação das ferrovias, as tropas continuaram a ser utilizadas nos locais em que a ferrovia não chegou, ou onde posteriormente o caminhão não pôde ser utilizado (GOULART, 1959, p. 190).

A tropa de muares

> consistia na reunião de numerosos animais da espécie, sobre cujos lombos depositava-se os produtos e mercadorias a serem transportados. Os animais eram divididos em 'lotes' ficando cada lote aos cuidados de um homem a quem denominavam de 'camarada' ou de 'tocador', conforme a região; e todo o conjunto, animais, carga e auxiliares permaneciam sob a direção e orientação direta do 'tropeiro' (GOULART, 1959, p. 190).

O tropeiro era responsável por todo o negócio, realizando o "comércio de transporte" ou vendendo "praça", alugando-se a produtores, comerciantes ou realizando eles próprios a compra e venda de produtos e mercadorias (GOULART, 1959, p. 190). Pestana (1923, p. 7-8) estipula o total de animais empregados nesse meio de transporte:

> Até 1850 foi esse o único meio de transporte, faltando mesmo a navegação fluvial, em virtude das más condições dos rios encaichoeirados. Havia então nas fazendas, 35.565 animais de condução, conforme se apurou na estatística agrícola do brigadeiro Machado. Mas, contando-se os que existiam nas cidades e os que formavam as grandes tropas dos 'tropeiros', o total de animais de carga devia exceder de 70.000.

Uma ressalva importante a destacar é relacionada às condições dos caminhos. Caminhos, e não estradas. Na primeira metade do século XIX eram raras as estradas

carroçáveis. “As que existiam, em geral, possibilitavam apenas a passagem de tropas de burro. Algumas não mereciam sequer o nome de estradas: eram veredas por onde mal passavam as tropas, em alguns pontos tão estreitas que tinha apenas largura necessária para uma mula carregada” (SAINT-HILAIRE, citado por COSTA, 1966, p. 182).

Toda a bibliografia sobre as comunicações da província de São Paulo no período, destacam a precariedade dos caminhos existentes. Como exemplo, transcrevemos a análise de Emilia Viotti da Costa sobre a condição das vias de comunicação paulistas antes do advento das ferrovias:

> [A] deficiência [das vias de comunicação] até a década de 60-70, foi atestada por toda a série de Relatórios presidenciais.
> Reclamava-se a construção de novas estradas e pontes, solicitava-se a conservação ou a melhorias das já existentes. As queixas a propósito da situação em que se encontravam os caminhos multiplicavam-se. “De todos os pontos da Província clama-se por feitura de pontes, por consertos de estradas, não para que elas fiquem boas, mas para que não fiquem de todo vedado o trânsito”, dizia o brigadeiro Manuel Machado Nunes, em 1840.
> Treze anos mais tarde, o presidente da Província, brigadeiro Josino do Nascimento Silva, comentava: “A Província tem despendido grandes somas com estradas e a guiar-me pelas queixas que de todas as partes me dirigem as câmaras municipais, penso que não há uma só estrada que esteja em perfeito estado...” (COSTA, 1966, p. 181).

Essa precariedade adquiria caracteres épicos ao chegar-se à ligação entre o planalto e o litoral do estado de São Paulo, que constantemente necessitava de reparos devido à “inclemência climática” e à elevada movimentação de tropas. Segundo Costa (1966, p. 185), “... com tão precárias condições de transporte, os acidentes eram numerosos: perdiam-se os animais, inutilizava-se ou deteriorava-se a carga. Durante o lento percurso, chuvas inesperadas desvalorizavam o produto: as precauções tomadas pelos experientes tropeiros nem sempre conseguiam proteger a carga da umidade”.

Portanto, “Ao raiar a década dos 70 [do século XIX] as tropas de mula formavam ainda, a infra-estrutura do sistema. Mas a irradiação dos cafezais criou enormes distâncias entre as lavouras e o porto de Santos, dificuldade a que se aliavam o volume crescente das safras e o elevado preço do transporte animal. Este se tornou antieconômico” (COSTA, 1966, p. 92).

Devido a esta realidade havia a reivindicação para a extensão das ferrovias para as áreas de plantio do café. Em discurso proferido em 1855, José Antonio Saraiva, Presidente da Província de São Paulo, verbaliza esta expectativa da construção da ferrovia ligando o

planalto ao porto de Santos e que sintetiza as necessidades de transporte da região oeste de São Paulo:

> Estou persuadido de que essa empresa pode vingar e que a nossa situação econômica a reclama com urgência.
> Para prova do que acabo de afirmar, consentireis, que ofereça á vossa consideração o cálculo dos lucros com que podem contar os capitais que procurarem a referida empresa, assim como algumas outras observações relativas a esse objeto.
> O quadro estatístico dos estabelecimentos rurais da Província, que vos será presente estima a produção atual de Jundiaí, Campinas, Limeira, Constituição, Rio Claro, Mogi Mirim, Araraquara, Casa Branca, Batais, isto é, dos municípios que têm de aproveitar toda a via férrea projetada, em perto de um milhão de arrobas de café, e açúcar.
> È um fato geralmente reconhecido que os novos cafezais existentes nos mencionados municípios excedem muito os que dão colheita, e que a produção do café, que é avaliada em mais de 600.000 arrobas presentemente, deve duplicar, e talvez triplicar em poucos anos.
> Assim devemos contar, que a produção do café, e açúcar em alguns lugares subirá em quatro ou cinco anos a dois milhões de arrobas.
> Calculo em 500.000 arrobas a quantidade de gêneros, que atualmente não são levados ao litoral em conseqüência do excessivo preço dos transportes, e que têm de que ser conduzidos pela via férrea.
> (...) Temos pois Srs., 2.500.000 arrobas de gêneros para a exportação. Avaliando em um milhão de arrobas os gêneros importados, que tem de percorrer toda a linha para serem levados aos Municípios referidos, e as Províncias de Minas e Mato Grosso, temos 3.500.000 arrobas transportáveis pela estrada de ferro" (RELATÓRIO DO PRESIDENTE DA PROVÍNCIA DE 1855, p. 41-42).

A reivindicação do estabelecimento da via férrea era particularmente importante para as fazendas e municípios além de Rio Claro: "Em função dos altos fretes pagos pelos fazendeiros, Rio Claro transformou-se numa limitação natural para o plantio do café. A cidade estabeleceu-se como um ponto limite, permanecendo como 'boca de sertão' até o advento da ferrovia" (GARCIA, 1994, p. 152).

Os altos custos eram devidos à ineficiência do sistema de transporte por mulas, às perdas decorrentes, e até à inexistência de transportes de retorno. Garcia (1994, p. 152), comenta sobre a situação particular da região de Rio Claro:

> ...a maior parte da circulação era feita por tropas de burros, o que dificultava o escoamento do produto até Santos. Em geral, essas tropas pertenciam às fazendas e na sua grande maioria não dispunham de um número suficiente de animais para realizá-lo. A fim de suprir essa deficiência, contratavam-se tropas de fora, pertencentes inclusive a outros fazendeiros, numa tentativa vã de solucionar por seus próprios meios o problema fundamental do escoamento da produção.

O transporte antieconômico, a condição deficiente das estradas e a incapacidade de manutenção das mesmas, aliado à ampliação da demanda do café para o exterior formam o quadro que levou à construção posterior das ferrovias paulistas.

4.3 A OCUPAÇÃO ANTERIOR À IMPLANTAÇÃO FERROVIÁRIA

A ocupação da região do Oeste Paulista se restringe, durante grande parte do período colonial, a Jundiaí e Itu. Jundiaí, originalmente freguesia do termo da vila de Santana de Parnaíba, foi elevada à condição de vila em 14 de dezembro de 1655 (MAZZUIA, 1979, p. 5).

Bruno (1966, p. 112), com base em relatos de viajantes estrangeiros, descreve a função de "boca de sertão" de Jundiaí, até o início do século XIX:

> Era na vila de Jundiaí que sobretudo se organizavam as tropas de transporte que deveriam viajar nas mais diversas direções, mas principalmente no rumo de Goiás. Muitos de seus moradores, na época, saíam como camaradas e arrieiros das tropas que ali se formavam e em que se empregavam, todos os anos de oitocentos a mil animais. Essas atividades davam ao lugar – segundo Martius – a feição de porto seco. Cada tropa se compunha em geral de quarenta a oitenta bestas de cargas guiadas por um tropeiro e divididas em lotes de oito animais dirigidos por um camarada.

A movimentação das tropas no caminho para Goiás e a necessidade de locais de pouso que pudessem proteger as cargas durante as longas viagens, originaram ranchos, às vezes em locais que já eram utilizados como pouso de viajantes, alguns tendo originado núcleos de povoações (BRUNO, 1966, p. 112). Esse autor cita documento da Capitania de São Paulo, de 1805, que refere-se à necessidade de construção de ranchos "... que desde a estrada da Vila de Itu até o Cubatão se fazem indispensavelmente necessários para a comodidade das tropas e abrigo dos condutores que diariamente versam com os referidos açucares, que de sua natureza exigem não ser molhados para não perderem o valor" (BRUNO, 1966, p. 112).

Outro município importante na ocupação do Oeste Paulista foi Itu, que surge como capela de Nossa Senhora da Candelária em 1610, sendo transformada em freguesia do

município de Santana de Parnaíba em 1653. No ano seguinte, é transformada em vila com o nome de Nossa Senhora da Candelária de Itu (SÃO PAULO, Instituto Geográfico e Cartográfico, 1995b, p. 87). Itu deu origem a núcleos importantes no povoamento do Oeste Paulista, como Piracicaba e Araraquara.

A tabela 17 apresenta os municípios e distritos[9] criados até 1836. Através dela podemos observar a marcha do povoamento das terras paulistas, indicando a ordem de criação de distritos e municípios em São Paulo, desde o início da colonização portuguesa até ao final do século XVIII. Por ela vemos que, na direção do "oeste paulista", apenas Jundiaí (distrito de Santana do Parnaíba em 1651 e município em 1655) e Itu (1653) são anteriores à abertura do caminho para Goiás. Verificamos também que após a abertura do caminho começam a ser criadas unidades político-administrativas na região, como Mogi Guaçu (distrito de Jundiaí em 1740), Mogi Mirim (distrito de Jundiaí em 1751 e município em 1769), Campinas (distrito de Jundiaí em 1775 e município em 1797) e Piracicaba (distrito de Itu em 1774).

---

[9] Utilizamos nesta pesquisa a classificação do Instituto Geográfico e Cartográfico de São Paulo, que divide os núcleos urbanos do seguinte modo:

> Três categorias básicas caracterizavam – e ainda caracterizam, porém sob outra denominação – o processo pelo qual, usualmente, passavam os núcleos urbanos, implicando na transformação de sua condição territorial e administrativa:
> **Povoado** – categoria inerente aos aglomerados que se encontram submetidos territorial e administrativamente a outros núcleos, não dispondo, assim, de autonomia e jurisdição própria.
> **Freguesia** (atual distrito) – Denominação da sede e da área correspondente a uma circunscrição que contém um núcleo urbano (anterior povoado), porém dependente da administração municipal.
> **Vila** (atual município) – Categoria em que o núcleo urbano e respectivo território, originalmente denominado termo, passam a ter autonomia territorial e administrativa, caracterizada pela existência de poder público representado por Prefeitura e Câmara de Vereadores (SÃO PAULO, Instituto Geográfico e Cartográfico, 1995a, p. 11).

TABELA 17 - MUNICÍPIOS E DISTRITOS CRIADOS EM SÃO PAULO ATÉ 1836				
	Criação Distrito	**Criação Município**	**Origem**	**Observações**
São Vicente		1532		Município originário
Santos	1543	1554	São Vicente	
Itanhaém	1549	1561	São Vicente	
São Paulo	1554	1560		Município originário; 1554 - fundação do povoado
Santana de Parnaíba	1580	1625	São Paulo	1580 - fundação da capela de Sant'Anna
Cananéia	Séc. 17	1600		Município originário
Iguape	Séc. 17	Séc. 17		Município originário
Jacareí	Séc. 17	1653	Mogi das Cruzes	
Pindamonhangaba	Séc. 17	1705	Taubaté	
São Sebastião	Séc. 17	1636	Santos	
Mogi das Cruzes		1611		Município originário
Guaratinguetá	1630	1651	Taubaté	
Ubatuba		1637		Município originário
Taubaté		1645		Município originário
Jundiaí	1651	1655	Santana de Parnaíba	1651 - ereção da capela
Araçariguama	1653	1874	Santana de Parnaíba;	1844 – passa a ser distrito de São Roque
Itu	1653	1654	Santana de Parnaíba	
Sorocaba	1654	1661	Santana de Parnaíba	1654 - fundação do povoado
Nazaré Paulista	1676	1850	São Paulo; Atibaia	
Guarulhos	1685	1880	São Paulo	
Ilhabela	Séc. 18	1805-1934	São Sebastião	
Lorena	1718	1778	Guaratinguetá	
Cotia	1723	1856	São Paulo	
Porto Feliz	1728	1797	Itu	
Cunha	1736	1785	Guaratinguetá	
Mogi Guaçu	1740	1877	Jundiaí; Mogi Mirim	
Atibaia	1747	1769	São Paulo	
Mogi Mirim	1751	1769	Jundiaí	
Eldorado	1763	1842	Iguape	
Bragança Paulista	1765	1797	São Paulo; Atibaia	
Itapetininga	1766	1770	Sorocaba	
Itapeva	1766	1769	Sorocaba	
São José dos Campos	1768	1767	Jacareí	Criação da freguesia posterior à criação da vila
São Roque	1768	1832	Santana de Parnaíba	
São Luis do Paraitinga	1769	1773	Taubaté	
Apiaí	1771	1771	Sorocaba	

continua

conclusão

TABELA 17 - MUNICÍPIOS E DISTRITOS CRIADOS EM SÃO PAULO ATÉ 1836				
Piracicaba	1774	1821	Itu	1776-1784 - extinta a freguesia; 1784 – recriada
Caconde	1775	1864	Mogi Mirim	1841 – passa a distrito de Casa Branca
Campinas	1775	1797	Jundiaí	
Areias	1784	1816	Lorena	
Queluz	1803	1842	Lorena; Areias	
Franca	1804	1821	Mogi Mirim	
Bananal	1811	1832	Lorena; Areias	
Tietê	1811	1842	Porto Feliz	
Ibiúna	1811	1857	São Roque; Sorocaba	
Paraibuna	1812	1832	Jacareí	
Santa Isabel	1812	1832	Mogi das Cruzes	
São Bernardo do Campo	1812	1889-1938	São Paulo	1938 - Reconduzida a distrito de Santo André
Caçapava	1813	1855	Taubaté	
Batatais	1814	1839	Mogi Mirim; Franca	
Casa Branca	1814	1841	Mogi Mirim	
Araraquara	1817	1832	Itu; Piracicaba	
Araçoiba da Serra	1821	1857	Sorocaba	
Tatuí	1822	1844	Itapetininga	
Capivari	1826	1832	Porto Feliz	
Limeira	1830	1842	Piracicaba	
Rio Claro	1830	1845		1842 – passa a distrito de Limeira
Silveiras	1830	1845	Lorena; Areias	
Itatiba	1830	1857	Jundiaí	
Cabreúva	1830	1859	Itu	
Indaiatuba	1830	1859	Itu	
Iporanga	1830	1873-1934	Apiaí; Eldorado	
São Bento do Sapucaí	1832	1858	Pindamonhangaba	
Monte Mor	1832	1871	Itu	
Santo Amaro	1832	1832-1935	São Paulo	Município extinto
Piracaia	1836	1859	Bragança Paulista	1850 – passa a distrito de Nazaré Paulista

Fonte: Organizado pelo autor com dados de SÃO PAULO, Instituto Geográfico e Cartográfico, (1995a e 1995b).
Obs.: Não considerados os municípios do atual Estado do Paraná.

Com base no levantamento expresso na tabela acima, elaboramos alguns mapas que procuram mostrar a marcha de ocupação do Oeste Paulista antes do advento da ferrovia. Neles estão representados os municípios e distritos existentes nos anos de 1800, 1810, 1820 e 1830.

Partimos do pressuposto que, para a ocupação efetiva, é necessário o estabelecimento de pontos de controle do território que representem o poder constituído, caso de municípios e distritos, apesar da não representação dos povoados existentes.

Em 1800, na região do Oeste Paulista, a ocupação é concentrada na direção de Minas Gerais. Mogi Mirim já era município e Mogi Guaçu seu distrito, além do distrito de Caconde, bem na fronteira com Minas Gerais.

Em 1810, percebemos o surgimento de Franca como distrito, desmembrado de Mogi Mirim. Durante a década de 1810, já se percebe uma ocupação mais intensa, com o surgimento de diversas unidades territoriais administrativas, tais como os distritos de Casa Branca, Araraquara e Batatais, representados na figura 17, referente a 1820.

No ano de 1830, em que estão representadas as modificações entre 1821 e 1830, Franca e Piracicaba são elevados à categoria de município e Rio Claro e Limeira são transformados em distritos de Piracicaba.

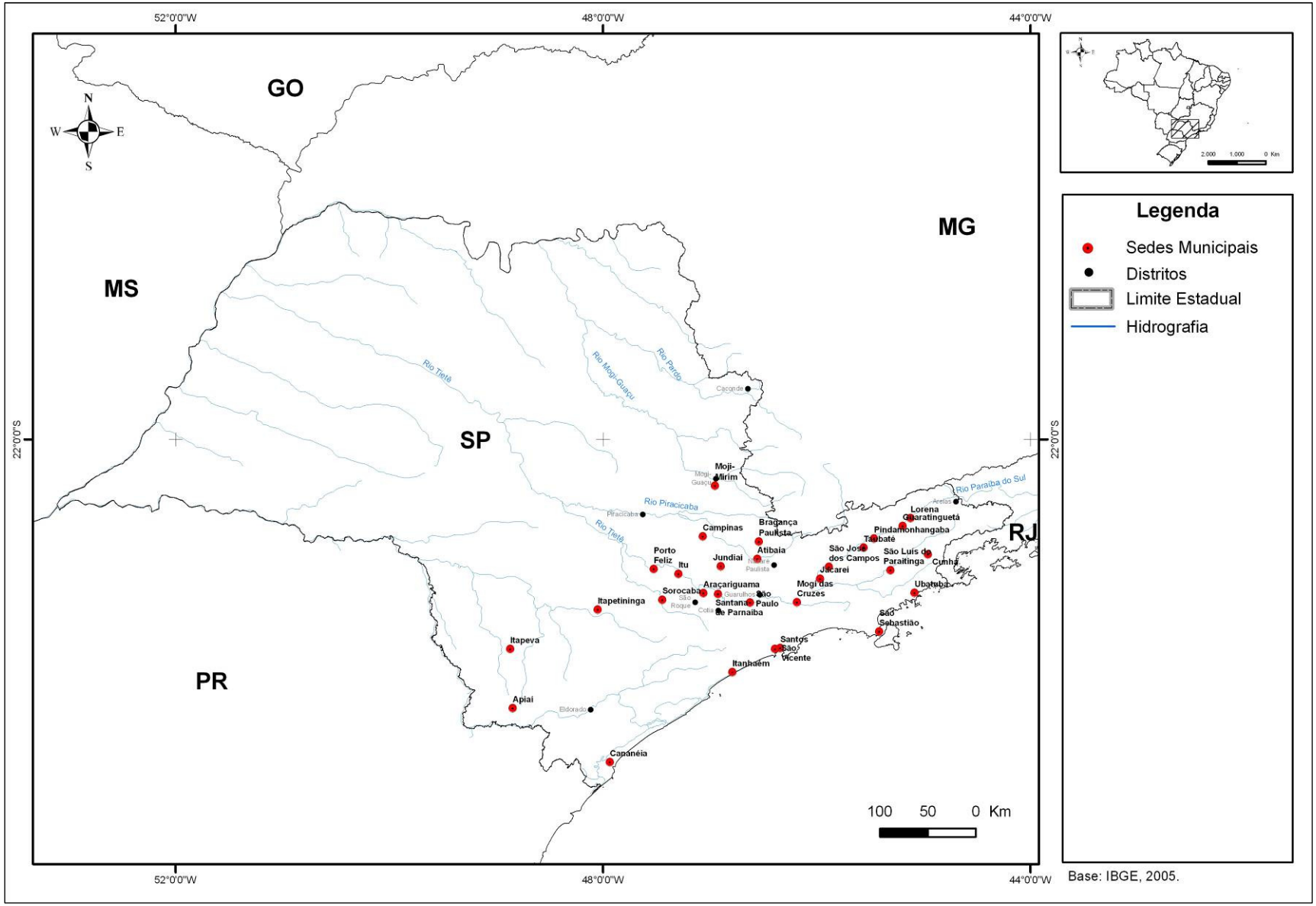


FIGURA 15 – MUNICÍPIOS E DISTRITOS EXISTENTES EM SÃO PAULO EM 1800

Fonte: Elaborado pelo autor com dados de SÃO PAULO, Instituto Geográfico e Cartográfico (1995a e 1995b); ver tabela 17.
Obs.: Não representados os municípios e distritos do atual Estado do Paraná. Elaboração técnica de Jose Fernando Rodrigues Bezerra.

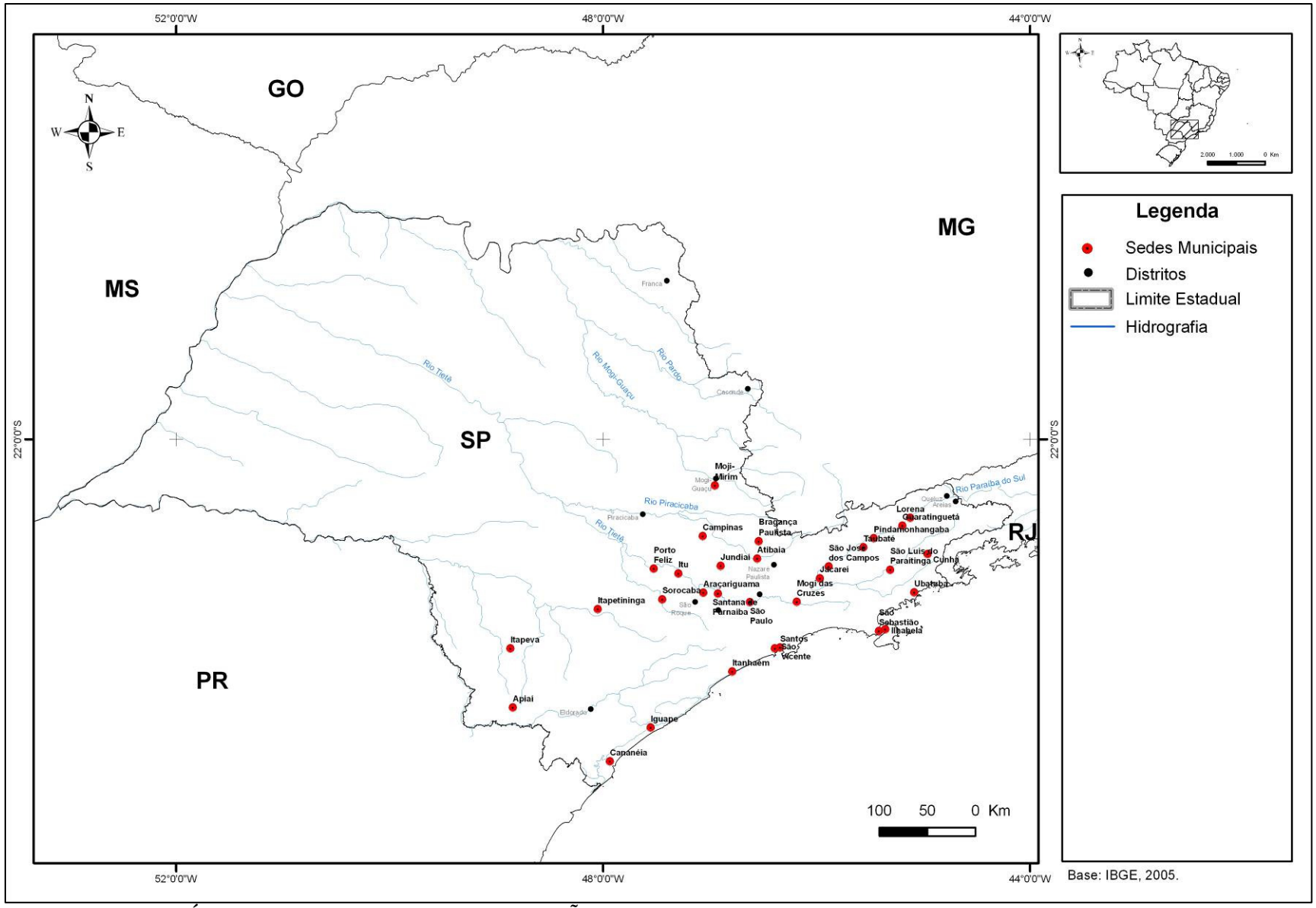


FIGURA 16 – MUNICÍPIOS E DISTRITOS EXISTENTES EM SÃO PAULO EM 1810

Fonte: Elaborado pelo autor com dados de SÃO PAULO, Instituto Geográfico e Cartográfico (1995a e 1995b); ver tabela 17.
Obs.: Não representados os municípios e distritos do atual Estado do Paraná. Elaboração técnica de Jose Fernando Rodrigues Bezerra.

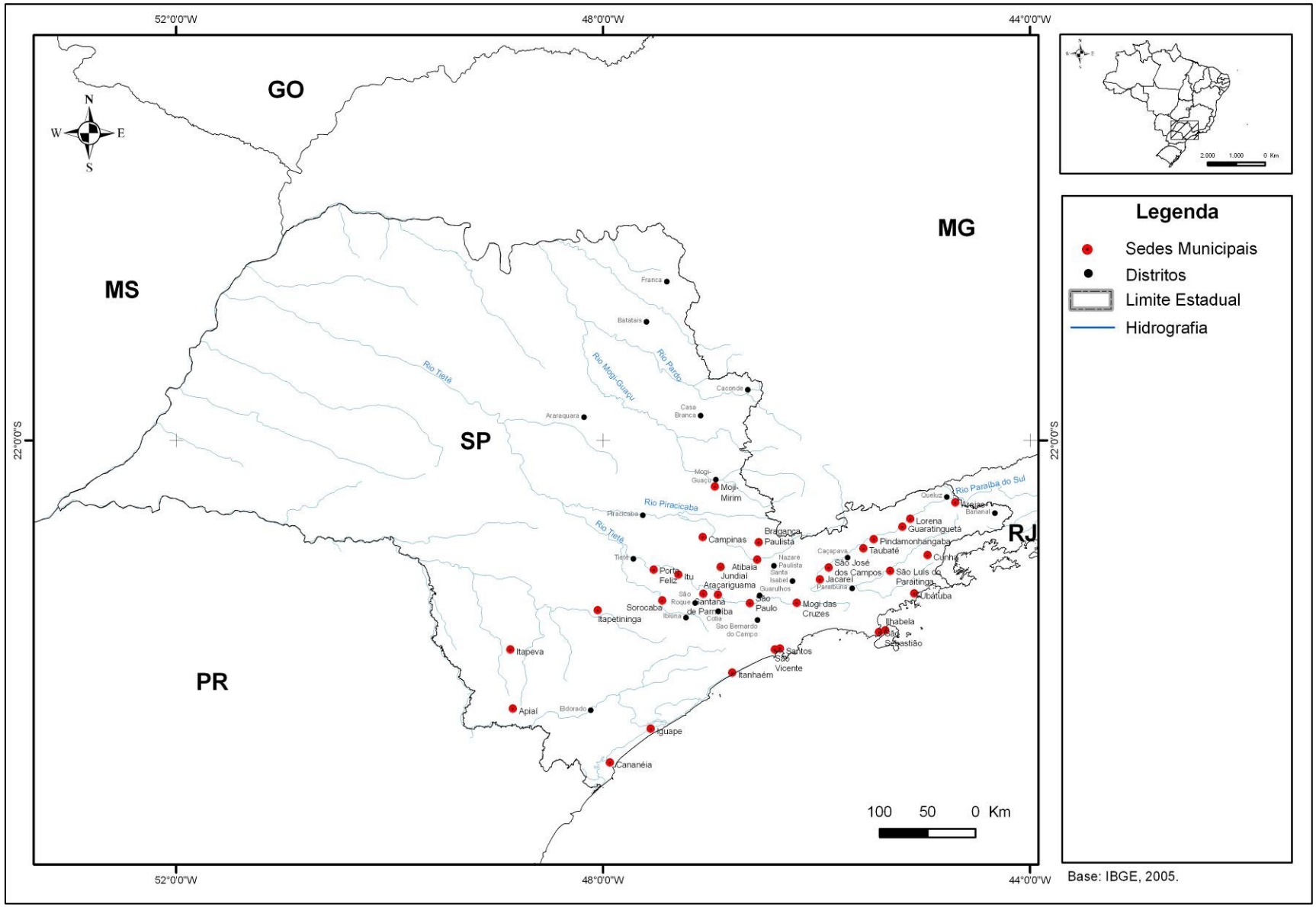


FIGURA 17 – MUNICÍPIOS E DISTRITOS EXISTENTES EM SÃO PAULO EM 1820

Fonte: Elaborado pelo autor com dados de SÃO PAULO, Instituto Geográfico e Cartográfico (1995a e 1995b); ver tabela 17.
Obs.: Não representados os municípios e distritos do atual Estado do Paraná. Elaboração técnica de Jose Fernando Rodrigues Bezerra.

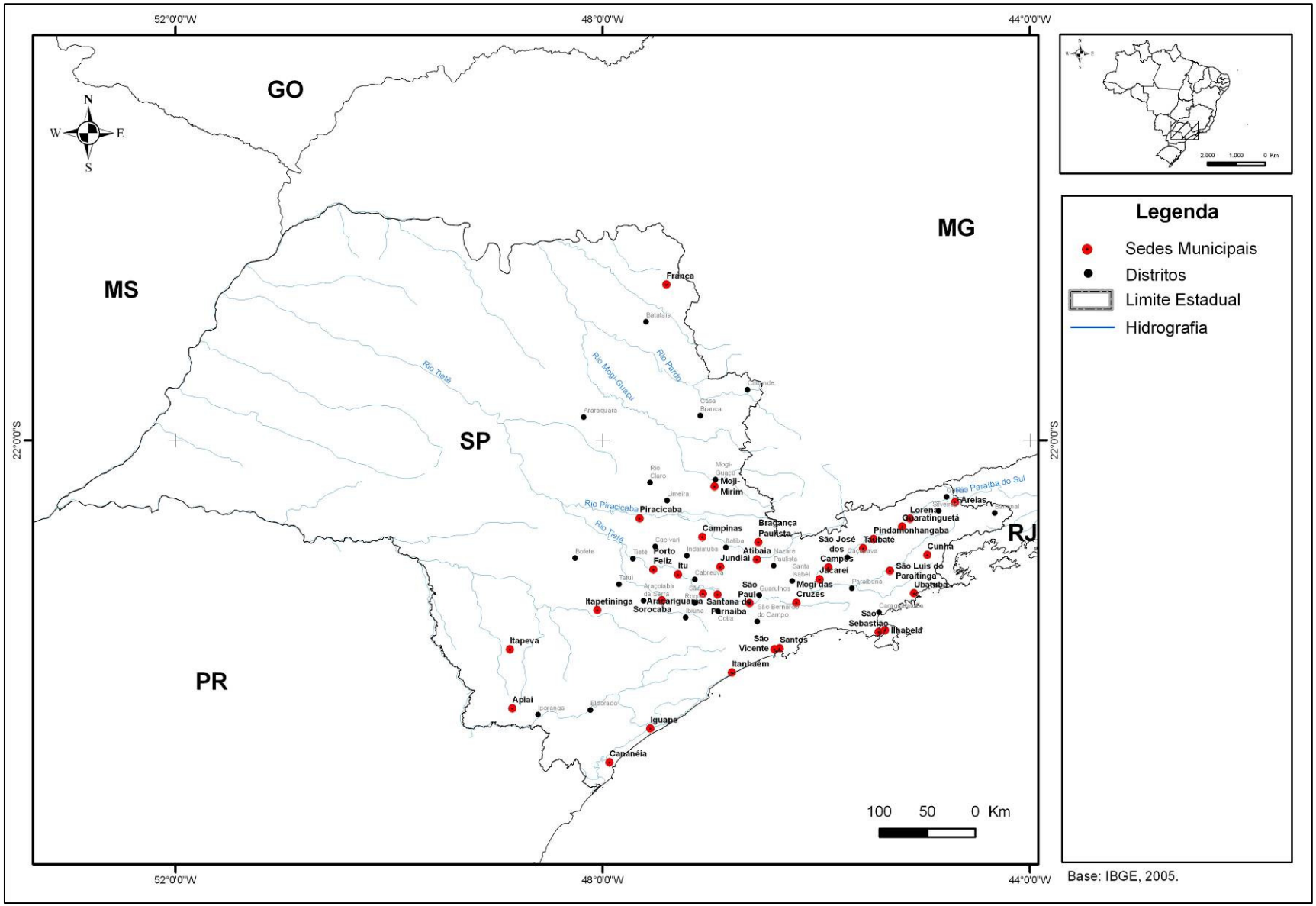


FIGURA 18 – MUNICÍPIOS E DISTRITOS EXISTENTES EM SÃO PAULO EM 1830

Fonte: Elaborado pelo autor com dados de SÃO PAULO, Instituto Geográfico e Cartográfico (1995a e 1995b); ver tabela 17.
Obs.: Não representados os municípios e distritos do atual Estado do Paraná. Elaboração técnica de Jose Fernando Rodrigues Bezerra.

Para o detalhamento da condição populacional e econômica da província de São Paulo, na primeira metade do século XIX, a melhor fonte de informação é o já citado levantamento de Daniel Pedro Müller. Foi originalmente publicado em 1838, com a ressalva do autor de que "...não convém depositar-se inteira confiança nos dados estatísticos, que servirão de base ao presente ensaio, e que apenas se deverá contar com alguma aproximação á verdade". Apesar dessa ressalva, "...para os estudiosos da população paulista, o Ensaio reveste-se de uma importância especial porque é o primeiro levantamento populacional publicado para São Paulo no século XIX e o único para a primeira metade desse século" (BASSANEZI, 2002, p. 115).

O levantamento de Müller fornece um panorama da vida social e econômica da província daquele período. Através dele, pode-se constatar que a Província se dividia em seis comarcas, com 24 termos. As comarcas que mais se relacionam com o Oeste Paulista são a terceira e a quarta comarcas, motivo pelo qual procuraremos detalhar a situação econômica e populacional dessas comarcas. Nas tabelas 18 e 19 podemos observar as divisões administrativas dessas comarcas, já aparecendo, como municípios e distritos, localidades importantes do Oeste Paulista. Já na tabela 20, apresentamos a população para todos os municípios paulistas recenseada por Daniel Pedro Mueller.

TABELA 18 – TERCEIRA COMARCA DA PROVÍNCIA DE SÃO PAULO, 1836

CABEÇA DO TERMO	FREGUESIAS	CAPELAS CURADAS
JUNDIAÍ	BELÉM	
SÃO CARLOS (CAMPINAS)		
MOGI MIRIM	CACONDE CASA BRANCA MOGI GUAÇU	
FRANCA	CANA VERDE	CAJURU N. S. DO CARMO

Fonte: Elaborado pelo autor com dados de Müller (1978).

TABELA 19 – QUARTA COMARCA DA PROVÍNCIA DE SÃO PAULO, 1836			
CABEÇA DO TERMO	**OUTRAS VILAS**	**FREGUESIAS**	**CAPELAS CURADAS**
ITU		CABREÚVA	
		INDAITUBA	
		CAPIVARI DE CIMA	
	CAPIVARI		
	PORTO FELIZ	PIRAPORA	
CONSTITUIÇÃO (PIRACICABA)			SANTA BÁRBARA
		LIMEIRA	
		RIBEIRÃO CLARO	
		PIRASSUNUNGA	
	ARARAQUARA		
SOROCABA		CAMPO LARGO	IPANEMA
	SÃO ROQUE	UNA	
ITAPETININGA		TATUÍ	
		PARANAPANEMA	
	ITAPEVA		
	APIAÍ	IPORANGA	

Fonte: Elaborado pelo autor com dados de Müller (1978).

TABELA 20 – POPULAÇÃO DOS MUNICÍPIOS PAULISTAS EM 1836			
Municípios	**População**	**Municípios**	**População**
Apiaí	2.423	Lorena	9.384
Araraquara	2.764	Mogi das Cruzes	10.472
Areias	9.469	Mogi Mirim	9.677
Atibaia	10.211	Paraibuna	3.169
Bananal	6.708	Pindamonhagaba	7.915
Bragança Paulista	11.618	Piracicaba	10.291
Campinas	6.689	Porto Feliz	11.293
Cananéia	1.627	Santa Isabel	2.860
Capivari	3.437	Santana de Parnaíba	4.196
Cunha	3.403	Santo Amaro	5.131
Franca	10.664	Santos	5.863
Guaratinguetá	7.658	São José dos Campos	3.909
Iguape	9.396	São Luis do Paraitinga	6.296
Ilhabela	4.295	São Paulo	21.933
Itanhaém	1.046	São Roque	5.417
Itapetininga	11.510	São Sebastião	4.230
Itapeva	4.039	São Vicente	745
Itu	11.146	Sorocaba	11.133
Jacareí	8.245	Taubaté	11.833
Jundiaí	5.885	Ubatuba	6.032
Total da Província de São Paulo (exceto atual Estado do Paraná)			284.012

Fonte: Mueller (1978), dados compilados por Bassanezi (2001).

Com base no levantamento de Müller, elaboramos o mapa abaixo, com a distribuição espacial da população paulista, por municípios.

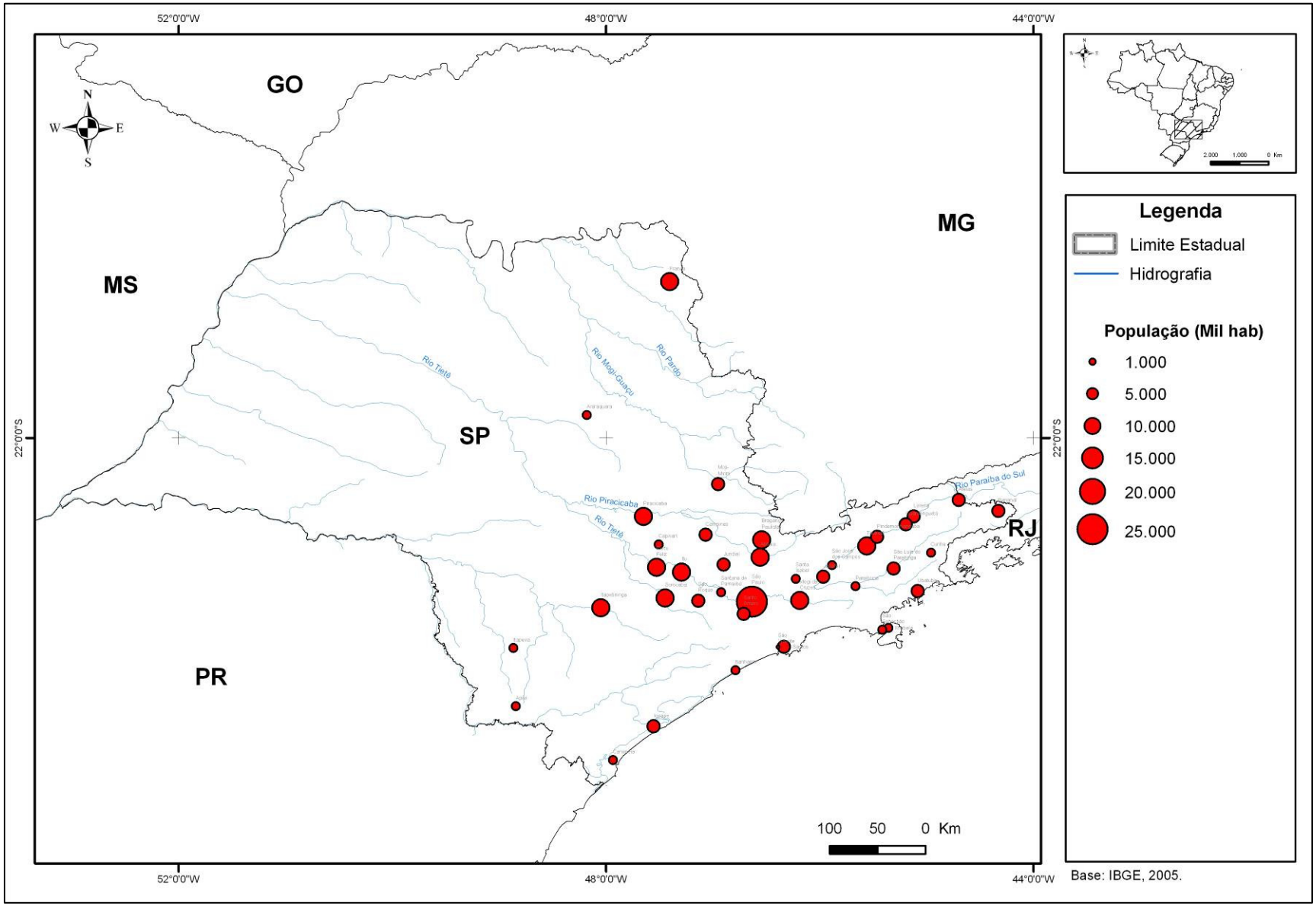


FIGURA 19 – POPULAÇÃO DOS MUNICÍPIOS PAULISTA SEGUNDO O RECENSEAMENTO DE DANIEL PEDRO MÜELLER, 1836

Fonte: Elaborado pelo autor com dados de Müeller (1978) e Bassanezi (2001).
Obs.: Elaboração técnica de Jose Fernando Rodrigues Bezerra.

Esse mapa será comparado, mais adiante, com os censos subseqüentes de 1872, 1886 e 1890. Ele mostra uma população ainda muito concentrada nas proximidades da capital, porém em municípios ainda muito grandes, que se espalham em pequenos distritos e povoados.

Na tabela 21, vemos que os principais núcleos populacionais do Oeste Paulista já tinham certo dinamismo econômico, aqui visualizado pelo valor da produção total dos municípios da 3ª e 4ª comarcas, representado monetariamente.

TABELA 21 – VALOR DA PRODUÇÃO DOS MUNICÍPIOS DA 3ª E 4ª COMARCAS PAULISTAS EM 1836

VILAS	PRODUÇÃO (em réis)
São Carlos (Campinas)	308:325$620
Mogi Mirim	308:089$580
Itu	207:391$680
Jundiaí	135:439$720
Capivari	128:562$320
Franca	111:882$920
Araraquara	91:882$000
Itapeva	86:176$000
Porto Feliz	85:890$400
Constituição	53:298$200
Sorocaba	46:978$070
Itapetininga	28:195$080
São Roque	4:973$880
Apiaí	1:406$800

Fonte: Organização do autor com dados de Müller (1978).

Por esta tabela, observamos que a terceira e quarta comarcas representavam um produção total de 1.598:492$270 réis. Para efeito de comparação, a produção da capital da província era de 100:006$345 réis e o total da província era de 4.766:918$493 réis.

Já a tabela 22, mostra o número de estabelecimentos produtivos e os valores da produção para o principal produto do período (açúcar) e daquele que iniciava sua ascensão (café).

Constata-se a existência de nove fazendas de café no município de Campinas (denominado de São Carlos na época) e inclusive duas em Franca, muito distante do porto de Santos.

Na descrição dos municípios da região, Müller informa que em Jundiaí "...plantam os seus moradores a cana de açúcar, e milho e feijão em abundância. Não tem terrenos devolutos". Já para Campinas (São Carlos) é consignado que "...ocupam-se seus habitantes na cultura da cana de açúcar, algum café, e mantimentos. Não tem terrenos devolutos". Para Mogi Mirim, informa que "...a cultura consiste em cana de açúcar, café, algodão, mantimentos, fumo, e criação de gados. Nos belos e extensos campos de seu distrito tem-se concedido sesmarias". Já para Araraquara, informa que "...os habitantes plantam milho, feijão, arroz, alguma cana de açúcar, algodão, fumo; e criam muito gado de todas as espécies. Tem terrenos devolutos" (Citações compiladas por BASSANEZI, 2001).

Pelas citações, podemos constatar o estado da ocupação, com a observação que em Campinas já não há terrenos devolutos, o que acontece na região de Araraquara, ainda pouco ocupada.

TABELA 22 – ESTABELECIMENTOS PRODUTIVOS E PRODUÇÃO DE CAFÉ DE ALGUNS MUNICÍPIOS PAULISTAS EM 1836

	Engenhos de açúcar	Produção de açúcar (arrobas)	Destilarias aguardente	Produção aguardente (canadas)	Fazendas de café	Produção de café (arrobas)	Fazendas de criar	Engenhos de serrar
Jundiaí	29[1]	11.800	2	2.136	-	1.276	1	-
São Carlos	93	158.447	93[2]	7.399	9	8.081	6	16
Mogi Mirim	35[3]	40.520	-	2.312	-	610	37	5
Franca	11	272	34	337	2	211	176	8
Itu	98[4]	91.965	-	5.071	-	1.052	1	1
Capivari	52[5]	52.193	-	490	-	310	-	-
Porto Feliz	76[5]	73.113	-	560	-	990	-	-
Constituição	78[5]	115.609	-	1.078	-	4.699	-	-
Araraquara	1	440	-	70	-	-	8	-

Fonte: Organizado pelo autor com dados de Müller (1978).
Notas: 1 engenhos com destilação de aguardente; 2 provavelmente os mesmos engenhos de açúcar; 3 em muitos destes destilam-se aguardente e plantam café; 4 também fabricam aguardente e rapaduras; 5 também cultivam café.

Novas notícias sobre a população de São Paulo encontramos no "Quadro Estatístico da População da Província de São Paulo Recenseada no anno de 1854", inserido em um relatório do vice-presidente da Província de São Paulo, Antonio Roberto de Almeida. Para Camargo (1952, p. 20), este levantamento "... apesar das falhas e imperfeições é [...] a mais aceitável fonte de informações sobre a população paulista das situadas entre o trabalho de Müeller e o recenseamento de 1872".

TABELA 23 – POPULAÇÃO TOTAL DOS MUNICÍPIOS PAULISTAS EM 1854

Município	População	Porcentagem	Município	População	Porcentagem
Apiaí	3.493	0,83	Mogi das Cruzes (**)	13.126	3,14
Araraquara	7.842	1,87	Mogi Mirim (**)	24.934	5,96
Areias	8.916	2,13	Nazaré Paulista	8.131	1,94
Atibaia (**)	4.238	1,01	Paraibuna	9.493	2,27
Bananal	11.482	2,74	Pindamonhangaba (**)	14.645	3,50
Batatais (**)	3.692	0,88	Piracicaba	6.228	1,49
Bragança Paulista	14.550	3,48	Porto Feliz	4.437	1,06
Campinas	14.201	3,39	Queluz (**)	2.749	0,66
Cananéia	2.664	0,64	Rio Claro (**)	10.848	2,59
Capivari	5.979	1,43	Santa Isabel	7.804	1,86
Casa Branca	16.704	3,99	Santana de Parnaíba (**)	2.602	0,62
Cunha (*)	-	-	Santo Amaro (**)	7.334	1,75
Eldorado	3.820	0,91	Santos (**)	7.033	1,68
Franca (**)	2.965	0,71	São José dos Campos	6.937	1,66
Guaratinguetá (*)	-	-	São Luis de Paraitinga	8.161	1,95
Iguape (**)	15.211	3,63	São Paulo	25.254	6,03
Ilhabela	10.759	2,57	São Roque	9.964	2,38
Itanhaém	1.252	0,30	São Sebastião (**)	5.717	1,37
Itapetininga (**)	24.207	5,78	São Vicente	699	0,17
Itapeva (**)	13.168	3,15	Silveiras (*)	-	-
Itú (**)	7.353	1,76	Sorocaba (**)	19.127	4,57
Jacareí	9.861	2,36	Tatuí	8.016	1,92
Jundiaí	8.689	2,08	Taubaté (**)	4.657	1,11
Limeira (**)	5.045	1,21	Tietê	4.876	1,17
Lorena	9.669	2,31	Ubatuba (*)	-	-
Província de São Paulo				418.532	100,00

Fonte: "Quadro Estatístico da População da Província de São Paulo Recenseada no anno de 1854", compilada e corrigida por Bassanezi (2001).
Obs.: (*) Municípios sem informação; (**) Municípios com Total Parcial; Vários valores foram corrigidos pela autora para sanar inconsistências do levantamento.

Apesar das falhas e inconsistências apontadas por diversos autores, podemos perceber que a população de Jundiaí passa de 5.885, em 1836, para 8.689, no levantamento de 1854. Casa Branca, transformada em vila em 1841, aparece já com 16.704 habitantes. Limeira, transformada em vila em 1842, aparece com um total (parcial) de 5.045 habitantes.

Rio Claro, transformada em vila em 1845, aparece também com um total (parcial) de 10.848 habitantes.

Todos esses dados denotam o crescimento populacional da região e uma crescente ocupação agrícola. Inicia-se então, a implantação ferroviária no Oeste Paulista em 1868 (fundação da CPEF), com uma agricultura desenvolvida e que necessitava da atualização dos métodos de transporte para que pudesse seguir em seu processo de expansão rumo às novas áreas.

4.4 A EXPANSÃO DO CAFÉ E DA POPULAÇÃO NO OESTE PAULISTA

A ocupação econômica do oeste paulista se dá com a expansão da cultura cafeeira, que desencadeou o crescimento demográfico e a instalação de ferrovias. Nas palavras de Saes (1981, p. 37)

> ...o estudo dos fatores determinantes da diretriz dada às ferrovias em São Paulo já encontrou explicações definitivas: as obras de Sérgio Milliet (...), Pierre Monbeig (...), José Francisco de Camargo (...) e Odilon Nogueira de Matos (...), entre outros estabelecem, sob diversas perspectivas, a estreita relação existente entre o desenvolvimento da produção de café, o crescimento da população e as ferrovias em São Paulo.

Esta citação, com a qual concordamos, serve para justificar a obrigatória utilização da regionalização de Milliet (1982), cujo ensaio "Roteiro do café" foi originalmente escrito em 1938, e posteriormente, utilizado no trabalho de Camargo (1952) para analisar o "Crescimento da população no estado de São Paulo e seus aspectos econômicos".

Milliet (1982, p. 11), destaca a importância do café para o desenvolvimento do Estado de São Paulo:

> Durante pouco mais de um século, o panorama do nosso crescimento e do nosso progresso se desdobra num cenário de colinas riscadas por cafezais. Tudo gira em torno do 'ouro verde', dele tudo emana e a ele tudo se destina: homens, animais, máquinas. A terra cansada que ele abandona se despovoa, empobrece, definha; a terra virgem que ele deflora logo se emprenha de vida ativa, enriquece, progride. O fenômeno é visível a olho nu.

A expansão cronológica do café em São Paulo pode ser observada na figura 20, que procura espacializar o "roteiro do café":

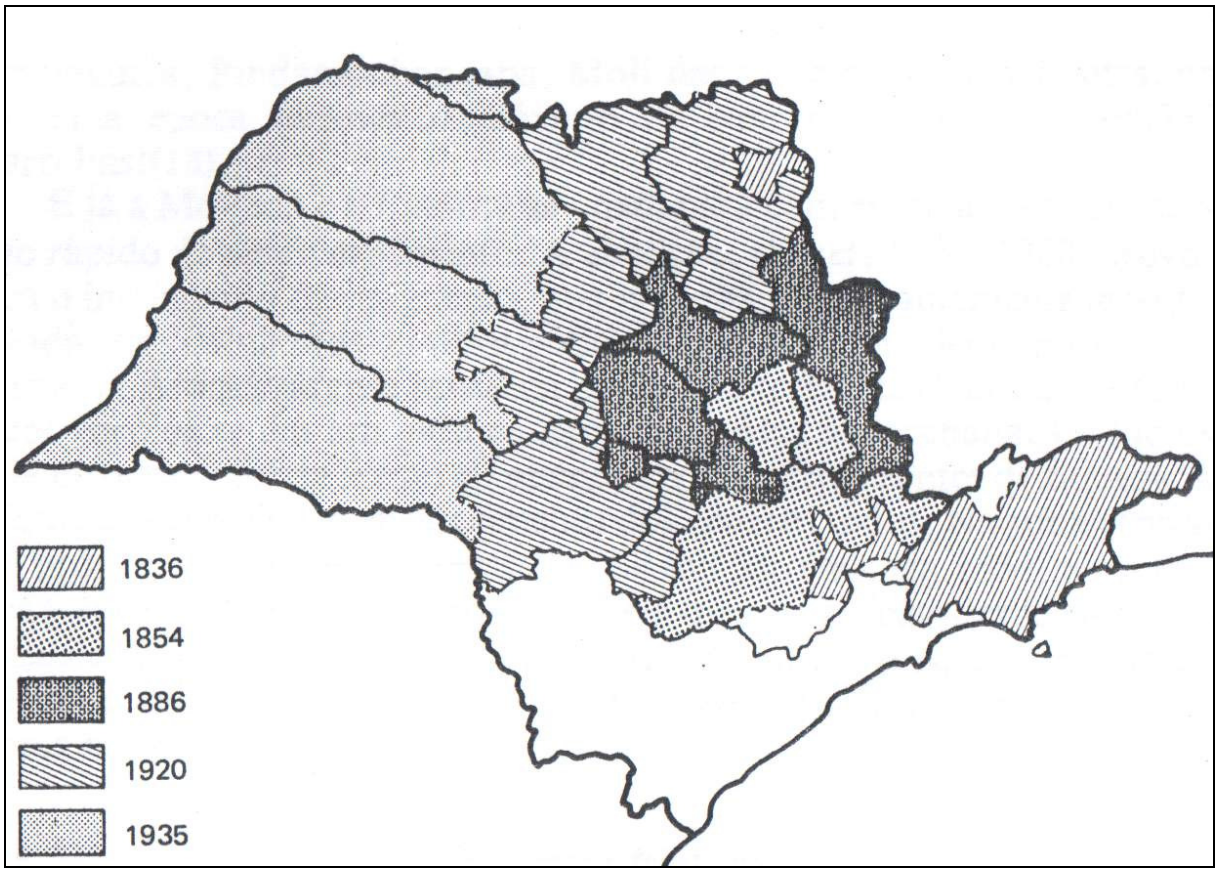


FIGURA 20 – OCUPAÇÃO CRONOLÓGICA DO CAFÉ NO ESTADO DE SÃO PAULO
Fonte: Milliet (1982, p. 23).

Para a análise do fenômeno da expansão cafeeira, uma das maiores dificuldades é a falta de unidades territoriais comparáveis, motivo pelo qual Milliet adota uma divisão do Estado em zonas que acompanham o desenvolvimento cronológico da cultura do café, possibilitando estabelecer "...o zoneamento em obediência aos limites geográficos naturais ou às vias de penetração criadas pelo homem" (MILLIET, 1982, p. 13).

Este zoneamento segue uma ordem que acompanha a penetração do café em São Paulo: a primeira, é a chamada zona norte do Estado, incluindo o litoral, que inclui os municípios do vale do rio Paraíba do Sul rumo à fronteira com o Rio de Janeiro. A segunda, é a que Milliet chamou de "zona central", quando o café passa a ocupar a região central do estado, dominada por Campinas. É formada pelo polígono que tem entre seus vértices as cidades de São Paulo, Santo André, Piedade, Itapetininga, Piracicaba, Campinas, Bragança e

Piracaia, correspondendo à região responsável pela expansão inicial da produção cafeeira rumo ao oeste paulista (MILLIET, 1982, p. 14).

A terceira e quarta zonas, englobam os municípios tributários da Companhia Mogiana e da Companhia Paulista, respectivamente. Já as zonas seguintes, se referem às seguintes áreas: a quinta, engloba a zona da ferrovia Araquarense, a sexta, os municípios tributários da Noroeste do Brasil e da Alta Paulista, e a sétima, vários municípios da Sorocabana. Para o escopo deste trabalho, as zonas de interesse são a zona central e as zonas da Paulista e Mogiana. As demais não estão englobadas, seja por serem anteriores (zona Norte) ou posteriores (as demais) à delimitação deste trabalho, visto que a análise de Milliet se estende até 1920.

Aqui apontamos a particularidade do caso paulista, já estabelecida por outros autores, em que as regiões do Estado tomaram o nome das ferrovias que as serviram. Isso mostra a grande importância que tiveram as ferrovias para a ocupação e desenvolvimento de várias regiões do estado.

TABELA 24 – ZONAS DA EXPANSÃO CAFEEIRA PELA REGIONALIZAÇÃO DE MILLIET COM INTERESSE PARA A EXPANSÃO FERROVIÁRIA ENTRE 1868 E 1892

ZONAS	MUNICÍPIOS
ZONA CENTRAL	Angatuba, Anhembi, Araçariguama, Atibaia, Bofete, Bragança, Cabreúva, Campinas, Campo Largo, Conchas, Capivari, Cotia, Guareí, Indaiatuba, Itapetininga, Itatiba, Itu, Joanópolis, Jundiaí, Juqueri, Laranjal, Monte-Mor, Nazaré, Parnaíba, Pereiras, Piedade, Piracaia, Piracicaba, Porongaba, Porto Feliz, Rio das Pedras, Santo, Santa Bárbara, São Pedro, São Roque, Sarapuí, Sorocaba, Tatuí, Tietê, Una e Vila Americana.
ZONA DA MOGIANA	Amparo, Altinópolis, Batatais, Brodósqui, Caconde, Cajuru, Casa Branca, Cravinhos, Espírito Santo do Pinhal, Franca, Guará, Igarapava, Itapira, Ituverava, Jardinópolis, Mogi Mirim, Mogi Guaçu, Mococa, Nuporanga, Orlândia, Patrocínio do Sapucaí, Pedregulho, Pedreira, Ribeirão Preto, Sertãozinho, São João da Boa Vista, São José do Rio Pardo, São Joaquim, São Simão, Santo Antônio da Alegria, Santa Rosa, Serra Azul, Serra Negra, Socorro, Tambaú, Tapiratiba e Vargem Grande.

continua

conclusão

TABELA 24 – ZONAS DA EXPANSÃO CAFEEIRA PELA REGIONALIZAÇÃO DE MILLIET COM INTERESSE PARA A EXPANSÃO FERROVIÁRIA ENTRE 1868 E 1892

ZONA DA PAULISTA	Anápolis, Araras, Araraquara, Barretos, Bebedouro, Cajobi, Colina, Descalvado, Guaíra, Guariba, Jaboticabal, Leme, Limeira, Monte Azul, Olímpia, Palmeiras, Pirassununga, Pitangueiras, Porto Ferreira, Rio Claro, São Carlos, SantaCruz da Conceição, Santa Rita do Passa-Quatro e Viradouro.

Fonte: Milliet (1982, p. 13-15)
Obs.: Apesar de alguns dos municípios citados terem sido criados após 1892, seus nomes constituem núcleos territoriais identificáveis na região analisada.

José Francisco de Camargo utilizou a mesma regionalização de Milliet com algumas adaptações:

> Adotando o seu esquema geral, procuramos completá-lo com a inclusão da zona da capital, de Santos, compreendendo o litoral sul e da baixa Sorocabana, atualizando os dados para 1940, data do último recenseamento por nós utilizado. Fizemos algumas modificações que nos pareceram indispensáveis, dado o fim de nosso estudo (CAMARGO, 1952, p. 28).

Com base nessas modificações, pequenas para o período analisado em nosso trabalho, Camargo elaborou o mapa das zonas econômico-demográficas do estado de São Paulo, que apresentamos abaixo.

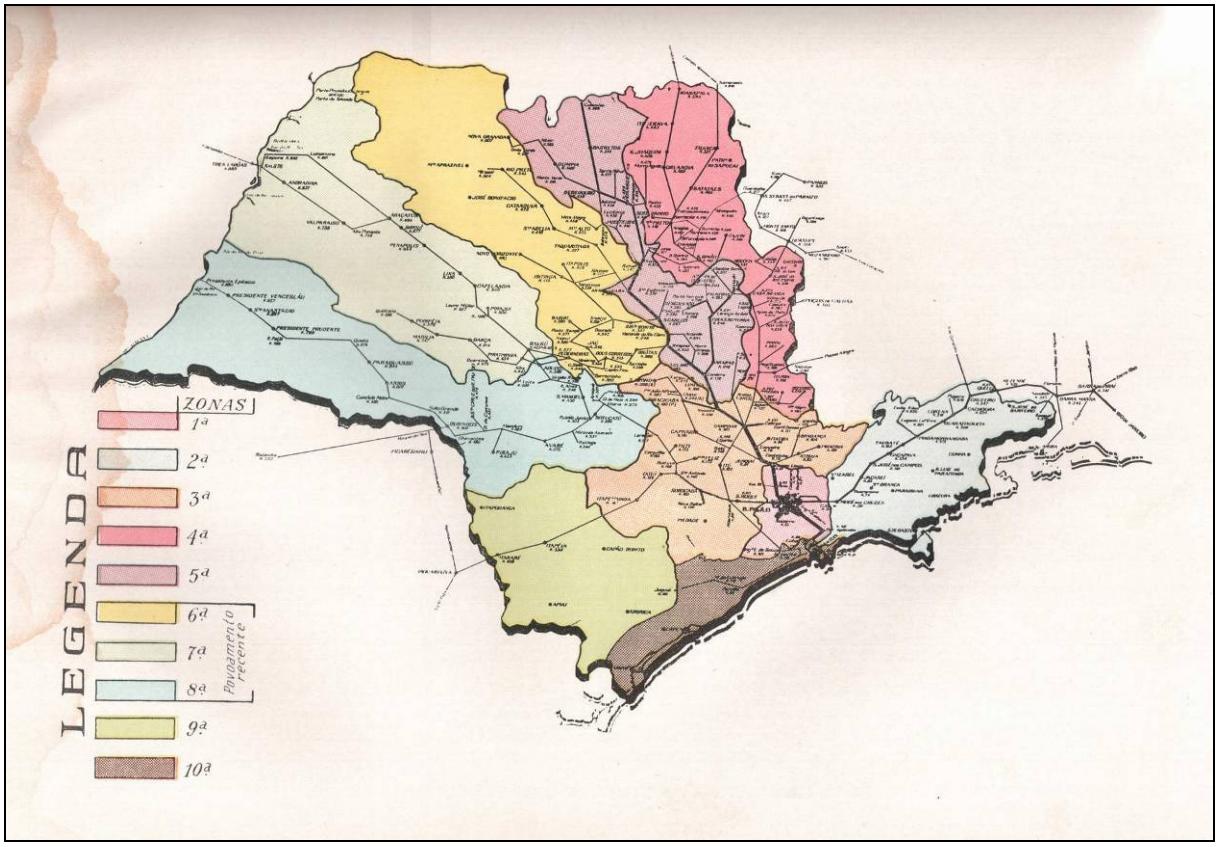


FIGURA 21 – REGIONALIZAÇÃO DO ESTADO DE SÃO PAULO EM ZONAS ECONÔMICO-DEMOGRÁFICAS

Fonte: Camargo (1952, p. 28a).

O que Millet chamou de zona central aparece no mapa como 3ª zona e as zonas da Mogiana e Paulista são, respectivamente, as zonas 4ª e 5ª do mapa.

Em relação à zona central, dominada por Campinas, na tabela abaixo podemos visualizar o crescimento da população e da produção de café e a diminuição da importância da produção de açúcar. Também verifica-se o crescimento do cultivo de algodão. Os dados estão tabulados para antes do período abordado (1836), um pouco antes (1854), quase no final do período (1886) e algum tempo depois do período analisado (1920).

TABELA 25 – EVOLUÇÃO POPULACIONAL E ECONÔMICA DA ZONA CENTRAL DE SÃO PAULO

Ano	População	Café em arrobas	Algodão em arrobas	Açúcar em arrobas
1836	102.733	70.378	-	354.300
1854	126.429	491.397	-	538.535
1886	299.216	3.008.350	272.674	218.504
1920	769.802	2.780.525	1.995.421	263.759

Fonte: Milliet, 1982, p. 43.

Já na tabela 26, aparece representada a produção de café da zona central

TABELA 26 – PRODUÇÃO DE CAFÉ DA ZONA CENTRAL DE SÃO PAULO

UNIDADES ESTATÍSTICAS	1836	1854	1886	1920
Itapetininga	30	2.240	28.833	37.341
Tatuí	-	950	-	52.754
Paranaíba	55.000	-	20.184	133
São Roque	30	6.000	5.000	6.260
Atibaia	520	6.100	18.667	310.188
Porto Feliz	990	6.350	10.000	124.700
Bragança	2.400	36.755	250.000	182.000
Itu	1.052	16.702	274.667	335.720
Campinas	8.021	335.550	1.500.000	795.680
Sofocaba	770	12.750	1.000	2.328
Capivari	310	8.000	93.333	91.253
Jundiaí	1.276	60.000	506.666	441.347
Piracicaba	-	-	300.000	486.761

Fonte: Elaboração do autor com dados de Milliet (1982, p. 48).
Obs: Para preservar as unidades estatísticas comparáveis estão englobados os valores dos desdobramentos municipais posteriores.

Foi incluído o ano de 1920, para mostrar a queda na produção do café, destes municípios, que foram pioneiros na cultura do café. Esta queda se relacionava ao sistema de plantio. Nas palavras de Canabrava (1972, p. 93; 96),

> ... colher café significava o usufruto de um sistema consagrado pelo consenso de 'esgotar a terra sem arte nem ciência (...). Quando decadentes, os cafezais se apresentavam 'incapazes de dar uma colheita que pague o trabalho que exigem', mais valia do ponto de vista econômico desflorestar novas áreas, partir para as faixas pioneiras e formar novas fazendas de café.

Desse modo, a rentabilidade da planta minguava após 20 a 25 anos, jogando para mais longe o plantio e forçando a expansão das ferrovias.

Nas tabelas 27 e 28, aparecem representados os municípios da zona da Paulista e da Mogiana, respectivamente, conforme regionalização de Milliet (1982). Estão representadas as respectivas populações e a produção de café. Nessas tabelas podemos perceber o deslocamento da produção cafeeira rumo ao interior e a coincidência entre a decadência da região mais próxima da zona central e o crescimento da produção nas zonas que receberam a ferrovia a partir da década de 1890.

Por outro lado, observa-se que alguns municípios, como Rio Claro, aumentam a população mesmo perdendo produção após 1886. Tal fato se explica pelo pioneiro desenvolvimento da indústria (MILLIET, 1982, p. 52).

TABELA 27 – PRODUÇÃO DE CAFÉ E POPULAÇÃO DE MUNICÍPIOS DA ZONA DA PAULISTA

Unidades Estatísticas	CAFÉ				POPULAÇÃO			
	1836	1854	1886	1920	1836	1854	1886	1920
Rio Claro	-	99.670	600.000	428.267	-	6.564	20.133	57.809
Araras	-	-	500.000	244.107	-	-	9.579	25.613
Araraquara	440	2.000	140.000	410.320	2.764	4.965	9.559	48.119
Barretos	-	-	-	399.174	-	-	-	84.828
Jabuticabal	-	-	40.000	1.026.006	-	2.885	26.224	138.756
Descalvado	-	-	416.667	553.268	-	2.430	24.170	62.366
Limeira	-	121.800	200.000	167.240	-	5.045	15.879	32.550
Palmeiras	-	-	244.800	155.860	-	-	5.650	12.784
São Carlos	-	-	66.667	693.193	-	-	16.104	54.225
Santa Rita	-	-	250.000	238.100	-	-	6.495	20.207

Fonte: Elaboração do autor com dados de Milliet (1982, p. 54).
Obs: Para preservar as unidades estatísticas comparáveis estão englobados os valores dos desdobramentos municipais posteriores.

TABELA 28 – PRODUÇÃO DE CAFÉ E POPULAÇÃO DE MUNICÍPIOS DA ZONA DA MOGIANA

Unidades Estatísticas	CAFÉ				POPULAÇÃO			
	1836	**1854**	**1886**	**1920**	**1836**	**1854**	**1886**	**1920**
Amparo	-	-	933.333	722.273	-	3.840	17.325	53.185
Socorro	-	-	40.000	138.533	-	3.050	8.695	26.545
Mogi Mirim	610	80.000	-	229.547	9.677	12.636	14.935	37.700
Itapira	-	-	-	381.560	-	-	-	26.594
Esp. S. Pinhal	-	-	150.600	406.427	-	-	10.515	30.659
Mogi Guaçu	-	-	-	61.935	-	4.931	4.768	12.902
S. J. Boa Vista	-	-	150.000	477.267	-	3.460	9.555	51.993
Casa Branca	-	1.750	300.000	320.140	-	7.014	7.748	37.108
S. J. Rio Pardo	-	-	200.000	650.753	-	-	4.255	48.152
Caconde	-	-	-	218.980	-	5.140	9.177	24.791
Mococa	-	-	93.333	342.667	-	-	-	26.157
São Simão	-	-	-	519.353	-	4.550	6.367	40.075
Cajuru	-	-	135.333	144.100	-	3.682	6.497	25.967
Ribeirão Preto	-	-	-	1.149.3	-	-	-	125.911
Batatais	-	-	-	508.553	-	-	19.915	58.526
Franca	211	-	60.000	430.827	10.664	2.964	10.040	44.308
Patrocínio	-	-	-	83.600	-	-	2.248	9.321
Ituverava	-	-	-	121.700	-	-	4.585	23.552
Igarapava	-	-	-	202.673	-	-	7.638	32.678
Nuporanga	-	-	-	441.917	-	-	-	52.890
Serra Negra	-	-	200.000	299.820	-	-	9.148	22.960

Fonte: Elaboração do autor com dados de Milliet (1982, p. 53).
Obs: Para preservar as unidades estatísticas comparáveis estão englobados os valores dos desdobramentos municipais posteriores.

O desenvolvimento da região do oeste paulista também pode ser aquilatado através das atividades tipicamente urbanas que vão se desenvolvendo nestes núcleos urbanos. Abaixo se apresentam comparadas, as profissões liberais existentes nas cidades de Campinas, Rio Claro e Jundiaí segundo o recenseamento realizado em 1872 (RECENSEAMENTO GERAL DO BRAZIL EM 1872).

TABELA 29 – PROFISSÕES LIBERAIS EM CAMPINAS, RIO CLARO E JUNDIAÍ EM 1872

Profissões	Campinas	Rio Claro	Jundiaí
Religiosos Seculares	11	3	2
Juízes	6	1	1
Advogados	12	6	3
Notários e Escrivães	11	5	2
Procuradores	15	-	-
Oficiais de Justiça	8	2	1
Médicos	16	9	1
Cirurgiões	11	2	1
Farmacêuticos	37	6	1
Parteiros	1	3	-
Professores e homens de	91	20	7
Empregados Públicos	52	6	14
Artistas	145	89	19

Fonte: Recenseamento Geral do Brazil, 1872.

Na tabela 29, constata-se que o centro dinâmico da economia se deslocava para Campinas. Já Jundiaí, de colonização muito antiga e mais próxima da capital, não apresenta o mesmo dinamismo das regiões de fronteira da produção cafeeira.

Também a região servida pela ferrovia, já conta com um nascente operariado, dedicado a “profissões manuais ou mecânicas”, conforme a tabela 30.

TABELA 30 – PROFISSÕES MANUAIS OU MECÂNICAS EM CAMPINAS, RIO CLARO E JUNDIAÍ EM 1872

Profissões		CAMPINAS	RIO CLARO	JUNDIAÍ
Costureiras		774	595	298
Operários	Canteiros, calceteiros, mineiros e cavouqueiros	175	-	-
	Em metais	180	46	10
	Em madeiras	290	206	50
	Em tecidos	476	102	-
	De edificações	317	76	6
	Em couros/peles	109	18	7
	Em tinturaria	63	-	-
	De vestuários	68	48	29
	De chapéus	51	15	-
	De calçado	73	23	4
TOTAL		2.576	1.129	404

Fonte: Recenseamento Geral do Brazil, 1872.

O que foi dito acima, para as atividades liberais, se repete para o caso de Jundiaí em relação ao operariado. O dinamismo econômico se desloca rumo ao oeste paulista, processo que é favorecido pelas experiências pioneiras de implantação do trabalho livre.

A vinda de profissionais qualificados que acabam abandonando as fazendas e se dirigindo para as cidades, é acelerado pela implantação ferroviária. Ela se constitui em um meio de transporte mais adequado à produção cafeeira e seus trabalhadores são todos assalariados. Nas palavras de Mautner (1992, p. 62) as estradas de ferro se constituem no "setor pioneiro na formação do trabalho assalariado e influente na constituição da mão-de-obra da construção urbana", o que pode se estendido aos outros ramos da atividade urbana.

A imigração foi um fator importante no aumento populacional de São Paulo, particularmente a partir de 1886. No período de 1827 a 1836 chegam a São Paulo 53.104 estrangeiros. Porém, destes, 41.930 entraram entre 1875 e 1886:

> É justamente o ano de 1886 o do início da construção da hospedaria de imigrantes em São Paulo e do financiamento do transporte marítimo dos imigrantes pelo governo provincial. Tais iniciativas mostram o interesse que o problema migratório apresentará daí em diante.
> A partir de 1887 começam a tomar vulto as correntes imigratórias para o Estado de São Paulo. Nesse ano entrariam mais de 32.000 estrangeiros, número que ultrapassaria os 92 milhares no ano seguinte. No último decênio do século registrou-se em 1892 e 1895 a entra de maiores contingentes; respectivamente 108.688 e 139.998 imigrantes. De 1887 a 1900 São Paulo recebeu 909.417 imigrantes, aos quais se devem juntar 552 trabalhadores nacionais (CAMARGO, 1952, p.. 115).

Na tabela abaixo relacionamos a população de toda a província de São Paulo em 1872, de acordo com o recenseamento daquele ano:

TABELA 31 - POPULAÇÃO DE SÃO PAULO EM 1872

Município	População	Município	População
Amparo	11.756	Limeira	14.283
Apiaí	7.603	Lorena	9.081
Araçoaiba da Serra	5.144	Mococa	3.934
Araraquara	7.128	Mogi das Cruzes	15.011
Araras	5.495	Mogi Mirim	21.468
Areias	5.717	Monte Mor	3.318
Atibaia	6.146	Natividade da Serra	5.281
Bananal	15.606	Nazaré Paulista	5.280
Batatais	11.255	Paraibuna	10.132
Botucatu	14.051	Piedade	4.812
Bragança Paulista	19.495	Pindamonhangaba	14.636
Brotas	9.941	Piracaia	6.160
Cabreúva	2.968	Piracicaba	18.980
Caçapava	10.883	Pirassununga	9.531
Caconde	3.912	Porto Feliz	7.669
Cajuru	7.603	Queluz	8.857
Campinas	31.397	Ribeirão Preto	5.552
Cananéia	3.945	Rio Claro	15.035
Capão Bonito	7.063	Salesópolis	4.103
Capivari	8.197	Santa Bárbara D'Oeste	2.589
Caraguatatuba	1.668	Santa Branca	5.515
Casa Branca	11.063	Santa Isabel	10.389
Cotia	5.024	Santana de Parnaíba	3.338
Cruzeiro	4.931	Santo Amaro	10.366
Cunha	7.873	Santos	9.191

continua

conclusão

TABELA 31 - POPULAÇÃO DE SÃO PAULO EM 1872			
Descalvado	5.709	São Bento do Sapucaí	6.060
Eldorado	5.464	São Carlos	6.897
Franca	21.419	São João da Boa Vista	7.575
Guaratinguetá	20.837	São José do Barreiro	5.669
Ibiúna	5.545	São José dos Campos	15.154
Iguape	16.005	São Luis do Paraitinga	13.894
Ilhabela	6.740	São Paulo	31.385
Indaiatuba	3.749	São Roque	6.396
Itanhaém	1.566	São Sebastião	4.712
Itapetininga	21.426	São Simão	3.507
Itapeva	14.612	São Vicente	1.593
Itapira	5.895	Sarapuí	4.371
Itaporanga	5.343	Serra Negra	4.756
Itatiba	6.660	Silveiras	11.973
Itu	10.821	Sorocaba	13.999
Jaboticabal	7.898	Tatuí	15.039
Jacareí	10.203	Taubaté	18.933
Jaú	6.406	Tietê	10.007
Jundiaí	7.805	Ubatuba	7.565
Lençóis Paulista	13.391		
Província de São Paulo			837.354

Fonte: Recenseamento Geral do Brazil de 1872, tabulação de Bassanezi (2001).

Com os dados da tabela acima, elaboramos o mapa da população de São Paulo em 1872, que, comparado com o mapa da população de 1836, atesta o grande crescimento populacional da Província.

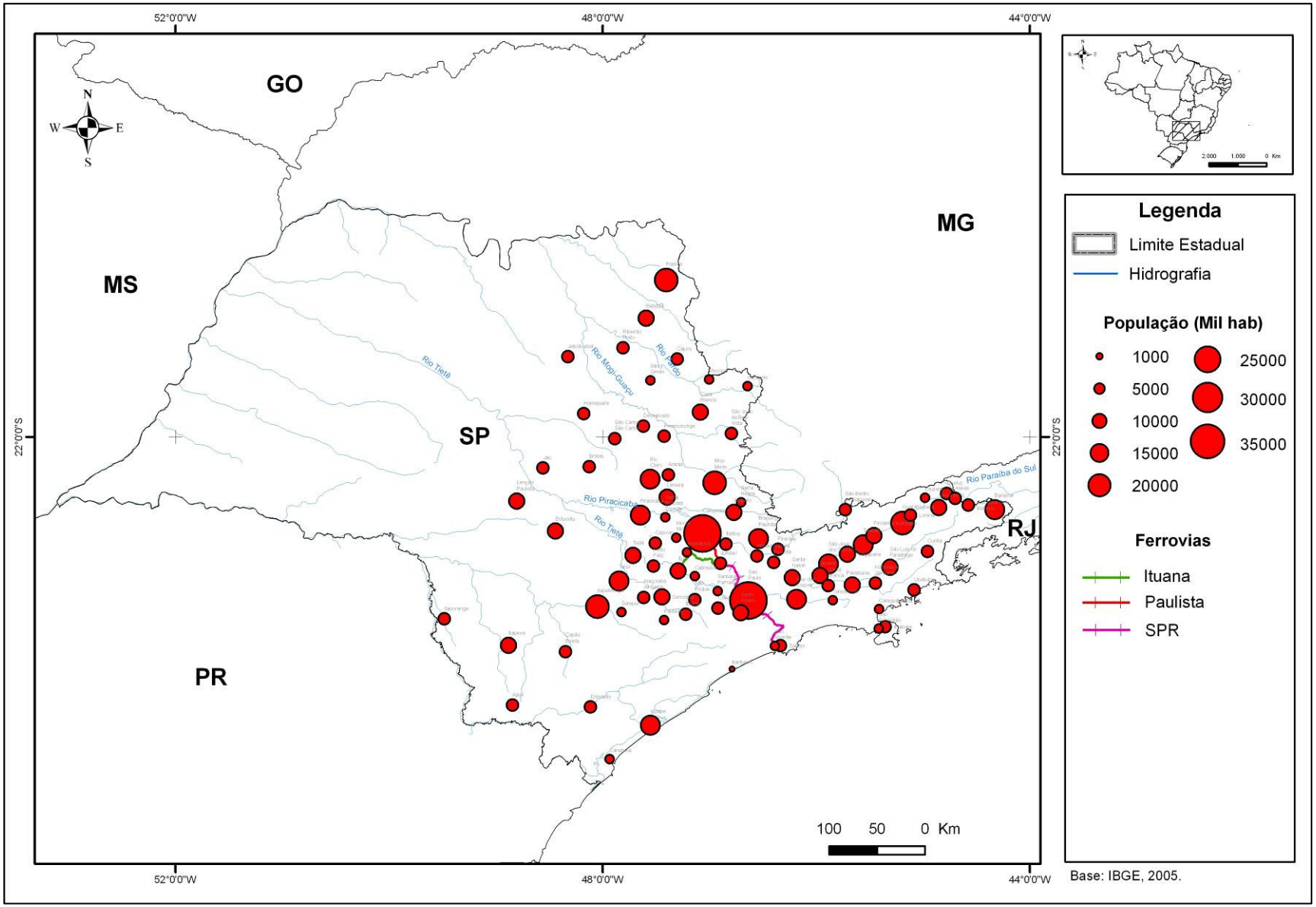


FIGURA 22 – POPULAÇÃO DOS MUNICÍPIOS DA PROVÍNCIA DE SÃO PAULO EM 1872

Fonte: Recenseamento do Brazil em 1872; Bassanezi (2001).
Obs.: Elaboração técnica de Jose Fernando Rodrigues Bezerra.

Da mesma forma que a tabela 17, com a cronologia da criação de municípios e distritos de São Paulo até 1836, apresentamos o restante da tabela com a cronologia de criação dos municípios e distritos entre 1837 e 1892, que serviram de base para a tabulação de municípios e distritos existentes nos mapas ferroviários de São Paulo.

TABELA 32 – MUNICÍPIOS E DISTRITOS CRIADOS EM SÃO PAULO ENTRE 1837 E 1892

	Criação Distrito	Criação Município	Origem	Observações
Itaquaquecetuba	1838	1953	Mogi das Cruzes	
Salesópolis	1838	1857	Mogi das Cruzes	
São João da Boa Vista	1838	1859	Moji-Mirim	
Socorro	1838	1871	Bragança Paulista	
Amparo	1839	1857	Bragança Paulista	
Itapecerica da Serra	1841	1877	Santo Amaro	
Santa Branca	1841	1856	Jacareí	
Serra Negra	1841	1859	Moji-Mirim	
Aparecida	1842	1844	Guaratinguetá	1880-1882 – distrito; 1882 – povoado
	1880	1882	Guaratinguetá	1891 – distrito; 1928 - município
Jarinu	1842	1948	Atibaia; Jundiaí	
Pirassununga	1842	1865	Moji-Mirim; Limeira	
Santa Bárbara d'Oeste	1842	1869	Piracicaba; Campinas	
São José do Barreiro	1842	1859	Areias	
São Simão	1842	1865	Casa Branca	
Capão Bonito	1843	1857-1866	Itapetininga	
Descalvado	1844	1865	Moji-Mirim	Também distrito de Rio Claro
Sarapuí	1844	1872-1934	Itapetininga	
Botucatu	1846	1855	Itapetininga	
Brotas	1846	1859	Araraquara; Rio Claro	
Cajuru	1846	1865	Casa Branca; Batatais	
Conceição do Cruzeiro	1846	1871-1901	Lorena	Município extinto; sucedido por Cruzeiro
Pinheiros	1846	1881-1934	Queluz	
Guararema	1846-1850		Mogi das Cruzes	reconduzido a povoado; 1872 – distrito; 1898 - município
Caraguatatuba	1847	1857	São Sebastião	
Itapira	1847	1858	Moji-Mirim	
Ituverava	1847	1885	Franca	
Piedade	1847	1857	Sorocaba	
Arujá	1852		Mogi das Cruzes	
Itirapina	1852	1935	Rio Claro	
Juquiá	1853-1938		Iguape	

continua

continuação

TABELA 32 – MUNICÍPIOS E DISTRITOS CRIADOS EM SÃO PAULO ENTRE 1837 E 1892				
Itaporanga	1855	1871	Itapeva	
Mococa	1856	1871	Casa Branca	Também distrito de Caconde
Jaboticabal	1857	1867	Araraquara	
Jataí	1857	1887-1934	Silveiras	Município extinto
Monteiro Lobato	1857	1880-1934	Taubaté	Freguesia e vila de Buquira
Águas de Santa Bárbara	1858	1876	Botucatu	Também distrito de Lençois Paulista
Lençóis Paulista	1858	1865	Botucatu	
Natividade da Serra	1858	1863-1934	Paraibuna	
São Carlos	1858	1865	Araraquara	
Jaú	1859	1866	Brotas	
Paranapanema	1859	1885-1934	Itapeva	
Ipuã	1859-1872		Batatais	Período 1872-1877 - reconduzido a povoado
				1877-1909 - distrito de Batatais e Nuporanga
Espírito Santo do Pinhal	1860	1877	Moji-Mirim	
Redenção da Serra	1860	1877-1934	Taubaté	
Alambari	1861	1991	Itapetininga	
Santo Antônio do Pinhal	1861-1876		São Bento do Sapucaí	1876-1880 - reconduzido a povoado; 1880-1934 - distrito de S. B. do Sapucaí
São Pedro	1864	1881	Piracicaba	
Igaratá	1864-1868	1873-1934	São José dos Campos	também perteceu a S. Isabel
Divinolândia	1865	1953	Caconde	também pertenceu a S. J. do Rio Preto
Dois Córregos	1865	1874	Brotas	
Anhembi	1866	1891	Botucatu; Piracicaba	
Bofete	1866	1880	Botucatu; Tatuí	
Capão Bonito2	1866	1868	Itapetininga	
Lagoinha	1866	1880-1934	São Luis do Paraitinga	
S. Rita Passa Quatro	1866	1885	Descalvado	Também perteceu a Casa Branca e Pirassununga
Santo Antônio da Alegria	1866	1885	Batatais; Cajuru	
Tremembé	1866-1868	1896	Taubaté	1868-1891 - reconduzido a povoado
				1891 - distrito de Taubaté
Araras	1869	1871	Limeira	
Embu	1869-1870		São Paulo	1870 - reconduzida a povoado de São Paulo (M'Boi)
	1880	1959	Itapecerica da Serra	
Avaré	1870	1875	Botucatu	
Jacupiranga	1870	1927	Iguape	
Ribeirão Preto	1870	1871	São Simão	
Guareí	1871	1880-1934	Itapetininga	

continua

continuação

TABELA 32 – MUNICÍPIOS E DISTRITOS CRIADOS EM SÃO PAULO ENTRE 1837 E 1892				
Itaberá	1871	1891	Itaporanga; Itapeva	
Piraju	1871	1880	Itaporanga	
Angatuba	1872	1885	Itapetininga	
Jambeiro	1872	1876	Caçapava	
Miracatu	1872	1938	Iguape	
Ribeira	1872	1910-1934	Apiaí	
Santa Cruz do Rio Pardo	1872	1876	Lencóis Paulista	
Morro Agudo	1872-1877		Batatais	1877-1885 - reconduzido a povoado
	1885-1909		Batatais; Nuporanga	
Rifaina	1873-1921		Franca	
Bom Jesus dos Perdões	1873	1959	Nazaré Paulista	
Nuporanga	1873	1885-1909	Batatais	
Barretos	1874	1885	Jaboticabal	
Itaí	1874	1891	Itapeva	
Patrocínio Paulista	1874	1885	Franca	
São José do Rio Pardo	1874-1877		Casa Branca	1877-1880 - reconduzida a povoado, incorporando-o ao município de Caconde
	1880	1885	Casa Branca	
Altinópolis	1875	1918	Batatais	
Piquete	1875	1891	Lorena	
São Pedro do Turvo	1875	1891	Lencóis Paulista	Também pertenceu a S. Cruz do Rio Pardo
Cachoeira Paulista	1876	1880	Lorena	
Pereiras	1876	1889	Tatuí	
Bariri	1877	1890	Jaú	
Pilar do Sul	1877	1891-1934	Sarapuí	
São Miguel Arcanjo	1877	1889	Itapetininga	
Espírito Santo do Turvo	1878	1885-1934	Lencóis Paulista	
Guapiara	1878	1948	Capão Bonito	
São José do Rio Preto	1879	1894	Jaboticabal	
Boa Esperança do Sul	1880	1898	Araraquara	
Campos Novos Paulista	1880	1885	S. Cruz do Rio Pardo	
Espírito Santo da Fortaleza	1880	1887-1896	Lencóis Paulista	Município extinto
Mairiporã	1880	1889	Guarulhos	
São Manuel	1880	1885	Botucatu	
Taquaritinga	1880	1892	Jaboticabal	
Pitangueiras	1881	1893	Jaboticabal	
Santa Cruz da Conceição	1881	1898-1934	Araras	Também distrito de Pirassununga
Santa Cruz das Palmeiras	1881	1885	Casa Branca	

continua

conclusão

TABELA 32 – MUNICÍPIOS E DISTRITOS CRIADOS EM SÃO PAULO ENTRE 1837 E 1892				
Santa Maria da Serra	1881	1959	São Pedro	
Ribeirão Bonito	1882	1890	Brotas	
Ribeirão Branco	1883	1892-1934	Itapeva	
Fartura	1884	1891	Itaporanga	
Ibitinga	1885	1890	Araraquara	
Itararé	1885	1893	Itapeva	
Porangaba	1885	1927	Tatuí	
Salto	1885	1889	Itu	
Serra Azul	1885	1927	São Simão	
Sertãozinho	1885	1896	Ribeirão Preto	
Jeriquara	1885-1910		Franca	Período 1910-1919 - reconduzido a povoado
Sete Barras	1885-1944		Iguape; Eldorado	
Itápolis	1886	1891	Araraquara	
Monte Alegre do Sul	1887	1948	Amparo	
Vargem Grande do Sul	1888	1921	São João da Boa Vista	
Porto Ferreira	1888-1892	1896	Descalvado.	Também foi distrito de Pirassununga
Ribeirão Grande	1889-1910		Botucatu	
Pederneiras	1889	1891	Lencóis Paulista	
Rio das Pedras	1889	1894	Piracicaba	
Analândia	1890	1897	Rio Claro	
Pedreira	1890	1896	Amparo	
Bocaina	1891	1891	Jaú	
Conceição do Monte Alegre	1891	1876-1933	Campos Novos Paulista	Município extinto
Cruzeiro	1891	1891-1892	Conceição do Cruzeiro	1892 Sucedeu Conceição do Cruzeiro como município
Dourado	1891	1897	Brotas	
Itatinga	1891	1896	Avaré	
Leme	1891	1895	Pirassununga	
Mineiros do Tietê	1891	1898	Dois Córregos	
Morungaba	1891	1964	Itatiba	
Óleo	1891	1917	S. Cruz do Rio Pardo	
Pardinho	1891	1959	Botucatu	
Salto Grande	1891	1911	S. Cruz do Rio Pardo	
Arapeí	1891-1892		Bananal	Extinto o distrito em 01-10-1892
Joanópolis	1891-1892		Piracaia	Período 1892-1893 - reconduzido a povoado
Bebedouro	1892	1894	Jaboticabal	06-09-1892
Jardinópolis	1892	1898	Batatais	
Pirapora do Bom Jesus	1892	1959	Santana de Parnaíba	
Tambaú	1892	1898	Casa Branca	

Fonte: Organizado pelo autor com dados de SÃO PAULO, Instituto Geográfico e Cartográfico (1995a e 1995b).
Obs.: Não considerados os municípios do atual Estado do Paraná.

Para efeito de comparação, relacionamos, na tabela abaixo, a população dos municípios e distritos percorridos pela Companhia Paulista durante o Recenseamento Geral do Império de 1872.

TABELA 33 - POPULAÇÃO DOS MUNICÍPIOS PERCORRIDOS PELA CPEF, 1872

Municípios	Distritos (Freguesias)	População Distritos	População Total
Jundiaí			7.805
Campinas	N. S. da Conceição de Campinas	16.647	
	N. S. do Carmo e Santa Cruz de Campinas	14.750	31.397
Santa Bárbara D'Oeste			2.589
Limeira			14.283
Rio Claro	S. João Baptista do Rio Claro	12.243	
	N. S. da Conceição de Itaquery	2.792	15.035
Araras			5.495
Pirassununga	Santa Rita do Passa Quatro	2.362	
	S. Bom Jesus dos Aflitos de Pirassununga	7.169	9.531
Descalvado			5.709
Província de São Paulo			837.354

Fonte: Recenseamento do Brazil em 1872; Bassanezi (2001).

A população desses municípios perfaz um total de 91.844 habitantes, cerca de 11% da população da província no ano de 1872. A distribuição desta população segundo sua condição social pode ser verificada na tabela 34.

TABELA 34 – CONDIÇÃO SOCIAL DA POPULAÇÃO DOS MUNICÍPIOS PERCORRIDOS PELA CPEF, 1872

Municípios	População			
	Livre	Escrava	Total	Percentual Pop. Escrava
Jundiaí	5.953	1.852	7.805	23,73
Campinas	17.712	13.685	31.397	43,59
Santa Bárbara D'Oeste	2.376	213	2.589	8,23
Limeira	11.229	3.054	14.283	21,38
Rio Claro	11.100	3.935	15.035	26,17
Araras	3.430	2.065	5.495	37,58
Pirassununga	7.857	1.674	9.531	17,56
Descalvado	4.370	1.339	5.709	23,45
Província de São Paulo	680.742	156.612	837.354	18,70

Fonte: Recenseamento do Brazil em 1872; Bassanezi (2001).

Segundo esse critério, vemos que em Campinas a população escrava chega a 43% da população total. Porém, com exceção de Santa Bárbara do Oeste e Pirassununga, que têm populações próximas ou inferiores à média provincial, todos os demais estão acima desta mesma média.

Já em 1886, data de levantamento realizado pela Comissão Central de Estatística, consubstanciada no "**Relatório apresentado ao Exmo. Sr. Presidente da Província de S. Paulo pela Commissão Central de Estatístistica"**, fonte das informações tabuladas por Milliet, a população total de São Paulo era a que consta na tabela 35:

TABELA 35 – POPULAÇÃO DOS MUNICÍPIOS PAULISTAS EM 1886

Municípios	População	Municípios	População
Águas de Santa Bárbara	3.218	Jaú	18.341
Amparo	17.325	Jundiaí	10.254
Angatuba	4.083	Lagoinha	5.020
Apiaí	7.531	Lavrinhas	5.348
Araçariguama	2.465	Lençóis Paulista	10.111
Araçoiaba da Serra	6.375	Limeira	15.879
Araraquara	9.559	Lorena	10.333
Araras	9.519	Mococa	5.255
Areias	6.788	Mogi das Cruzes	19.454
Atibaia	9.034	Mogi Guaçu	4.768
Avaré	8.706	Mogi Mirim	14.935
Bananal	17.654	Monte Mor	4.656
Batatais	19.915	Monteiro Lobato	4.796
Bofete	3.661	Natividade da Serra	6.524
Bom Sucesso	3.076	Nazaré Paulista	6.710
Botucatu	15.985	Paraibuna	11.159
Bragança Paulista	16.214	Patrocínio Paulista	2.248
Brotas	6.546	Piedade	7.068
Cabreúva	3.606	Pindamonhangaba	17.811
Caçapava	11.613	Piracaia	8.134
Cachoeira Paulista	4.412	Piracicaba	22.150
Caconde	9.177	Pirajú	10.238
Cajuru	6.497	Pirassununga	15.913
Campinas	41.253	Porto Feliz	5.781
Campos Novos Paulista	3.205	Queluz	6.455
Cananéia	5.355	Redenção da Serra	7.445
Capão Bonito	8.084	Ribeirão Preto	10.420
Capivari	10.494	Rio Claro	20.133
Caraguatatuba	1.951	Salesópolis	6.195
Casa Branca	7.748	Santa Bárbara D'Oeste	5.110
Cotia	7.517	Santa Branca	6.020
Cruzeiro	5.421	Santa Cruz das Palmeiras	5.650
Cunha	10.856	Santa Cruz do Rio Pardo	9.655

continua

conclusão

TABELA 35 – POPULAÇÃO DOS MUNICÍPIOS PAULISTAS EM 1886			
Descalvado	8.257	Santa Isabel	6.441
Dois Córregos	8.264	Santa Rita do Passa Quatro	6.459
Eldorado	6.823	Santana do Parnaíba	4.931
Espírito Santo do Pinhal	10.515	Santo Amaro	6.259
Espírito Santo do Turvo	1.796	Santos	15.605
Franca	10.040	São Bento do Sapucaí	17.273
Guaratinguetá	25.632	São Carlos	16.104
Guareí	3.346	São João da Boa Vista	9.555
Guarulhos	7.009	São José do Barreiro	7.070
Ibiúna	8.109	São José do Rio Pardo	4.255
Igarapava	7.638	São José dos Campos	17.906
Igaratá	4.889	São Luís do Paraitinga	12.348
Iguape	17.638	São Manuel	5.328
Ilhabela	6.833	São Paulo	47.697
Indaiatuba	4.655	São Pedro	5.795
Iporanga	2.847	São Roque	5.448
Itanhaém	2.741	São Sebastião	5.132
Itapecerica da Serra	6.413	São Simão	6.367
Itapetininga	11.362	São Vicente	1.095
Itapeva	16.353	Sarapuí	5.500
Itapira	9.709	Serra Negra	9.148
Itaporanga	10.091	Silveiras	12.621
Itatiba	9.335	Socorro	8.695
Itu	15.840	Sorocaba	20.166
Ituverava	4.585	Tatuí	24.936
Jaboticabal	26.224	Taubaté	19.501
Jacareí	10.545	Tietê	12.972
Jambeiro	4.714	Ubatuba	7.803
Total da Província de São Paulo			1.191.084

Fonte: Relatório apresentado ao Exm. Sr. Presidente da Província de São Paulo pela Commissao Central de Estatistica. Sao Paulo, Leroy King Bookwalter, Typographia King, 1888; dados tabulados por Bassanezi (2001).

Com base nos dados da tabela acima, elaboramos o mapa com as populações dos municípios paulistas em 1886, que pode ser comparado com os mapas já apresentados de 1836 e 1872. Nele, além da população, também podemos observar as ferrovias existentes em São Paulo no final de 1886.

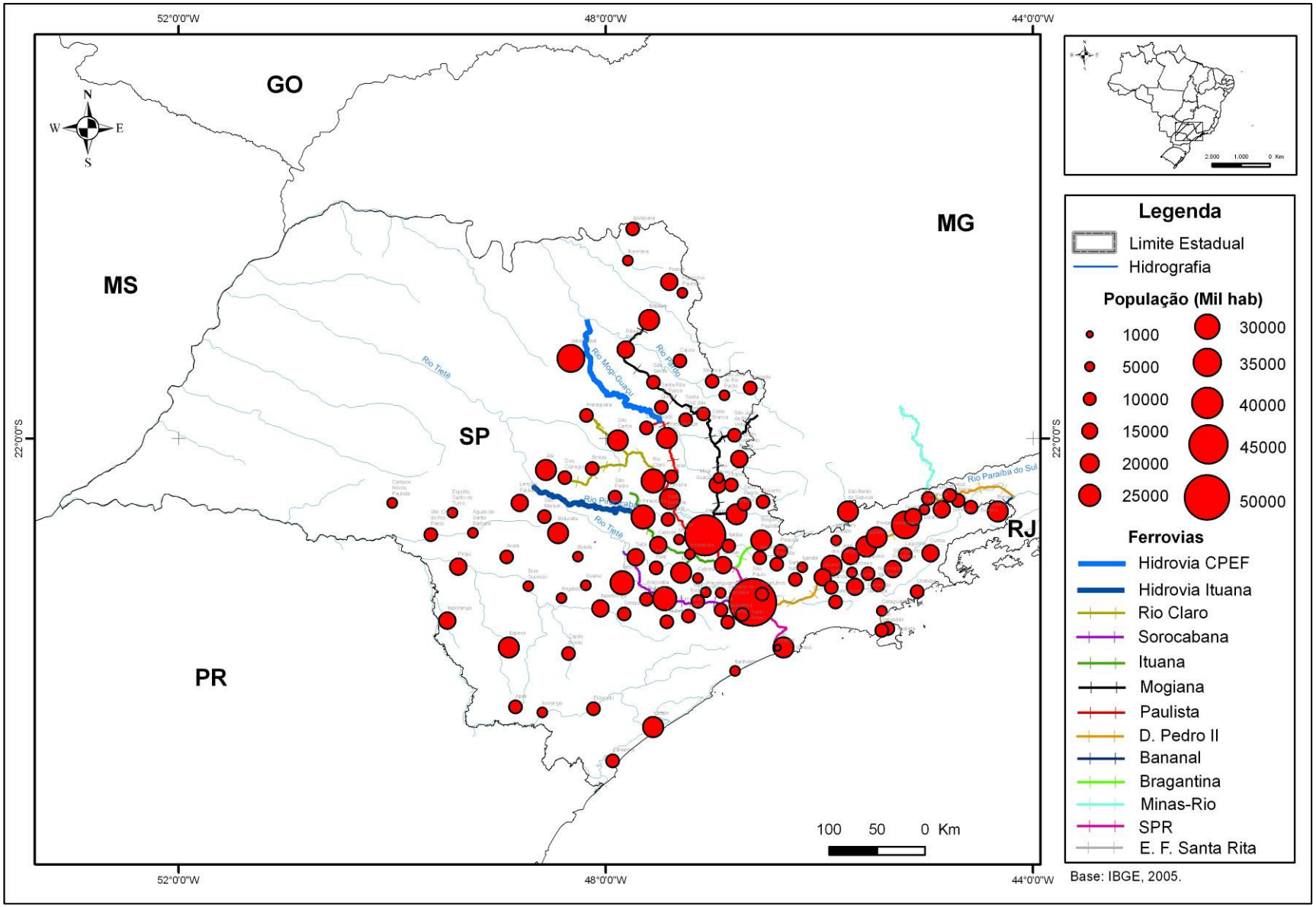


FIGURA 23 – POPULAÇÃO DOS MUNICÍPIOS DA PROVÍNCIA DE SÃO PAULO EM 1886

Fonte: Organizado pelo autor com dados da tabela 35.
Obs.: Elaboração técnica de Jose Fernando Rodrigues Bezerra.

Em 1890, foi realizado novo recenseamento nacional, cujos dados, para São Paulo, estão apresentados na tabela 36.

TABELA 36 – POPULAÇÃO DOS MUNICÍPIOS PAULISTAS EM 1890

Municípios	População	Municípios	População
Águas de Santa Bárbara	3.633	Jaú	5.002
Amparo	22.915	Jundiaí	12.051
Angatuba	4.910	Lagoinha	7.577
Apiaí	9.267	Lavrinhas	4.421
Araçariguama	2.202	Lençóis Paulista	9.452
Araçoiaba da Serra	7.514	Limeira	21.605
Araraquara	8.151	Lorena	13.532
Araras	9.355	Mairiporã	4.221
Areias	7.105	Mococa	8.933
Atibaia	9.752	Mogi das Cruzes	17.333
Avaré	16.352	Mogi Guaçu	5.591
Bananal	15.435	Mogi Mirim	15.075
Bariri	3.657	Monte-Mór	4.416
Barretos	7.689	Monteiro Lobato	4.446
Batatais	14.545	Natividade da Serra	7.393
Bauru	6.268	Nazaré Paulista	7.802
Bofete	4.570	Nuporanga	7.223
Bom Sucesso	4.164	Paraibuna	13.395
Botucatú	16.734	Patrocínio Paulista	3.892
Bragança Paulista	19.787	Piedade	11.293
Brotas	9.507	Pindamonhangaba	17.542
Cabreúva	6.732	Piracaia	8.582
Caçapava	9.839	Piracicaba	25.275
Cachoeira Paulista	5.194	Pirajú	9.316
Caconde	6.021	Pirassununga	19.281
Cajurú	9.183	Porto Feliz	8.235
Campinas	33.921	Queluz	6.612
Campos Novos Paulista	3.607	Redenção da Serra	5.797
Cananéia	5.882	Ribeirão Bonito	4.806
Capão Bonito	11.158	Ribeirão Preto	12.033
Capivari	10.809	Rio Claro	24.584
Caraguatatuba	2.497	Salesópolis	6.157
Casa Branca	13.482	Salto	2.260
Cotia	6.346	Santa Bárbara d'Oeste	5.386
Cruzeiro	8.883	Santa Branca	6.448
Cunha	12.880	Santa Cruz das Palmeiras	6.797
Descalvado	13.903	Santa Cruz do Rio Pardo	12.418
Dois Córregos	4.154	Santa Isabel	8.393
Eldorado	6.630	Santa Rita do Passa Quatro	8.818

continua

conclusão

TABELA 36 – POPULAÇÃO DOS MUNICÍPIOS PAULISTAS EM 1890			
Espírito Santo do Pinhal	12.829	Santana do Parnaíba	5.942
Espírito Santo do Turvo	1.998	Santo Amaro	7.773
Fartura	2.043	Santo Antonio da Alegria	3.774
Franca	12.425	Santos	13.012
Guaratinguetá	30.690	São Bento do Sapucaí	12.560
Guareí	4.071	São Bernardo	7.276
Guarulhos	3.904	São Carlos	12.651
Ibitinga (*)	0	São João da Boa Vista	16.174
Ibiúna	4.575	São José do Barreiro	6.141
Igarapava	9.114	São José do Rio Pardo	13.175
Igaratá	4.056	São José dos Campos	18.884
Iguape	22.156	São Luís do Paraitinga	15.975
Ilhabela	7.361	São Manuel	10.298
Indaiatuba	4.221	São Miguel Arcanjo	3.628
Iporanga	3.375	São Paulo	64.934
Itaberá	3.665	São Pedro	10.915
Itanhaém	2.358	São Roque	5.662
Itapecerica da Serra	8.406	São Sebastião	6.546
Itapetininga	11.278	São Simão	3.477
Itapeva	21.269	São Vicente	2.549
Itapira	10.036	Sarapuí	4.624
Itaporanga	7.374	Serra Negra	10.649
Itatiba	9.335	Silveiras	9.137
Itú	13.790	Socorro	9.553
Ituverava	4.939	Sorocaba	17.068
Jaboticabal	24.280	Tatuí	24.774
Jacareí	12.279	Taubaté	20.773
Jambeiro	5.202	Tietê	18.878
Jataí	3.284	Ubatuba	9.612
Estado de São Paulo			**1.384.753**

Fonte: Directoria Geral de Estatística - Recenseamento de 1890; dados compilados por Bassanezi (2001)
Obs.: (*) As informações do Censo de 1890 foram agregadas no município de Araraquara

Com base na tabela acima, organizamos o mapa com a população dos municípios paulistas em 1890. Pode ser comparado com os anteriormente apresentados de 1836, 1872 e 1886. Percebe-se, comparando os quatro mapas, a diacronia do crescimento populacional de São Paulo que congrega o café, o crescimento populacional e a instalação de ferrovias.

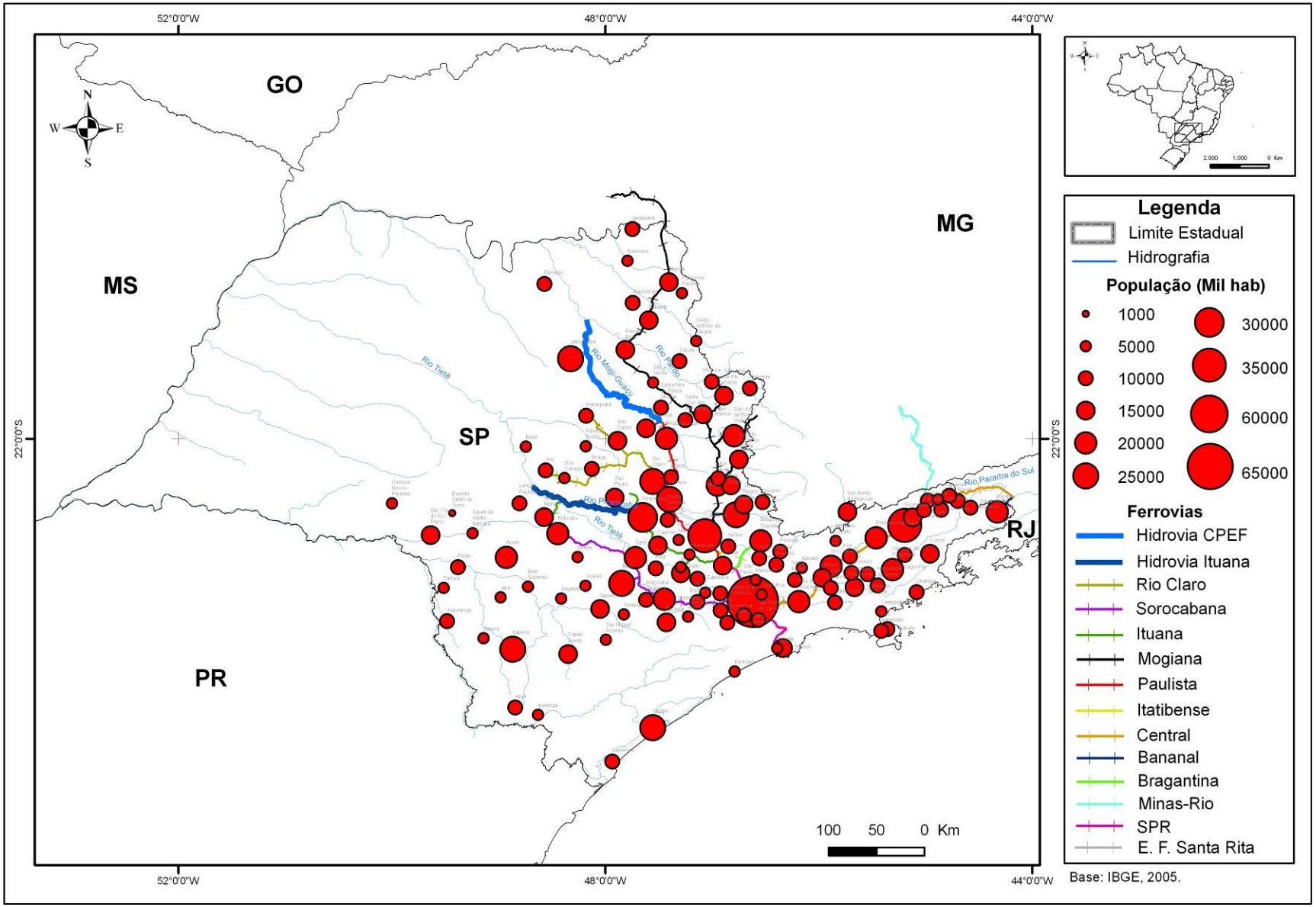


FIGURA 24 – POPULAÇÃO DOS MUNICÍPIOS DA PROVÍNCIA DE SÃO PAULO EM 1890

Fonte: Organizado pelo autor com dados da tabela 36.
Obs.: Elaboração técnica de Jose Fernando Rodrigues Bezerra.

Sem dúvida, pode-se observar um grande crescimento populacional, que pode ser melhor expresso na comparação percentual dos anos analisados.

TABELA 37 – CRESCIMENTO POPULACIONAL DE ALGUNS MUNICÍPIOS DO OESTE PAULISTA, 1872, 1886 e 1890

Municípios 1872	Municípios 1890	Pop. 1872	Pop. 1886	Pop. 1890	Taxa 1872-1886	Taxa 1886-1890	Taxa 1872-1890
Araraquara		7.128	9.559	8.151	2,12	-3,91	0,75
	Ibitinga(*)						
	Total	7.128	9.559	8.151	2,12	-3,91	0,75
Araras		5.495	9.519	9.355	4,00	-0,43	3,00
Batatais		11.255	15.621	14.545	2,37	-1,77	1,43
	Nuporanga/Orlândia			7.223			
	Total	11.255	15.621	21.768	2,37	8,65	3,73
Botucatú		9.434	14.161	16.734	2,94	4,26	3,24
	São Manuel		7.152	10.298		9,54	
	Avaré	4.617	8.706	16.352	4,63	17,07	7,28
	Total	14.051	30.019	43.384	5,57	9,64	6,46
Brotas		7.116	6.546	9.507	-0,59	9,78	1,62
	Dois Córregos	2.825	8.264	4.154	7,97	-15,80	2,17
	Ribeirão Bonito			4.806			
	Total	9.941	14.810	18.467	2,89	5,67	3,50
Caconde		3.912	5.075	6.021	1,88	4,37	2,42
Cajurú		5.394	6.497	9.183	1,34	9,04	3,00
	Santo Antonio da Alegria	2.209	4.294	3.774	4,86	-3,18	3,02
	Total	7.603	10.791	12.957	2,53	4,68	3,01
Campinas		31.397	41.253	33.921	1,97	-4,77	0,43
Casa Branca		11.063	7.748	13.482	-2,51	14,85	1,10
	Santa Cruz das Palmeiras		5.650	6.797		4,73	
	São José do Rio Pardo		8.357	13.175		12,05	
	Total	11.063	21.755	33.454	4,95	11,36	6,34
Descalvado		5.709	8.257	13.903	2,67	13,91	5,07
Franca		15.689	10.040	12.425	-3,14	5,47	-1,29
	Igarapava	2.829	7.638	9.114	7,35	4,52	6,72
	Ituverava	2.901	4.585	4.939	3,32	1,88	3,00
	Patrocínio Paulista		2.248	3.892		14,71	
	Total	21.419	24.511	30.370	0,97	5,50	1,96
Indaiatuba		3.749	4.655	4.221	1,56	-2,42	0,66
Itú		10.821	15.840	13.790	2,76	-3,41	1,36
	Salto			2.260			
	Total	10.821	15.840	16.050	2,76	0,33	2,21
Jaboticabal		5.764	21.054	24.280	9,69	3,63	8,32
	Barretos	2.134	5.170	7.689	6,52	10,43	7,38
	Total	7.898	26.224	31.969	8,95	5,08	8,08
Jaú		6.406	15.649	5.002	6,59	-24,81	-1,37
	Bariri		2.692	3.657		7,96	
	Total	6.406	18.341	8.659	7,80	-17,11	1,69

continua

conclusão

TABELA 37 – CRESCIMENTO POPULACIONAL DE ALGUNS MUNICÍPIOS DO OESTE PAULISTA, 1872, 1886 e 1890

Jundiaí		7.805	10.254	12.051	1,97	4,12	2,44
Limeira		14.283	15.879	21.605	0,76	8,00	2,33
Mogi Mirim		12.044	14.935	15.075	1,55	0,23	1,25
	Espírito Santo do Pinhal	5.248	10.515	12.829	5,09	5,10	5,09
	Mogi Guaçu	4.176	4.768	5.591	0,95	4,06	1,63
	Total	21.468	30.218	33.495	2,47	2,61	2,50
Piracicaba		15.753	22.150	25.275	2,46	3,35	2,66
	São Pedro	3.227	5.795	10.915	4,27	17,15	7,00
	Total	18.980	27.945	36.190	2,80	6,68	3,65
Pirassununga		7.169	15.913	19.281	5,86	4,92	5,65
	Santa Rita do Passa Quatro	2.362	6.459	8.818	7,45	8,09	7,59
	Total	9.531	22.372	28.099	6,28	5,86	6,19
Porto Feliz		7.669	5.781	8.235	-2,00	9,25	0,40
Ribeirão Preto		5.552	10.420	12.033	4,60	3,66	4,39
Rio Claro		15.035	20.133	24.584	2,11	5,12	2,77
Santa Bárbara D'Oeste		2.589	5.110	5.386	4,98	1,32	4,15
São Carlos		6.897	16.104	12.651	6,24	-5,85	3,43
São Roque		4.772	5.448	5.662	0,95	0,97	0,95
	Araçariguama	1.624	2.465	2.202	3,03	-2,78	1,71
	Total	6.396	7.913	7.864	1,53	-0,16	1,15
VALORES PARA TODO O ESTADO DE SÃO PAULO							
Estado de São Paulo		837.354	1.209.425	1.384.753	2,66	3,44	2,83

Fonte: Directoria Geral de Estatística - Recenseamento de 1890; dados compilados e tabulados por Bassanezi (2001).
Obs.: Nota: (*) As informações do Censo de 1890 foram agregadas no município de Araraquara.

Como se pode observar pela tabela, na comparação de vários desses municípios do Oeste Paulista com a média estadual, percebemos que o crescimento do Oeste Paulista era mais acelerado, o que comprova o grande crescimento da população do Oeste Paulista pelo desenvolvimento conjunto provocado pelo café que se complementa com a implantação ferroviária.

CAPÍTULO 5

AS COMPANHIAS FERROVIÁRIAS CONCORRENTES E A DISPUTA POR TERRITÓRIOS

Nesse capítulo abordamos a formação de territórios ferroviários na perspectiva da competição entre companhias concorrentes. Em um primeiro momento abordaremos o processo de implantação das ferrovias Paulista, Mogiana e Ituana no período 1868 a 1873. Em 1873 a Paulista inaugura seu primeiro trecho de ferrovia e inicia a operar comercialmente. Após analisaremos a implantação de outras ferrovias paulistas, de modo a traçar a cronologia da implantação ferroviária, ou sua diacronia, que será mostrada em mapas que sintetizam as informações nos anos de 1880, 1882, 1884, 1886, 1888, 1890, 1891 e 1892.

Após a constituição inicial e o mapeamento do processo de instalação de ferrovias na província, trataremos de vários casos de disputa entre as ferrovias do Oeste Paulista, com ênfase na posição da Paulista em relação às demais companhias.

5.1 O PROCESSO DE IMPLANTAÇÃO FERRROVIÁRIA NO ESTADO DE SÃO PAULO, 1868-1892

O período que vai de 1868 a 1873, é marcado pela efetiva implantação ferroviária no Oeste Paulista e coincide com um grande crescimento de ferrovias em todo o país, que vimos no capítulo anterior. Abordaremos, inicialmente, a implantação das ferrovias concorrentes do Oeste Paulista: as companhias Paulista, Ituana e Mogiana.

Desse modo, procuramos mostrar o esforço inicial de consolidação das três principais companhias do "Oeste Paulista", que pode ser comparado a experiência de outras províncias do país no mesmo período, conforme visto no capítulo anterior.

Posteriormente analisaremos a implantação da Companhia Sorocabana, bem como das demais ferrovias implantadas em território paulista, finalizando com a apresentação dos mapas que mostram a diacronia da implantação ferroviária em São Paulo até 1892.

A Implantação da Companhia Paulista

Antecedentes da criação da Companhia Paulista

Antes mesmo da finalização da estrada de ferro entre Santos e Jundiaí, já se debatia sua ampliação, pois as áreas produtoras de café já se encontravam além do ponto final da ferrovia, que era Jundiaí. Bom exemplo disso é o Aviso de 10 de janeiro do Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, transcrito no Relatório de 1865 do Presidente da Província:

> Convindo aos interesses do Estado e a prosperidade dessa província, que a estrada de ferro de Santos à Jundiahy seja, desde sua inauguração, posta em comunicação fácil com os municípios, que por sua posição devem aproveitar-se das vantagens desse grande melhoramento; e sendo por outro lado, de sabido interesse para a respectiva companhia, que a maior soma de produtos transite por seu intermédio, autorizo a V. Exa. a entender-se com o superintendente da mesma companhia no intuito de se fazem os estudos necessários ao estabelecimento de ramais, que partindo do tronco da linha férrea se dirijam à pontos adequados dos maiores centros de produção agrícola, e do movimento do comércio interno dessa província, devendo a companhia fornecer o pessoal técnico, e o Estado fazer as despesas de locomoção e auxiliares, sendo previamente ajustado entre o governo e a companhia o ônus que caberá ao tesouro..." (RELATÓRIO DO PRESIDENTE DA PROVÍNCIA DE SÃO PAULO DE 1865, p. 44).

Tais estudos, já tinham sido realizados, ao menos para o prolongamento de Jundiaí a Campinas. "Fazendeiros e pessoas notáveis de Campinas" se cotizaram, em 1861, para levantar a soma de 20 contos de réis para a realização de estudos para o prolongamento da estrada. O grupo contava com pessoas como o senador Souza Queiroz, Joaquim Bonifácio do

Amaral e João Ribeiro dos Santos. Os trabalhos foram realizados durante o ano de 1862, ano em que também foram remetidos a Londres, sede da São Paulo Railway, as bases para um contrato de construção do prolongamento (DEBES, 1968, p. 55).

Paralelamente, a Assembléia Legislativa Provincial, em 1862, assegurava aos que contratassem a construção da estrada de ferro de Jundiaí a Campinas a garantia de juros de 7% ao ano, que foi limitada, no ano seguinte, ao capital de 5.000 contos de réis (DEBES, 1968, p. 54). Posteriormente, em 1864, atendendo à solicitação do comendador José Vergueiro, foi apresentado projeto de lei

> ...autorizando o governo a contratar com o comendador José Vergueiro, segundo proposta do mesmo e planta levantada pelo engenheiro Camillo Goffredo, a construção de uma estrada de rodagem que partindo da vila de Jundiahy se dirija à cidade de Rio Claro, passando pelas cidades de Campinas e Limeira, pela quantia de 1.300:000$000 de réis. (...) Os dados diziam respeito a uma estrada de rodagem, que, no entanto, tinha por balizas os mesmos pontos, terminal e inicial, da planejada extensão do caminho de ferro (DEBES, 1968, p. 57-58).

Ficava evidente que a solicitação de Vergueiro referia-se a uma possível conversão para a linha férrea. "A referência à abertura de curvas capazes de suportar o tráfego de locomotivas 'com toda suavidade e toda força', valia por uma insinuação" (DEBES, 1968, p. 58).

Inicia-se então polêmica pela imprensa entre os projetos de Camillo Goffredo e Daniel Fox, responsável pelos estudos pagos pelos fazendeiros já citados, com a intervenção da presidência provincial no sentido de esclarecer a polêmica. Nesse sentido, é designado o engenheiro Newton Bennaton, que opta pelo projeto de Goffredo. Consubstanciam-se então, duas propostas de construção do prolongamento. Uma do Barão de Mauá, de 31 de março de 1864 e a do comendador Vergueiro, de 9 de abril do mesmo ano. Porém, a deflagração da guerra do Paraguai (1864-1870) arrefeceu essas tentativas, que só foram retomadas com a finalização da construção da São Paulo Railway (DEBES, 1968, p. 63; 72).

Os distintos projetos também confrontavam as posições políticas diferenciadas entre o Partido Liberal, então no poder, cujo órgão "oficioso" era o jornal Diario de S. Paulo e os oposicionistas do Partido Conservador, representados pelo jornal Correio Paulistano. [10]

É com a mudança na presidência da província que ganha corpo a idéia da construção do prolongamento da estrada de ferro de Jundiaí a Campinas. Assume Joaquim Saldanha Marinho, que em seu curto período à frente da província de São Paulo (24 de outubro de 1867 a 24 de abril de 1868), estabelece as condições para a fundação da Companhia Paulista. É com esse objetivo que se dirige a Campinas para tratar do prolongamento. Debes (2006, p. 305-307) descreve a visita e os brilhantes argumentos utilizados para contornar as divergências políticas entre liberais e conservadores:

> Na Câmara Municipal, além de seus acompanhantes, fazendeiros e outros interessados reúnem-se sob sua presidência.
> A essa altura, já se sabia que a direção da estrada, em Londres, manifestara desinteresse pelo prolongamento, e que se viesse, eventualmente, a assumir a tarefa, imporia condições gravosas e inaceitáveis. Esta circunstância abria caminho para a constituição de uma companhia nacional. E o presidente da Província dispunha-se a palmilhá-lo.
> Havia sério óbice a transpor. As divergências políticas, irreconciliáveis, toldavam qualquer iniciativa aventada pelo partido contrário. Este o entrave a ser superado, preliminarmente.
> A 16 de dezembro de 1867, Saldanha Marinho, que era membro do Partido Liberal, iria enfrentar uma platéia que contava com grande parcela de conservadores. O tema, embora de interesse comum, exigia habilidade, principalmente porque seu objetivo era a constituição de uma sociedade de cunho econômico-financeiro...
> O Conselheiro, em sua exposição sobre "um dos mais vitais interesses da Província", demonstra, em números, os benefícios financeiros que o prolongamento da ferrovia traria para os agricultores. Sendo, portanto, vantajoso para todos contribuir para a formação do capital necessário.
> Desenvolvendo seus argumentos o Presidente, equiparando o custo do transporte entre as duas cidades, através das tropas de muares (440 réis por arroba), com a tarifa cobrada pela estrada de ferro (140 réis por arroba), demonstra que resultaria sobra, em favor do exportador, de 300 réis por arroba! Tomando por base esses dados, ressalta as vantagens que adviriam aos acionistas. Como exemplo, dá a subscrição de 15 ações que, ao custo de 200 mil réis cada, totalizaria a inversão de 3 contos de réis. Se o tomador produzisse 5 mil arrobas, auferiria um lucro de um conto e quinhentos, resultante da economia obtida pela diferença do custo do transporte. Em dois anos, o benefício somaria 3 contos de réis, isto é, importância igual à investida na compra das ações. Assim, o capital empregado ser-lhe-ia restituído, acrescido dos juros de 7% a.a., além de conservar, inteiramente quitadas, as 15 ações que tomara!

---

[10] Célio Debes apresenta relato pormenorizado das polêmicas veiculadas pela imprensa que envolveram a criação da Companhia Paulista: "Conjecturando e invocando pontos de vista nem sempre razoáveis, os dois jornais mantiveram uma disputa, cujo maior mérito consiste em ministrar aos pósteros subsídios de alta valia, para a reconstituição histórica da construção do primeiro trecho das linhas da Paulista" (DEBES, 1968, p. 74).

> Essa sucessão de operações aritméticas, aplicada a valores mais elevados, empolga a platéia. E o expositor, valendo-se da euforia reinante, ressalta a premência do melhoramento e, habilmente, conclama os presentes a tomar as ações.
> Antes do encerramento da sessão, já estava assegurado mais de um quinto do valor da obra, estimado em 5.000 contos de réis. A subscrição ascendera a 5.300 ações! Homem de ação, Saldanha Marinho, ali mesmo, nomeia as comissões encarregadas de aliciar tomadores nos doze municípios beneficiários. E, para a que agiria na Capital, designa, com espírito conciliador, dois conservadores e um liberal, obstando dissensão partidária, que prejudicaria, ou frustraria, a idéia do prolongamento.
> Graças à elevação de propósitos do Presidente da Província e a sua isenção partidária, o levantamento dos meios financeiros ganha proporções entusiasmantes. No curso do mês que se seguira à reunião de Campinas, já estavam tomadas 14.000 ações!
> A empolgação demonstrada, no entanto, ainda que benfazeja, e ainda que se alcançassem as 25.000 ações necessárias, o empreendimento não estava assegurado. E, menos ainda, a curto prazo, como se objetivava.

O principal obstáculo à constituição da empresa era a cláusula de preferência que detinha a companhia São Paulo Railway, manifesta no Decreto que autorizou a construção da estrada ligando Santos a Jundiaí:

> Quando se julgar conveniente prolongar a linha de ferro de Jundiahy até o rio Claro, ou outro ponto, ou construir outras linhas de ferro em seguimento da estrada contratada, ou pontos dela, será a Companhia preferida para essas empresas, em igualdade de condições, a qualquer outra Companhia, ou pessoas que se proponham a tomá-las (cláusula 43ª do Decreto n. 1.759 de 26 de abril de 1856, COLLECÇÃO DAS LEIS DO IMPERIO DO BRASIL DE 1856, p. 165).

O referido decreto era complementado com a informação de que "Fica entendido que no caso de serem as empresas do Art. 43 dadas a outra Companhia, por ter ela oferecido melhores condições, a Companhia, de que tratam estas condições não poderá opor-se à junção das novas estradas e ramificações às suas linhas" (trecho da cláusula 45ª, Decreto n. 1.759 de 26 de abril de 1856, COLLECÇÃO DAS LEIS DO IMPERIO DO BRASIL DE 1856, p. 166).

Havia que contornar a preferência da São Paulo Railway, que não pretendia realizar o prolongamento, mas não queria abrir mão da preferência, provavelmente objetivando algum tipo de vantagem pecuniária com a cláusula de preferência. Para tanto, Saldanha Marinho agiu habilmente, conforme relata Debes (2006, 307-309):

> A todos os pleitos junto à *São Paulo Railway*, principalmente os governamentais, o superintendente, habitualmente, retardava as soluções a pretexto de consultar a diretoria em Londres.

> Saldanha Marinho, com a argúcia de advogado experimentado, esquadrinha as *condições* que regiam a concessão da linha de Santos a Jundiaí. Depara, então, com duas cláusulas que, conjugadas, levariam à pronta solução desse impasse.
> A 43.ª dizia respeito à preferência que gozava a Companhia, em igualdade de condições com outros pretendentes, para a dilação da linha. Não era ela, portanto, detentora de direito. Seu privilégio era o da vantagem numa eventual disputa.
> Ademais disso, outra disposição, a 26.ª, rezava que o superintendente da Companhia, em São Paulo, estava "devidamente autorizado para representá-la perante o Governo Geral, Provincial e autoridades, em tudo que for relativo aos interesses da mesma Companhia".
> Ora, como o prolongamento da estrada era de interesse da Ferrovia, seu representante junto às administrações nacional e provincial tinha competência para pronunciar-se sobre a preferência de que ela gozava.
> Apoiado nessas regras, Saldanha Marinho dirige-se ao superintendente, colocando a questão em termos objetivos, e formula perguntas de respostas simples e prontas.
> "1.a – Quer a companhia tomar a si já esta obra?
> 2.a – Quer fazê-la a companhia unicamente com a garantia de juros da Província?
> 3.a – Não declarou já oficialmente a diretoria da mesma companhia em Londres que não podia ela, enquanto durasse a guerra, tomar a si o prolongamento projetado?
> 4.a – Não declarou, igualmente, que mesmo no caso de tomar a si a obra, nunca o fará sem a garantia do governo imperial?
> A resposta veio imediata. 1.a – a companhia não podia encetar a obra de pronto; 2.a – não assumiria o encargo, sem a garantia do governo imperial; 3.a – oficialmente, a companhia não via possibilidade, nas atuais circunstâncias, de "levantar fundos para tal fim"; 4.a – sem a garantia imperial, não seria possível "formar uma companhia para fazer o prolongamento".
> Diante da manifestação da *Inglesa*, através de seu superintendente, nada mais impedia a constituição da empresa que se propunha a estender a via férrea até Campinas.
> Saldanha Marinho, como a repelir as restrições argüidas pelo superintendente à garantia de juros assegurada pela Província, dirige-lhe outro ofício, em que ressalta:
> "Uma **Companhia Paulista**, que ora se incorpora, se encarrega, desde já, dos trabalhos do prolongamento da estrada de ferro de Jundiaí a Campinas, aceitando a garantia de juros de 7 por cento pela Província de São Paulo."
> E, no parágrafo seguinte, sob o influxo da referida cláusula 43.ª, lança o desafio:
> "A companhia inglesa, se quiser, concorra, desde já, havendo-se seu silêncio como expressa declaração de que, nas preditas condições, não oferece proposta". (grifos do autor).

Como podemos perceber, Saldanha Marinho agiu de modo a neutralizar possíveis senões posteriores por parte da Companhia Inglesa. Por que tal não foi feito anteriormente? Por que foi concedido um monopólio de 90 anos para o escoamento de toda a produção paulista à São Paulo Railway sem as desejáveis contrapartidas? A posição da Companhia Inglesa era muito cômoda. Nas palavras de Debes (2006, p. 309, grifo do autor), "... na verdade, a posição estratégica da *Inglesa,* como receptora, inescusável, de toda mercadoria em demanda do porto de Santos, mostrava a desnecessidade de qualquer investimento adicional para dilatar suas linhas. Outros que se encarregassem da tarefa. A lástima é que as autoridades imperiais não atinaram com esse grave risco...".

Essa opção, demonstrou ser um ônus duplo para a economia paulista e brasileira. De um lado, os governos provincial e imperial subsidiaram a construção do trecho de Santos a

Jundiaí através do mecanismo da garantia de juros e, por outro, os capitais paulistas tiveram que construir os prolongamentos (Companhias Paulista, Ituana, Mogiana e Sorocabana) que confluíam para o "funil" da Companhia Inglesa. Se fosse hoje, diríamos que faltou "planejamento estratégico".

A constituição da Companhia Paulista

Vencidas as dificuldades de implantação da ferrovia, as adesões de acionistas chegaram a mais de 16.000 em meados de janeiro de 1868. Realizava-se então a criação da empresa sob os auspícios do presidente da província, Joaquim Saldanha Marinho. Na descrição do primeiro relatório da diretoria:

> ...na reunião de 30 de Janeiro de 1868, em que se tratou da discussão e aprovação dos estatutos da Companhia, sob proposta de um dos associados presentes, foi eleita a Diretoria provisória, que ficou composta dos cinco sócios cujos nomes conheceis, à quem foi dada a incumbência de gerir os negócios da Companhia até sua definitiva incorporação que seria requerida ao Governo Imperial: aceitar do mesmo as modificações, que se julgassem convenientes nos respectivos estatutos, e fazer com ele o contrato para a construção da estrada projetada, ficando para isso revestida de todos os poderes em direito requeridos (REFCP 07.03.1869, p. 3-4).

Sendo a concessão para o funcionamento da companhia autorizada pelo decreto n. 4.283, de 28 de novembro de 1868, em que também são aprovados os estatutos da companhia que passa a se denominar **Companhia Paulista da Estrada de Ferro de Jundiahy a Campinas**. Apesar da aprovação, que a companhia tomou conhecimento pelos jornais da Corte, a respectiva comunicação oficial não foi recebida. Em reunião de 23 de dezembro de 1868, a diretoria da Companhia Paulista deliberou, que, sendo notória a autorização para funcionamento da companhia, providenciaram a elaboração das bases do contrato que a companhia tinha que fazer com os governos Imperial e Provincial. A proposta de contrato foi entregue ao governo provincial a 3 de janeiro de 1869, que o despachou para a Corte (REFCP 07.03.1869, p. 8-9).

Outras medidas foram tomadas. Uma delas foi o envio à Corte de um membro da diretoria (Bernardo Galvão) com plenos poderes para negociar o contrato com o Governo Imperial. Também foi contratado o engenheiro João Ernesto Viriato de Medeiros, cujo contrato foi firmado em 29 de janeiro de 1869 no Rio de Janeiro, tendo como base o contrato

da Estrada de Ferro D. Pedro II, com seu engenheiro em chefe. Sua remuneração foi estabelecida em 12 contos de réis por ano, além de outras cláusulas de indenização. Como até então, só existiam "estudos preliminares", era necessário o aperfeiçoamento destes estudos (estudos finais) para a elaboração de um orçamento adequado (REFCP 07.03.1869, p. 10-15).

A subscrição inicial de capitais foi, até o relato referente a esta primeira assembléia, muito superior à previsão inicial. Isto representava uma resposta à Companhia Inglesa, contra a qual vigorava um espírito de animosidade expresso da seguinte maneira:

> Era a mais solene e eloqüente resposta que a Província de São Paulo podia dar à aqueles que, amesquinhando suas forças, e olhando-a com desdém como proletária ou imbecil, não trepidavam de assoalhar que o desfalecimento a dominava, que a sua impotência financeira ia ser confessada, e, de acordo com tais balelas, apressavam-se de perguntar ao Governo Brasileiro – qual era a maior soma de propinas, que seria dado fruir á aquele, que com braço de Hércules viesse levantar a empresa esmorecida (REFCP 07.03.1869, p. 16).

O relatório assumia tons patrióticos, enaltecendo o espírito de iniciativa dos paulistas, ao mesmo tempo explicando que a força dos paulistas fora descoberta, realidade que não existia até então:

> Bravos Paulistas!
> É com fatos destes que se escreve a história de vossos brios!
> O espírito de associação não era ainda conhecido entre vós: cometimentos arrojados não se destacam em vosso passado financeiro, nem a vossa educação econômica permitia esperá-lo: vossos negócios se passavam a sombra de um viver modesto e timorato: as tradições de ontem ditavam os vossos passos de hoje e amanhã, sem que o pensamento desprendesse as asas para girar em regiões menos nevoentas que as da rotina que vos peava o progresso.
> Pois bem!
> A metamorfose operou-se rápida: de um salto abandonastes a sombra e galgastes a zona de luz, que hoje vos apresenta radiante a face do país com a primeira Companhia Brasileira, que tira de si mesma todos os elementos de vida, sem solicitá-los de fora do seu seio (REFCP 07.03.1869, p. 17).

A figura de Joaquim Saldanha Marinho é enaltecida como grande inspirador e responsável pelo estabelecimento da Companhia Paulista:

> Comemorando este feito brilhante, há um dívida de gratidão a pagar, há um nome que não deve ser esquecido: - é o do benemérito cidadão, que com o império do seu espírito superior, com a força de sua vontade enérgica, e com o prestígio da autoridade de que dispunha, abriu novos horizontes para a Província de São Paulo,

> fazendo compreender a seus filhos que também ela é capaz de empresas mercantis e industriais que antes pareciam utopias.
> Vós todos adivinhais que a Diretoria se refere ao Exmo. Sr. Conselheiro Joaquim Saldanha Marinho.
> Mil bênçãos sobre ele! Glória à quem fez surgir do nada a importante associação que hoje se chama Companhia Paulista, e a seus ouvidos cheguem as frases do profundo reconhecimento, que esta associação lhe consagra, como aquele que proferiu o verbo criador de sua existência! (REFCP 07.03.1869, p. 17-18).

O relatório se encerra com palavras que representam o início, que não se sabia então, de uma trajetória vitoriosa de mais de cem anos da Companhia Paulista:

> Parabéns paulistas! Está dado o primeiro passo: os outros seguir-se-ão como conseqüências inevitáveis daquele. Escancarai as portas do progresso para que por elas passe triunfante a Província que vos viu nascer: ela vos saudará agradecida, bem com à todos aqueles que, estrangeiros, ou nacionais mas filhos de outros pontos do Império, concorreram também com seus esforços para que esta importante empresa caminhe com esplendor.
> Á vós, senhores acionistas, pela última vez repete esta Diretoria cheia de entusiasmo – parabéns! ...
> S. Paulo 7 de Março de 1869
> A Diretoria Provisória,
> Barão de Itapetininga
> Francisco Antonio de Sousa Queiroz
> Martinho da Silva Prado
> Dr. Clemente Falcão de Sousa Filho
> (*) Não está assinado pelo Diretor Desembargador Bernardo Avelino Gavião Peixoto por se achar ausente ao Rio de Janeiro (REFCP 07.03.1869, p. 18).

O tom adotado também foi utilizado pelo presidente da província em seu relatório referente ao ano de 1868 ao se referir à criação da Companhia Paulista:

> Está pois formada uma Companhia Paulista, que só depende da legalização de sua existência, e disto trato eu com esmero, folgando em comunicar-vos que considero tal legalização como fato consumado.
> É o primeiro exemplo desta ordem no País. É a primeira Companhia Brasileira que, em ponto tão elevado, abstrai de capitais estranhos, e se liberta de jugo comercial estrangeiro.
> É fato de um alcance enorme para o futuro.
> Honra à Província de S. Paulo! Honra àqueles que souberam distinguir tão nobremente a sua Província; que assim resguardam seu crédito financeiro, e que assim escreveram com caracteres indeléveis uma brilhante página de sua história.
> E mais nobre ainda é que, no meio de uma luta política, inglória e caprichosa, unânime transpareceu um único sentimento – acordo para o bem geral. Todos sem exceção lembraram-se só dos verdadeiros interesses da Província. Honra portanto aos Paulistas! (RELATÓRIO DO PRESIDENTE DA PROVÍNCIA DE 1868, p. 28-29).

O tom de valorização do sentimento provincial também aparece na seguinte declaração de Joaquim Saldanha Marinho:

> ...o Sr. Barão de Mauá propunha-se a formar Companhia, e a tomar a si a obra por 5.000:000$000 rs. mediante a referida garantia de juros.
> Não aceitei também porque, não só estou convencido de que por menos obteremos a obra de que se trata, como porque desejava que a Companhia fosse essencialmente Paulista. Dou a isso um grande alcance futuro, e me convenço de que assim melhor se garante a prosperidade da Província (RELATÓRIO DO PRESIDENTE DA PROVÍNCIA DE 1868, p. 30).

A primeira diretoria foi eleita na assembléia de 7 de março de 1869, sendo indicado pelo governo provincial o mais votado, Dr. Clemente Falcão de Sousa Filho, para ser o presidente da companhia. O capital da companhia totaliza 5.000 contos (25.000 ações de 200.000 réis cada), tendo todas as ações sido subscritas por 654 acionistas (nominados no anexo 1 do Relatório da Diretoria de 26 de setembro de 1869). A grande procura pelas ações levou os diretores a comentar:

> Cabe aqui fazer saliente mais uma vez um fato lisonjeiro para a Companhia. Feito o anúncio de haver no escritório um resto de ações à disposição do público, em muitos poucos dias foram elas todas tomadas e continuou ainda muito depois a procura das mesmas, o que é um indício certo dos créditos de que a empresa goza, e da confiança, que esse emprego de capitais inspira (REFCP 26.09.1869, p. 6).

O espírito otimista era tamanho, que no mesmo relatório se declara o seguinte:

> ...ainda hoje seria possível distribuir um avultado número de ações, pois a esse respeito transmito-vos (...) a frase de um grande capitalista desta cidade e que já figura no quadro dos nossos maiores: "*Eu aceitaria como um favor se a Companhia me desse mais ações para o emprego de meus capitais*" (REFCP 26.09.1869, p. 7, grifo do Relatório).

As autorizações necessárias para o início do funcionamento da companhia são conseguidas em 1869, conforme declarado no Relatório do Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas de 1869:

> Aprovados os estatutos, por Decreto n. 4283 de 28 de Novembro de 1863, e celebrado com a presidência da província o respectivo contrato de acordo com a doutrina estabelecida pelo ministério a meu cargo (Aviso de 24 de Abril de 1869), a

> companhia Paulista, empresária do prolongamento da estrada de ferro de S. Paulo até Campinas, solicitou dos poderes gerais os favores de que carecia, os quais lhe foram concedidos por Decreto n. 4428 de 27 de Outubro do ano passado [1869], expedido em execução da Resolução n. 1656 de 4 de agosto do mesmo ano (RELATÓRIO DO MINISTÉRIO DA AGRICULTURA, 1869, p. 130).

Portanto legalizado, o empreendimento, era hora de construir a ferrovia, o que será visto no capítulo dedicado à constituição do território ferroviário da Companhia Paulista.

A Implantação da Companhia Ituana

A Companhia Ituana surge antes mesmo da conclusão do primeiro trecho da Paulista, iniciativa de fazendeiros de Itu para ligar esta cidade com Jundiaí, ponta de trilhos da Companhia Inglesa. Foi fundada em janeiro de 1870 e teve como um de seus organizadores Antonio de Queiroz Telles, então presidente da edilidade ituana, e posteriormente, Presidente da Província e partícipe da fundação da Companhia Mogiana (MATOS, 1990, p. 86-87). A cerimônia de fundação contou com a presença do presidente da província, Antonio Cândido da Rocha, que com essas palavras descreveu o evento:

> A produção supõe o consumo; o consumo supõe o comércio; o comércio não se pode fazer sem a exportação; a exportação não se realiza sem estradas fáceis.
> Estradas!! é este o pedido, que se ouve de todos os lados; é este o empenho de todos os espíritos.
> Com o fim de realizar este empenho, o município de Itu mediu suas forças, contou seus capitais, e calculou que, ajudado por outros, que também com ele fruirão vantagens, poderia construir um ramal de linha férrea, que se fosse entroncar na principal entre Jundiahy e Campinas, atirou-se confiado na realização dessa idéia.
> Pediu então a intervenção da autoridade do Governo para presidir os primeiros ensaios dessa aspiração, e eu tive a felicidade de ir ajudar os que lidavam por ela, bendizendo a sorte que me proporcionou a vez de cooperar para tão nobre tarefa.
> No dia 20 do próximo passado mês de Janeiro [1870] reuniu-se em minha presença, no Paço da Câmara Municipal da cidade de Itu, um grande número de cidadãos dali, como de outros municípios, e alguns desta capital, que me fizeram o obséquio de acompanhar, e, dentro de algumas horas, que durou a sessão, desde as fortunas colossais até as medíocres, desde o rico capitalista até o modesto negociante, desde o abastado lavrador até o desconhecido artista, todos, com sincero empenho, com fervido entusiasmo, destinaram sem custo uma parte do seu patrimônio para o notável melhoramento ideado, de modo que, encerrada a sessão às 3 horas da tarde, estavam subscritas 5.210 ações.
> Não parou, porém, aí o caminho da idéia. A subscrição continuou, e só o município de Itu, segundo as últimas informações que me foram fornecidas, tem até hoje tomado 6.300 ações, que equivalem a um capital levantado de 1.260.000$000 [réis] (RELATORIO DO PRESIDENTE DA PROVINCIA DE 1870, p. 27).

Como se pode ver, a reunião de capitais autóctones realizada para a constituição da Companhia Paulista fez escola, com outros locais se congregando para se conectarem à rede ferroviária que se formava. Nas palavras de Mattoon Jr. (1971, p. 74), a influência da Paulista configurou quase um procedimento padrão na formação de novas companhias ferroviárias: "First, members of the elite gathered and endorsed the railroad project. They then elected commissioners to sell stock in communities throughout the province; finally came official incorporation with representatives of the group becoming the first directors".

A lei provincial n. 34, de 24 de março de 1870, autorizou a garantia de juros de 7% até o capital de 2.500 contos de réis. Pelo contrato com o governo da Província, de 10 de outubro de 1870, foi concedido usufruto de 90 anos e zona privilegiada de 31 km de cada lado da via férrea, preservados os direitos de terceiros, tal qual o caso da Companhia Paulista. Diferentemente da Paulista e da Inglesa, a Ituana adotou a bitola estreita, de 0,96 metros (PINTO, 1903, p. 47).

A construção da estrada de ferro foi iniciada a 26 de novembro de 1870 e foi inaugurada em abril de 1873. Antes disto, em maio de 1872, obteve autorização para prolongar suas linhas de Itaici até Piracicaba, passando por Capivari. Esta autorização foi sem garantia de juros e sem privilégio de zona, para não ferir os privilégios já concedidos à Companhia Paulista. Porém, tal concessão gerou protestos da Paulista, pois muitas estações da Ituana se situariam dentro de sua zona privilegiada. O conflito foi resolvido através de acordo entre as companhias em outubro de 1872. Porém, novo conflito surge com a decisão da Assembléia Provincial de estender o privilégio de zona às novas linhas da Ituana. Depois de novo acordo, dificuldades de ordem financeira impediram a continuação das obras, que só foram concluídas em fevereiro de 1879, com auxílio governamental, quando a nova linha chega a Piracicaba (PINTO, 1903, p. 47-49).

A Companhia Mogiana

Em 1872, surgia a Companhia Mogiana, ligada aos interesses do café da região de Campinas. O relatório da companhia de 30 de março de 1873 assim descreveu a incorporação da estrada de ferro:

> A lei provincial n. 18 de 21 de março de 1872, concedeu privilégio e garantia de juros de 7% sobre o capital de três mil contos, à companhia, que tomasse a si a construção de uma via férrea de bitola estreita entre as cidades de Campinas e Mogi-Mirim, partindo do ponto mais conveniente um ramal para a do Amparo.
> A 1º de Julho do mesmo ano, grande número de acionistas da nascente empresa, se reunia em assembléia geral no paço da câmara municipal desta cidade de Campinas, com o fim de discutir, aprovar os respectivos estatutos e proceder à eleição da Diretoria provisória (RCMEF 30.03.1873, p. 3).

Além das ligações relatadas, o contrato celebrado com o governo provincial já autorizava a Mogiana a também construir o prolongamento de Mogi Mirim até as margens do Rio Grande, passando pelas cidades de Casa Branca e Franca, o que configurava o eixo principal de expansão da estrada de ferro.

A Companhia Mogiana era também formada por interesses de fazendeiros, particularmente ligados ao café. Segundo Mattoon Jr. (1971, p. 77-78),

> ... the Mogiana was similarly constituted [à Ituana e à Paulista]. Three of its initial directors hailed from Campinas, and one came from Mogi-Mirim. This Last was Dr. Antônio Pinheiro de Ulhôa Cintra (Barão de Jaguará), who practiced medicine in Mogi-Mirim for twenty-two years but also served as national deputy (1881-1883), president of São Paulo (1889), and president of the Companhia Paulista (1890-1892)…
> The Mogiana's first president, Antônio de Queirós Teles, also had a respectable provincial pedigree plus the talents to go with it. As was typical for so many of his class, the family fortune derived from agriculture…

Sua construção é iniciada em agosto de 1873, sendo o tráfego aberto até Mogi-Mirim e Amparo no final de 1875. Em janeiro de 1878 atinge Casa Branca. Seus planos de expansão, rumo a São Simão e Ribeirão Preto, são obstaculizados por reivindicação da Paulista, que

solicita a mesma concessão. Deste modo, a Mogiana chega a Ribeirão Preto apenas em 1883 e em 1887 a Franca, atingindo as margens do rio Grande em 1888 (MATOS, 1990, p. 91 e 99). A característica da Mogiana foi a grande utilização de ramais para aumentar sua área de atuação. Nas palavras de Matos (1990, p. 100) a Mogiana torna-se "...a estrada dos pequenos ramais, que o simples exame de sua linha-tronco nos faz perceber". Constitui-se assim uma companhia com o verdadeiro aspecto de ferrovia "cata-café", cuja expansão se dava ao sabor dos interesses imediatos da produção cafeeira, com todas as vantagens e desvantagens dessa atitude.

A Companhia Sorocabana

Além das ferrovias a que dispensamos maior atenção (Paulista, Ituana e Mogiana), outras ferrovias foram implantadas no período analisado. A ligação até Sorocabana, por exemplo, estava autorizada pela lei nº 34 de 24 de março de 1870, a mesma que autorizou a construção da Ituana. Ocorre que esta lei autorizava a construção a partir de Itu, ligando-se à Ituana, o que aumentava sobremaneira a distância entre Sorocaba e a capital da província.

Devido a este inconveniente foi concedida autorização pela lei provincial nº 33 de 29 de março de 1871 para a construção de uma estrada de ferro que ligaria a capital com São João de Ipanema, onde se encontravam importantes minas de ferro, passando por Sorocaba e São Roque. Também obteve garantia de juros de 7% sobre o capital, porém a companhia formada (Companhia Sorocabana) teve dificuldades em reunir o capital necessário, tendo necessitado créditos suplementares. Em 10 de julho de 1875 foi inaugurado o trecho entre a cidade de São Paulo e Sorocaba, chegando a Ipanema em 31 de dezembro de 1876 (PINTO, 1903, p. 49-50), realizando ampliações subseqüentes que constam da tabela 38.

Criada inicialmente para o transporte de algodão da região de Sorocaba, só se ligou efetivamente à produção cafeeira quando incorpora a Ituana em 1892, formando então a Companhia União Sorocabana e Ytuana (CUSY).

Outras estradas de ferro em território paulista

Além das principais estradas de ferro citadas muitas outras foram criadas em São Paulo até 1892. Já em 1874 a Estrada de Ferro D. Pedro II, chega a Lavrinhas com seu Ramal de São Paulo, vinda da capital do Império. No ano seguinte chega à cidade de Cachoeira (atual Cachoeira paulista). No sentido oposto era construída a Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio de Janeiro, mais conhecida como Estrada de Ferro do Norte. Ela partia da estação do Norte, no bairro paulistano do Brás, chegando a Mogi das Cruzes em 1875, a Taubaté em 1876 e a Cachoeira em 1877 (GERODETTI; CORNEJO, 2003, p. 47). Se completava assim a ligação ferroviária entre as cidades de São Paulo e Rio de Janeiro através do vale do rio Paraíba do Sul. Porém era necessário realizar baldeação em Cachoeira, visto haver diferença entre as bitolas das duas estradas. Em 1890 a São Paulo-Rio foi incorporada pela Estrada de Ferro Central do Brasil, sucessora da E. F. D. Pedro II.

A partir de 1884 começou a funcionar a The Minas and Rio Railway Company, mais conhecida como Estrada de Ferro Minas-Rio. Partia da estação Cruzeiro da E. F. D. Pedro II em direção a Três Corações em Minas Gerais, sendo que apenas 25 km eram em território paulista (PINTO, 1903, p. 56).

Em 1884 inaugurou-se importante ferrovia, ligando Rio Claro a São Carlos do Pinhal, sobre a qual comentaremos mais adiante, ao abordarmos sua compra pela Companhia Paulista.

Também foram criadas uma série de pequenas ferrovias, em sua maioria tributárias das linhas principais. Este é o caso da Estrada de Ferro Bragantina, que começou a circular em 1884 ligando Campo Limpo, na linha da São Paulo Railway, à cidade de Bragança Paulista. Outra pequena ferrovia foi criada em 1887, o Ramal Férreo do Rio Pardo, que ligava Casa Branca, na linha da Mogiana, com São José do Rio Pardo. Em 1888 surge a Estrada de Ferro Bananal, que ligava a cidade de Bananal com a estação de Barra Mansa (Rio de Janeiro) na linha da E. F. D. Pedro II. Na mesma região surge a Estrada de Ferro de Resende a Areias, que somente em 1891 chega a São José do Barreiro, em São Paulo. É sucedida pela Cia. Estrada de Ferro Resende a Bocaina, daí o nome de E. F. Bocaina, como era conhecida.

Outras duas pequenas companhias são criadas no final do período. Em 1891 começa a funcional a E. F. Dumont, ligando Ribeirão Preto a Dumont, com três pequenos ramais que canalizavam a produção da região para a linha da Mogiana. Na linha da Paulista surge a E. F.

Itatibense, ligando Louveira, com a cidade de Itatiba, após a desistência da própria Paulista em construir o ramal, conforme comentaremos mais adiante.

A Diacronia da Implantação Ferroviária em São Paulo até 1892

O acompanhamento da formação da rede ferroviária paulista nos leva a um conhecimento mais detalhado dessa formação. Também é possível visualizar as estratégias de cada companhia na disputa por territórios, particularmente entre as estradas de ferro Paulista, Mogiana e Ituana e Sorocabana e posteriormente a Companhia Rio Claro.

Na tabela 38 podemos acompanhar o crescimento diacrônico da rede paulista de ferrovias. Estão anotados os anos em que foram sendo incorporadas ao tráfego cada tramo de ferrovia de cada companhia.

TABELA 38 – CRONOLOGIA DA IMPLANTAÇÃO FERROVIÁRIA EM SÃO PAULO, 1867-1892

	SPR	PAULISTA	ITUANA	SOROCABANA	MOGIANA	E. F. D. PEDRO II/CENTRAL	E. F. DO NORTE	MINAS & RIO	E. F. BRAGANTINA	CIA. RIO CLARO	R. F. RIO PARDO	E. F. BANANAL	E. F. DUMONT	E. F. ITATIBENSE	E. F. BOCAINA
1867	Santos-Jundiaí														
1868															
1869															
1870															
1871															
1872		Jundiaí-Campinas	Jundiaí-Pimenta												
1873			Pimenta-Itu; Itaici-Indaiatuba												
1874						Lavrinhas									
1875		Campinas-Santa Bárbara (Americana)	Indaiatuba-Capivary	São Paulo-Sorocaba	Campinas-Mogi-Mirim; ramal de Amparo: Jaguari a Amparo	Cachoeira	São Paulo-Mogi das Cruzes								
1876		Limeira-Cordeiro-Rio Claro	Capivary-Rio das Pedras				Mogi das Cruzes-Taubaté								
1877		Cordeiro-Araras	Piracicaba	Ypanema			Cachoeira								
1878		Araras-Pirassununga			Casa Branca										
1879															
1880		Pirassununga-P. Ferreira		Bacaetava											
1881		P. Ferreira-Descalvado			Lage										
1882					Mogi-Mirim-Penha do Rio do Peixe (Itapira) e Lage-São Simão										
1883				Cerquilho; Cerquilho-Tietê	São Simão-Ribeirão Preto										
1884								Cruzeiro-Três Corações (MG)	Campo Limpo (SPR)-Bragança Paulista	Rio Claro-São Carlos					
1885										São Carlos-Araraquara; Visconde do Rio Claro (velha) até Brotas					
1886		Laranja Azeda-Emas	Chave (Montana) no ramal de São Pedro até João Alfredo (Artemis); início da Navegação Fluvial	Laranjal	Cascavel (Aguaí) no tronco até Poços de Caldas (MG); Ribeirão-Batatais					Brotas-Dois Córregos					
1887				Conchas	Batatais-Franca					Dois Córregos a Jaú e a Mineiros	Casa Branca-S. J. Rio Pardo				
1888			Porto Martins-São Manuel	Estação de Vitória (Vitoriana) próximo a Botucatu	Jaguara (MG); Mogiana compra C.R.F. Rio Pardo							Barra Mansa-Bananal			
1889				Botucatu; Boituva-Tatuí	Ramal de Mococa em Engenheiro Gomide; Amparo-Pantaleão; Jaguara-Uberaba; Mogi-Guaçu-E. Santo Pinhal	Passa a se chamar E. F. Central do Brasil									
1890					Pantaleão-Monte Alegre (ramal de Amparo); Engenheiro Gomide-Canoas (ramal de Mococa); Ramal de Serra Negra até Brumado		Incorporada pela Central do Brasil							Louveira-Itatiba	
1891		Compra E. F. Descalvadense: Descalvado-Aurora; compra E.F. Santa Rita; Ramal de Emas até Baguassu			Itapira-Eleutério (ramal de Itapira, antigo ramal da Penha)								Ribeirão Preto - Dumont (3 ramais)		Resende-São José do Barreiro
1892		Ramal de Santa Veridiana chega a Santa Cruz das Palmeiras	Cia. União Sorocabana e Ytuana	Cia. União Sorocabana e Ytuana	Ramal de Serra Negra chega a Serra Negra					Compra pela Paulista; Araraquara Guariba; São Carlos-Araraí (ramal de Água Vermelha)					

Fonte: Organizado pelo autor com dados principalmente de Giesbrecht (2005).

Com base neste levantamento em que se procurou resgatar a diacronia da implantação ferroviária em São Paulo até ao final do período analisado, elaboramos uma série de mapas auxiliares que mostram a situação da rede ferroviária paulista nos seguintes momentos: 1880, 1882, 1884, 1886, 1888, 1890, 1891 e 1892. Tais mapas serviram de poderosos auxiliares para a análise, que será realizada a seguir, mostrando os conflitos decorrentes da disputa por territórios privilegiados de atuação. Os mapas citados apresentam as seguintes informações:

- 1880 – ferrovias e distritos e municípios existentes (figura 25);
- 1882 – ferrovias existentes (figura 26);
- 1884 – ferrovias existentes (figura 27);
- 1886 – ferrovias e distritos e municípios existentes (figura 28);
- 1888 – ferrovias existentes (figura 29);
- 1890 – ferrovias e distritos e municípios existentes (figura 30);
- 1891 – ferrovias e distritos e municípios existentes (figura 31);
- 1892 – ferrovias e distritos e municípios existentes e base altimétrica (figura 32).

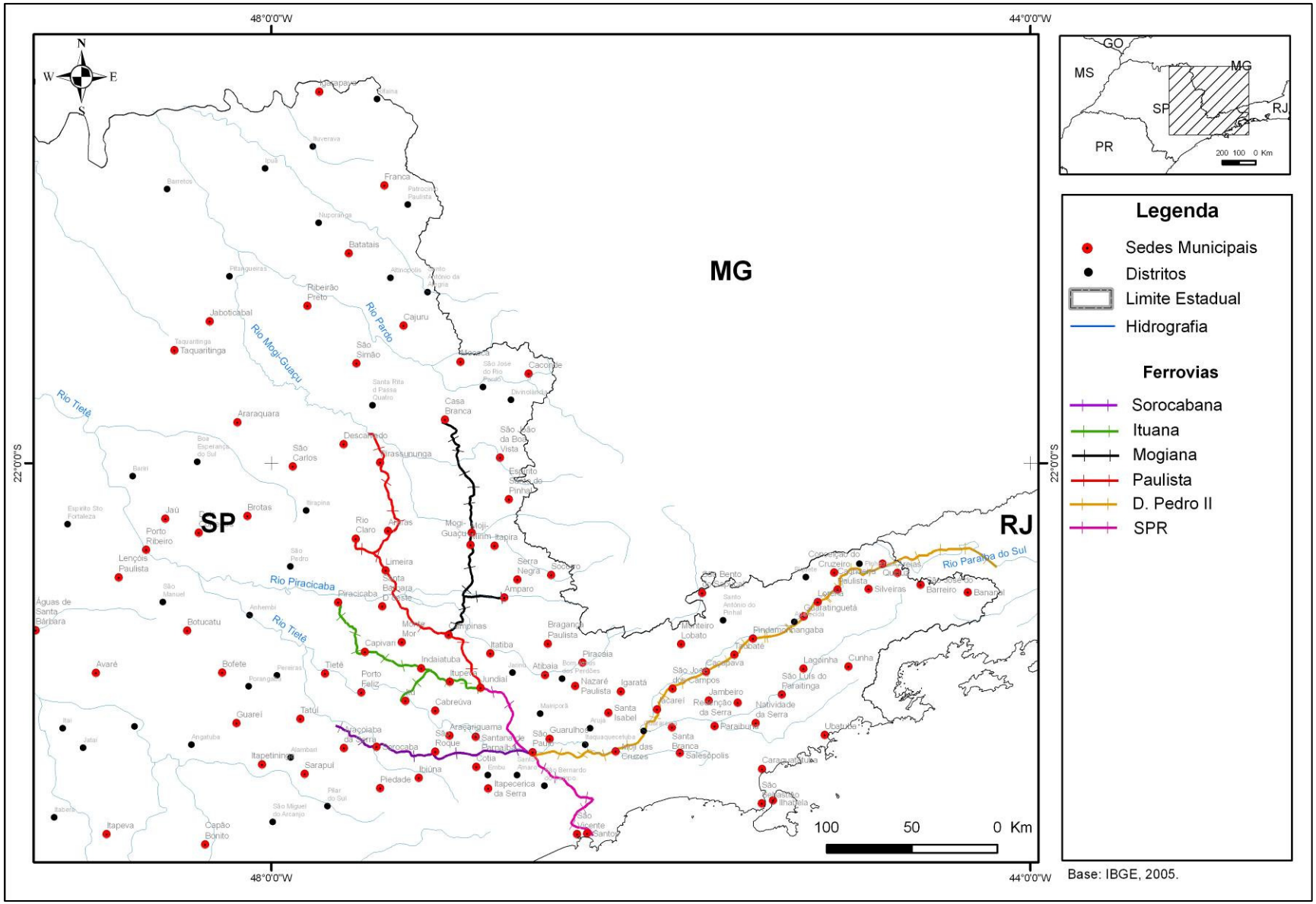


FIGURA 25 – REDE FERROVIÁRIA PAULISTA EM 1880 COM A INDICAÇÃO DOS MUNICÍPIOS E DISTRITOS EXISTENTES

Fonte: Elaborado pelo autor com dados da tabelas 32 e 38.
Obs.: Elaboração técnica de Jose Fernando Rodrigues Bezerra.

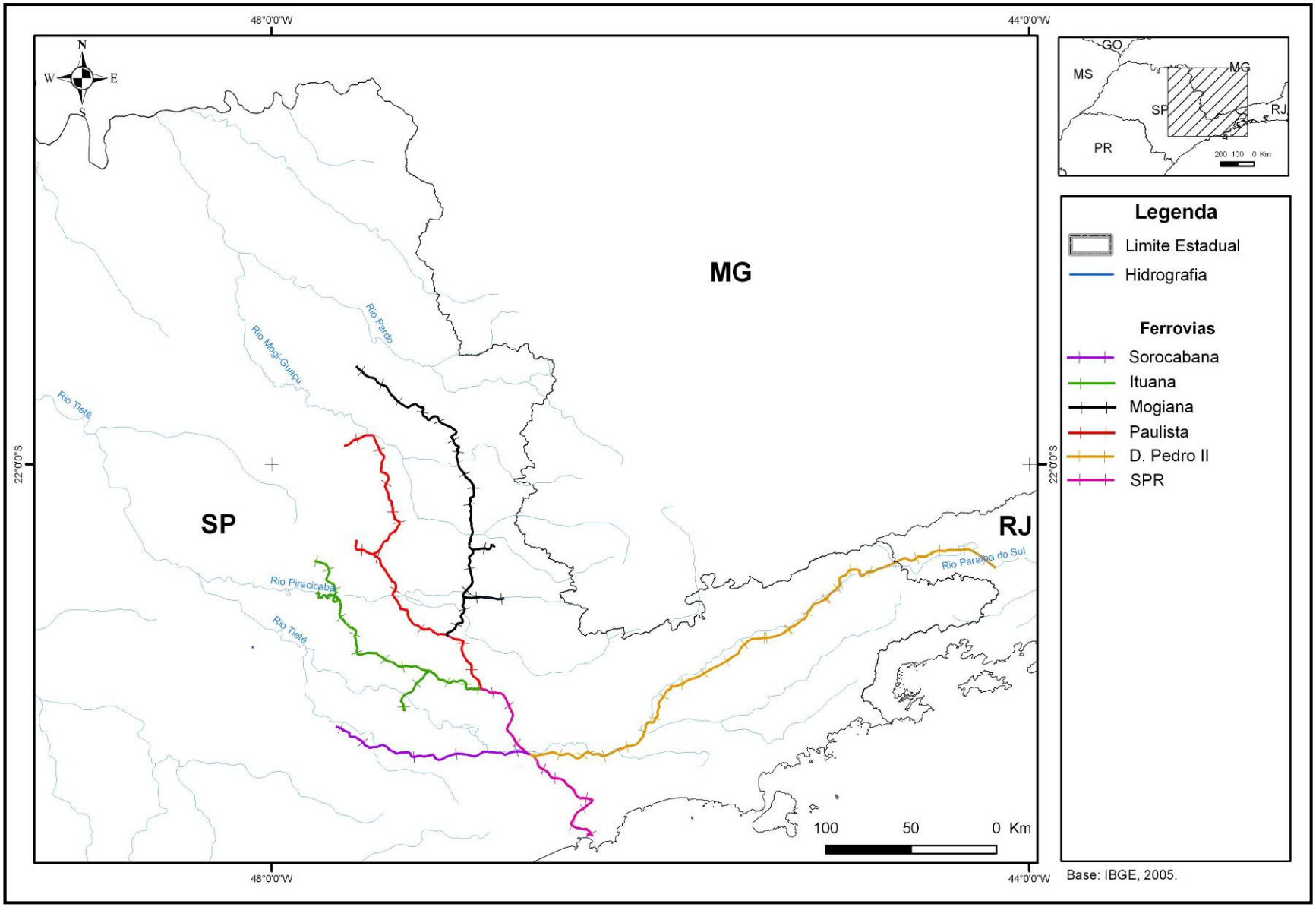


FIGURA 26– REDE FERROVIÁRIA PAULISTA EM 1882

Fonte: Elaborado pelo autor com dados da tabela 38.
Obs.: Elaboração técnica de Jose Fernando Rodrigues Bezerra.

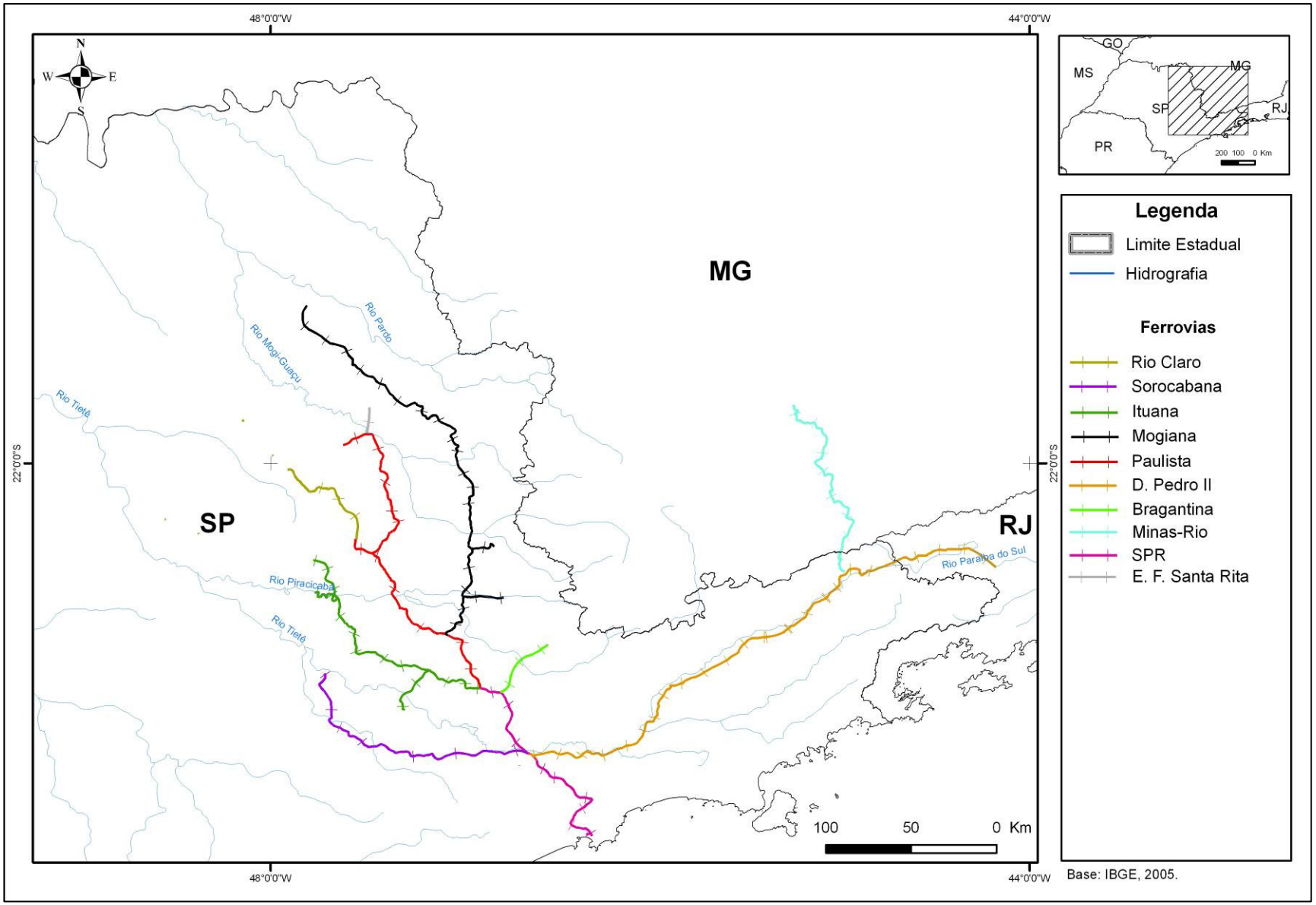


FIGURA 27 – REDE FERROVIÁRIA PAULISTA EM 1884

Fonte: Elaborado pelo autor com dados da tabela 38.
Obs.: Elaboração técnica de Jose Fernando Rodrigues Bezerra.

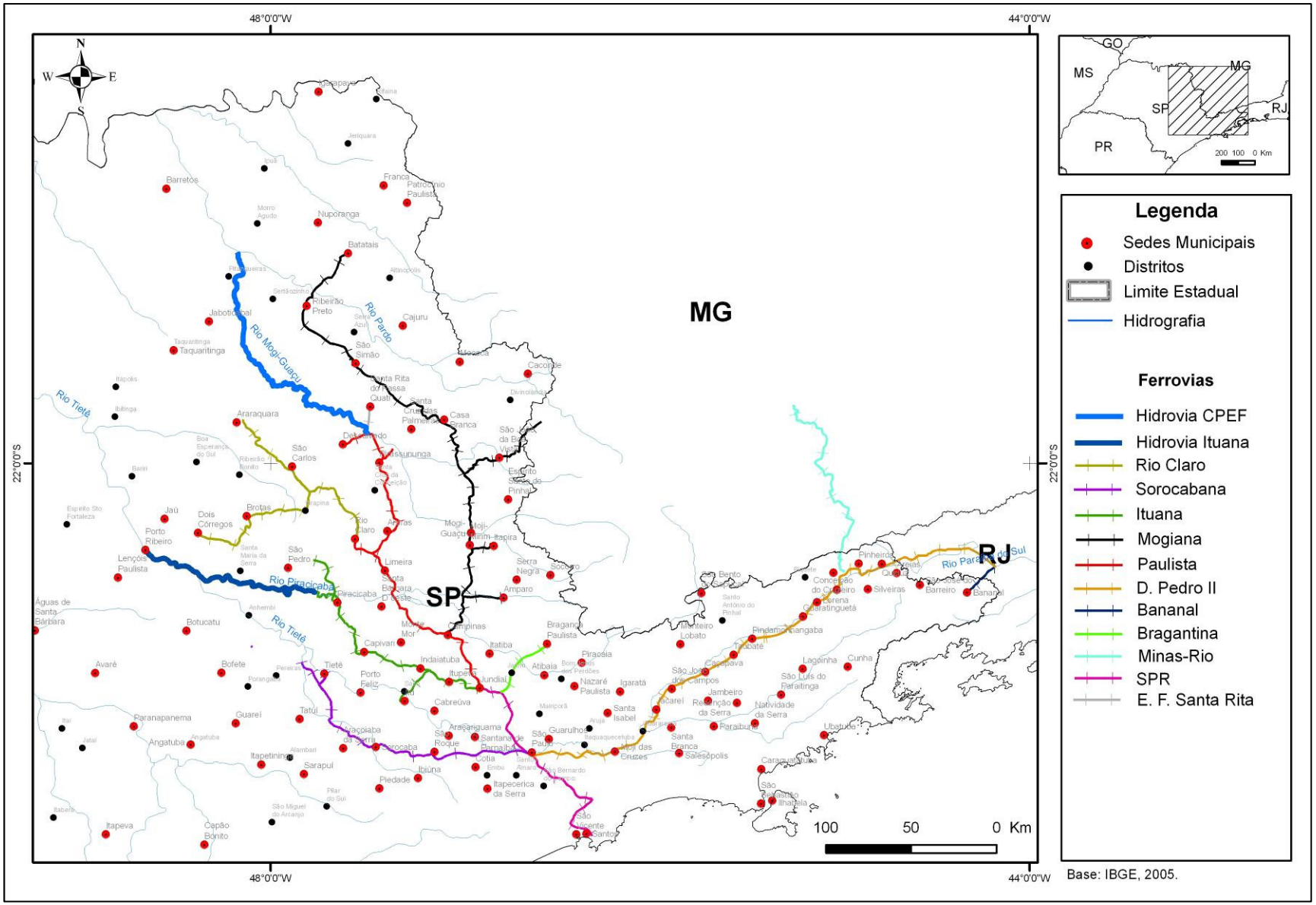


FIGURA 28 – REDE FERROVIÁRIA PAULISTA EM 1886 COM A INDICAÇÃO DOS MUNICÍPIOS E DISTRITOS EXISTENTES

Fonte: Elaborado pelo autor com dados das tabelas 32 e 38.
Obs.: Elaboração técnica de Jose Fernando Rodrigues Bezerra.

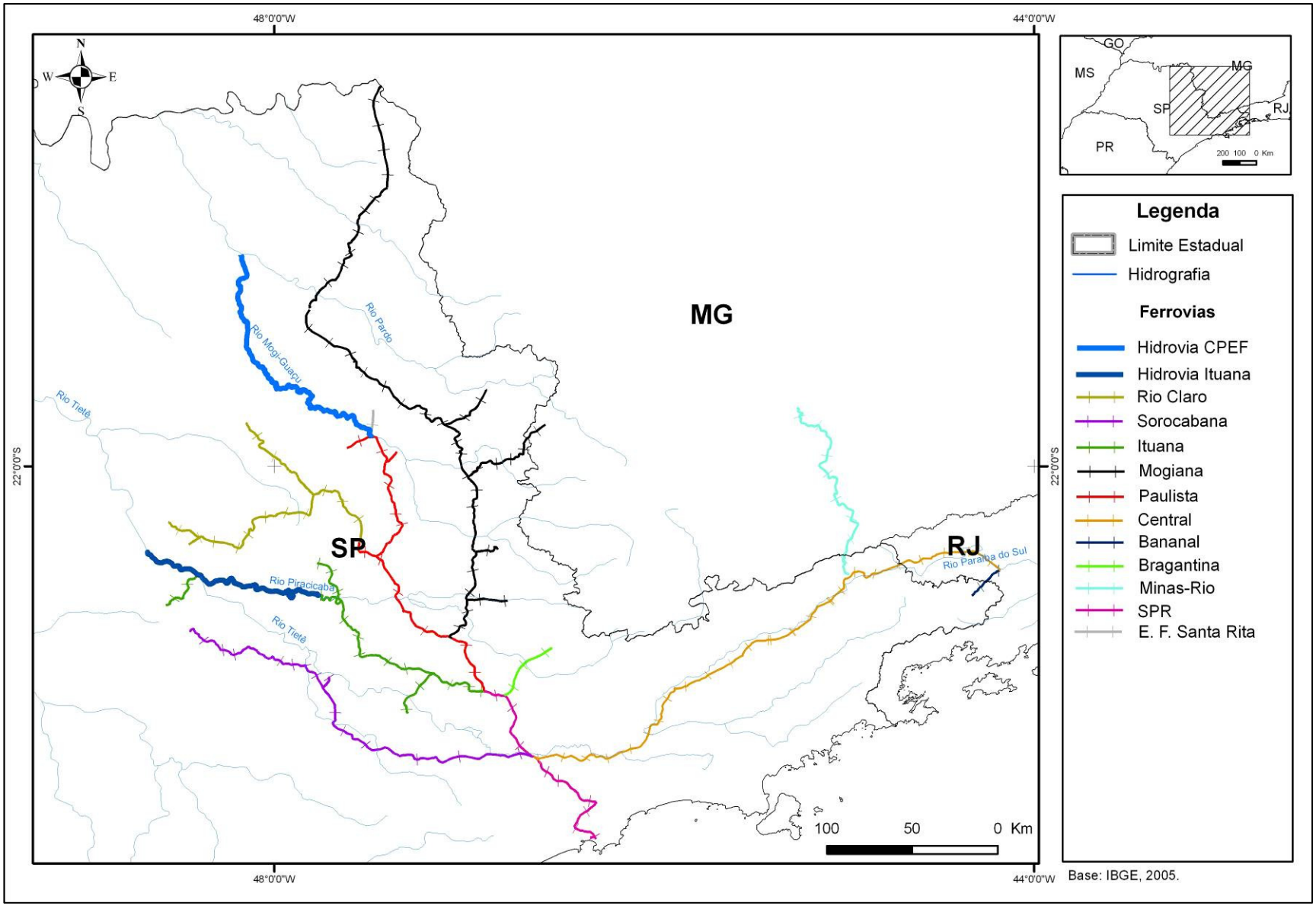


FIGURA 29 – REDE FERROVIÁRIA PAULISTA EM 1888

Fonte: Elaborado pelo autor com dados da tabela 38.
Obs.: Elaboração técnica de Jose Fernando Rodrigues Bezerra.

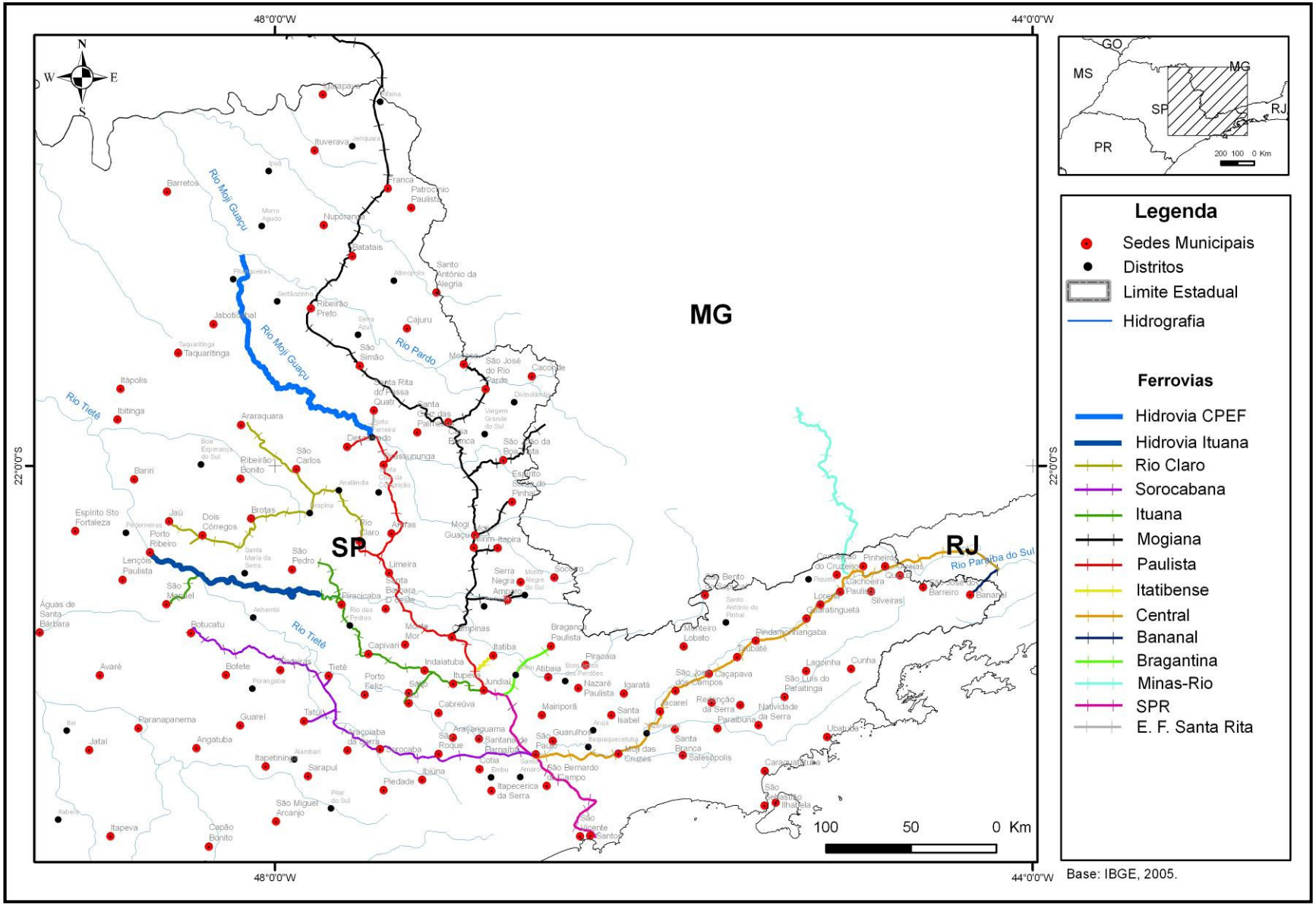


FIGURA 30 – REDE FERROVIÁRIA PAULISTA EM 1890 COM A INDICAÇÃO DOS MUNICÍPIOS E DISTRITOS EXISTENTES

Fonte: Elaborado pelo autor com dados das tabelas 32 e 38.
Obs.: Elaboração técnica de Jose Fernando Rodrigues Bezerra.

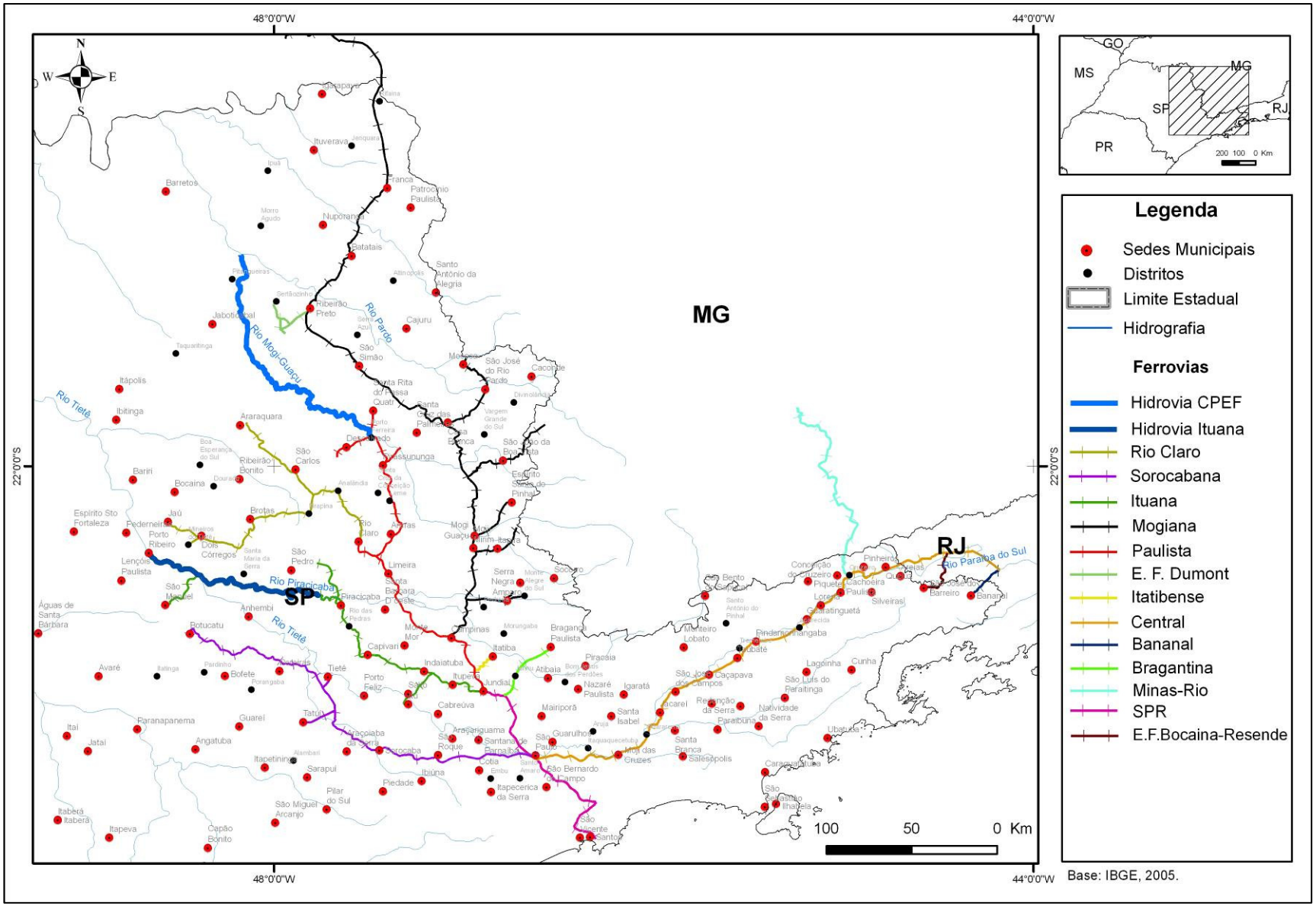


FIGURA 31 – REDE FERROVIÁRIA PAULISTA EM 1891 COM A INDICAÇÃO DOS MUNICÍPIOS E DISTRITOS EXISTENTES

Fonte: Elaborado pelo autor com dados das tabelas 32 e 38.
Obs.: Elaboração técnica de Jose Fernando Rodrigues Bezerra.

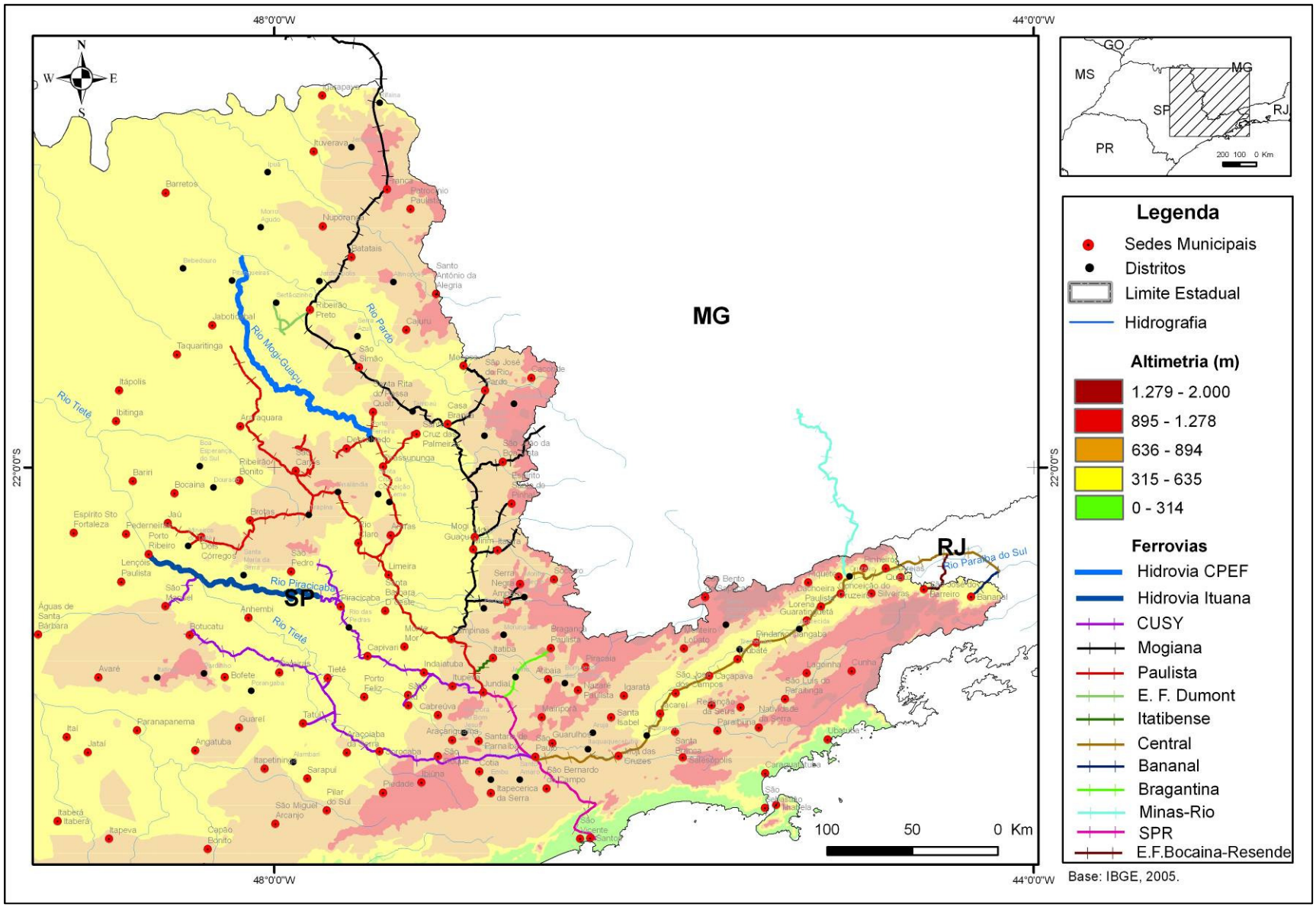


FIGURA 32 – REDE FERROVIÁRIA PAULISTA EM 1892 COM A INDICAÇÃO DOS MUNICÍPIOS E DISTRITOS EXISTENTES E A ALTIMETRIA DA REGIÃO

Fonte: Elaborado pelo autor com dados das tabelas 32 e 38.
Obs.: Elaboração técnica de Jose Fernando Rodrigues Bezerra.

5.2 AS COMPANHIAS FERROVIÁRIAS CONCORRENTES E A DISPUTA POR TERRITÓRIOS, 1868-1892

Nesta parte, objetivamos verificar, descrever e analisar as práticas territoriais das ferrovias concorrentes no chamado "Oeste Paulista", para implantar, manter e ampliar o sistema de transporte de cada uma delas: Paulista, Ituana e Mogiana.

A discussão do território, central nesse trabalho, nos leva a refletir sobre a atuação espacial de empresas capitalistas, tal qual o caso das ferrovias em implantação na província de São Paulo no século XIX. Se essa atuação era central para qualquer empresa, muito mais para empresas do setor de transporte, que por definição atuavam no deslocamento (espacial) de mercadorias para outros empreendimentos, com o que passaram a contar com apoio estatal, tal qual o mecanismo da garantia de juros aplicado na implantação ferroviária do Brasil.

A atuação territorial se traduz, no plano espacial, "...na gestão do território, entendida como o conjunto de práticas econômicas e políticas visando ao controle da organização espacial, aí incluindo-se a gênese e a dinâmica da mesma. Visam estas práticas a garantir a reprodução ampliada do capital personificado na corporação..." (CORRÊA, 2001, p. 218).

Tais práticas são centrais nas empresas capitalistas, que se caracterizam pela busca por "monopolização" (ARRIGHI e SILVER, 2001, p. 107), ou seja, a busca por uma posição privilegiada em sua área de operação.

O caso ferroviário de São Paulo é paradigmático para a consideração da disputa territorial das estradas de ferro. Desde o começo, as mesmas competiram pelos mesmos espaços e com mecanismos de "monopolização", tal qual a zona privilegiada de 31 km de cada lado da ferrovia, que ilustram muito bem essa disputa. Essa monopolização, privilégio das ferrovias que se instalavam antes, deixava às demais o fato consumado de adequarem-se ao privilégio concedido às suas rivais.

No período analisado neste trabalho, ou seja, de 1868 a 1892, podemos identificar claramente três períodos distintos. No primeiro deles, de 1868 até 1878, aconteceu a implantação inicial das principais empresas ferroviárias de São Paulo: A Ituana chegou a

Piracicaba em 1877, a Mogiana chegou a Casa Branca em 1878 e a Paulista completa o seu ramal do Mogi-Guaçu em 1880, quando chegou a Porto Ferreira.

Mesmo sendo um período sem grandes disputas, não esteve isento delas, com a afirmação do direito de "zona privilegiada". Este é o caso que confrontou a Paulista, que detinha uma zona de privilégio de 31 km de cada lado de sua linha férrea e a Ituana que para chegar a Itu e Piracicaba necessitava passar e implantar estações na zona da Paulista.

O segundo período distintivo, vai de 1879 a 1887, marcado pelo acirramento das disputas territoriais, principalmente em relação ao prolongamento além de Rio Claro e a ocupação do vale do rio Mogi-Guaçu. A implantação inicial de cada uma das principais ferrovias (Paulista, Ituana, Mogiana e Sorocabana) se completara e havia que decidir qual delas ia ter a prevalência em expandir-se para as áreas ainda não exploradas da província e para onde o café já se expandia. Nos dois casos, a Companhia Paulista saiu derrotada. O primeiro, conclui-se com o surgimento de uma nova empresa, a Companhia Rio Claro, que fundada em 1880, começou a operar em 1884. No segundo caso, a preferência foi da Companhia Mogiana.

O final do período, entre os anos de 1888 a 1892, foi marcado por um contexto de crise, com a abolição da escravatura, o fim do Império e a crise do encilhamento. Esse período foi marcado por tentativas de fusão e compra entre as diversas companhias. Tentava-se resistir ao contexto de crise através do crescimento e conjunção de interesses entre as companhias ferroviárias. Dentre as várias tentativas realizadas, o período engloba as principais operações que condicionarão o subseqüente desenvolvimento da rede ferroviária paulista: a compra da Companhia Rio Claro pela Paulista e a incorporação da Ituana pela Sorocabana e a formação da Companhia União Sorocabana e Ytuana (CUSY).

O tráfego recíproco entre as companhias Paulista e Inglesa

Desde a primeira concessão que foi feita para a construção da ligação ferroviária entre Santos e Jundiaí, já estavam colocadas as bases que levariam à disputa territorial entre as estradas de ferro paulistas. Neste sentido, a concessão dada a essa primeira companhia, já previa a preferência para o prolongamento. Já descrevemos anteriormente as etapas que levaram a fundação da Paulista, cabendo aqui ressaltar os métodos protelatórios da

Companhia Inglesa em abrir mão da preferência em realizar o prolongamento além Jundiaí. Ao que parece, tal atitude escondia o desejo de lucrar com o privilégio detido.

Sobre esse assunto tratam dois ofícios recebidos em 29 de outubro de 1868 pela Companhia Paulista, remetidos pelo Ministério da Agricultura, Commercio e Obras Públicas. Um do Ministro Diplomático em Londres e outro do Presidente da Inglesa. Destacamos a seguir o relato da Diretoria da Companhia Paulista:

> Neste segundo ofício dizia o Presidente da Diretoria da Estrada de ferro de Santos à Jundiahy que, chegando ao seu conhecimento que a Companhia Paulista sentia dificuldade de levantar capitais para realizar o projetado prolongamento, questionava ele ao nosso Ministro em Londres quais as vantagens e favores, que seria lícito esperar do Governo Brasileiro, se a Companhia, de que era Presidente, tomasse a si o dito prolongamento (REFCP 07.03.1869, p. 7).

Convidada a se manifestar sobre tal dificuldade, a Paulista respondeu polidamente, assegurando ao Governo que, "longe de ser real essa dificuldade inculcada e desânimo imaginado, era sempre ardente o entusiasmo que na Província se manifestava por esta empresa e que nem uma base havia para supor-lo arrefecido" (REFCP 07.03.1869, p. 8).

Porém, mais adiante no relatório, comentando que a subscrição inicial de capitais e que os valores arrecadados superaram em muito a previsão inicial, responderam à Inglesa com maior agressividade:

> Era a mais solene e eloqüente resposta que a Província de São Paulo podia dar a aqueles que, amesquinhando suas forças, e olhando-a com desdém como proletária ou imbecil, não trepidavam de assoalhar que o desfalecimento a dominava, que a sua impotência financeira ia ser confessada, e, de acordo com tais balelas, apressavam-se de perguntar ao Governo Brasileiro – qual era a maior soma de propinas, que seria dados fruir à aquele, que com braço de Hércules viesse levantar a empresa esmorecida (REFCP 07.03.1869, p. 16).

As rusgas entre as duas companhias continuaram, sobretudo sobre a questão crucial do tráfego recíproco. Com esse, iriam diminuir as necessidades de baldeação entre as duas companhias. No caso dos passageiros que viajavam de Campinas à São Paulo, por exemplo, sem o trânsito recíproco teriam que realizar uma baldeação em Jundiaí.

Esta questão estava sendo negociada desde fevereiro de 1870. Porém, ao entrar a Paulista em contato com a Inglesa, estes respondem que teriam "boa vontade" em resolver a questão, mas não apresentam alternativas concretas. A Paulista faz então, uma proposta

similar a modelos em operação em diversos países europeus. A idéia do projeto era "...o trânsito recíproco pelas duas linhas, fazendo cada Companhia o seu tráfego independente" (REFCP 30.07.1871, p. 20). Mandou então a diretoria entregar a proposta diretamente em Londres, pois lhes parecia que não adiantava tratar com o superintendente da Inglesa. A resposta foi que "...só era aceitável negociação no sentido de ser feito o tráfego da Companhia Paulista pela Companhia Inglesa" (REFCP 30.07.1871, p. 20), pois o tráfego recíproco era inviável pelo sistema de tração na serra e que a Inglesa estaria disposta a negociar a contratação dos serviços da Paulista (REFCP 30.07.1871, anexo 2, p. 2). Tal, era inaceitável para a Paulista, que via nessa proposta uma verdadeira anexação da Paulista pela Inglesa (REFCP 30.07.1871, p. 18-21). A decisão veio do governo, através do aviso do Ministério dos Negócios da Agricultura, Commercio e Obras Públicas de 06 de julho de1871. "É pois hoje a questão de trânsito uma questão solvida; e aquilo que amigavelmente pedimos com a franqueza e urbanidade de uma empresa irmã pela natureza de operações, só o vamos conseguir - pela ordem que vem de cima!" (REFCP 30.07.1871, p. 21).

A construção da linha da Ituana e a zona privilegiada da Paulista

A Companhia Paulista iniciou o serviço de transporte no ano de 1872, a Ituana em 1873, a Mogiana em 1875 e a Sorocabana em 1875. Antes, porém, da inauguração das linhas já surgiam conflitos de interesses entre as companhias. Esse foi o caso da disputa entre as companhias Paulista e Ituana, motivado pela necessidade da linha da Ituana passar no interior da zona privilegiada de 31 km de cada lado da estrada de ferro da Companhia Paulista. Outra polêmica, era a maneira como realizar o entroncamento da linha da Ituana na linha da Paulista. Na figura abaixo, podemos visualizar o quanto a linha da Ituana adentrava a zona privilegiada da companhia Paulista e com estações em seu interior.

FIGURA 33 – ZONA PRIVILEGIADA DA PAULISTA E A LINHA DA ITUANA

Fonte: Detalhe do mapa da Companhia Paulista de 1880, denominado "Rede das suas estradas de ferro e zona priviligeada" (REFCP, 29.08.1881).

A polêmica remonta a 1870, ano de fundação da Ituana. Nos termos consignados em Relatório da Companhia Ituana, "...a proposta consistia em fazer a Companhia Paulista uma estação no entroncamento, ficando a linha Ituana como um ramal seu, e por isso, além de fazer passar pela sua linha cerca de meia légua de extensão toda carta e passageiros, tirava a grande vantagem de fazê-las seguir pela linha Inglesa em extensão de 20 léguas. (...) ...esta proposta, já teve em vista proporcionar essa grande vantagem à Companhia Paulista, como indenização ao estabelecimento de suas estações na zona das 5 léguas, se o seu privilégio se estendesse ao ponto de poder impedi-lo" (REFCI, 09.04.1871, p. 13-14).

O ano de 1871 foi marcado por intensa polêmica envolvendo as companhias Paulista e Ituana, através de cartas trocadas entre as duas diretorias, arrazoados pela imprensa e solicitações de intervenção por parte do governo provincial. Não havendo consenso nos contatos entre as companhias, a Paulista resolve acionar o governo provincial. Este então, envia cópia de um ofício encaminhado pelo governo à Ituana em que diz que as projetadas estações de Quilombo, Itupeva e Indaiatuba não poderão ser destinadas a carregamento ou descarregamento de gêneros ou passageiros, recebendo frete ou passagem, senão precedidos de acordo com a Paulista (REFCP 28.09.1872, p. 6-7).

O relatório da Companhia Paulista de 29 de janeiro de 1871 detalhou os termos da proposta da Companhia Ituana:

> Unirem-se os trabalhos de construção das duas estradas, desde o ponto em que a linha de Itu, à quem do rio Jundiahy, se aproxima da linha da Companhia Paulista e segue na mesma direção desta em busca da estação de Jundiahy, até esta mesma estação: fazerem-se as despesas na devida proporção, reconhecendo-se à Companhia Ituana a obrigação de restituir a linha logo que a Companhia Paulista precise montar a dupla via, bem como de não fazer embaraço algum à tirada de materiais, de um e outro lado da estrada, precisos para a mesma futura via (REFCP 29.01.1871, p. 7-8).

A diretoria da Companhia Paulista informou que ordenara ao seu engenheiro em chefe interino estudar a proposta, e que aguardava seu posicionamento para estabelecer um juízo sobre a questão, informando, porém, quais os critérios seriam utilizados para a decisão:

> Há muito a refletir-se e não deixa de ter dificuldades a matéria; mas a Diretoria pode garantir-vos que, se por um lado prende-se ao desejo de condescender em tudo, que for a bem de uma empresa irmã pela natureza de operações e **pela origem de nacionalidade e província**, saberá não esquecer-se que foi-lhe confiada a honrosa posição de atalaia dos interesses da Companhia Paulista, cuja defesa constitui o seu primeiro dever (REFCP 29.01.1871, p. 8, grifo nosso).

Na colocação que grifamos transparece a animosidade com a Companhia Inglesa, em quem a Companhia Paulista vê seguidos obstáculos para um entendimento comum, conforme já comentado.

A disputa ganha contornos dramáticos quando o estaqueamento realizado pela Ituana foi arrancado pela Paulista, conforme descrito no relatório da Companhia Ituana: "Estando estaqueada desde Maio do ano findo a linha Ituana, na parte em que ela começava a correr paralela à Paulista, nas proximidades da ponte de Jundiahy, foram em Dezembro arrancadas pela Companhia Paulista, estas estacas, sem audiência da Companhia Ituana..." (RCI 09.04.1871, p. 15). A Companhia Ituana então refaz a linha sem passar pela zona privilegiada da Paulista, exceto em pequeno trecho, por razões técnicas. Tais estacas foram novamente arrancadas. Depois de várias polêmicas, foi lavrada escritura de acordo, porém isto, não terminou a questão, pois a Ituana contestava o local do entroncamento e finalmente desistiu do mesmo, apesar de assinado o contrato. Levou a Paulista ao conhecimento do Governo Provincial o ocorrido, e tendo em vista a quebra do contrato, a Paulista fez formal declaração

de que se achava caçada a faculdade concedida à Ituana de estabelecer estações dentro de sua zona privilegiada (REFCP 30.07.1871, p. 22-31).

A polêmica foi acompanhada de guerra verbal através da imprensa com a utilização de palavras descorteses de parte a parte. Finalmente, com a mediação do Governo Provincial é assinado um acordo, com data de 19 de outubro de 1872. Nele constava que, a Companhia Ituana, pagaria uma percentagem de 10% da receita auferida com as estações localizadas dentro da zona privilegiada da Paulista. Também ficou consignado que "...por este acordo não se deve entender resignado ou cedido o privilégio da Companhia Paulista, pois conserva ela em pleno e inteiro vigor todos os seus direitos relativos ao mesmo, quanto à zona privilegiada" (REFCP 24.08.1873, anexo 9, p. 53-57).

Como podemos perceber a defesa intransigente da zona privilegiada será o grande esteio dos conflitos territoriais entre as diversas empresas ferroviárias da província de São Paulo naquele período inicial de implantação de ferrovias. Tais zonas privilegiadas condicionaram a implantação das estradas de ferro, levando também a um modelo, que dificultou também, a integração lateral entre as ferrovias e congelou uma estrutura interior-porto de exportação.

Como exemplo dessa diretriz, citamos novamente o artigo 3º do decreto 2.450 de 24 de setembro de 1873, que sanciona que "... o Governo só poderá conceder subvenção ou garantia de juros às estradas, que servirem de principal comunicação entre os centros produtores e os de exportação...", ou seja, os benefícios eram apenas para projetos que seguissem essa orientação (COLLECÇÃO DAS LEIS DO IMPÉRIO DO BRASIL DE 1873, p. 386).

O prolongamento além de Rio Claro

A disputa pelo prolongamento a partir de Rio Claro se insere na discussão da construção de um caminho de ferro ligando as regiões litorâneas do país com as longínquas províncias de Mato Grosso e Goiás. Tal necessidade se faz mais importante após a guerra do Paraguai (1864-1870), que mostrou ao Império a necessidade estratégica de comunicar essas províncias com os centros de poder.

Desde a concessão da linha entre Jundiaí e Campinas e, depois Rio Claro, a Companhia Paulista detinha a preferência em realizar o prolongamento da linha para além de Rio Claro, conforme o Art. 16º do contrato assinado entre o governo provincial e a Companhia Paulista:

> Quando se julgar conveniente construir outras linhas de estradas de ferro, que seja, ou o prolongamento além do Rio-Claro, ou ramificações e dependências da estrada deste contrato, ou tenham de ser de bitola larga ou estrita, será a Companhia Paulista preferida para tais empresas em igualdade de condições, devendo declarar dentro de sessenta dias, a contar da data da consulta do Governo, se quer se encarregar da mesma (RELATÓRIO DO PRESIDENTE DA PROVÍNCIA DE 1874, p. 93).

Devido a essa preferência e o interesse do Governo Imperial em realizar dito prolongamento até a província do Mato Grosso, foi a diretoria consultada através de ofício do governo provincial de 17.01.1879, relativo ao aviso de 4.01.1879, pelo qual o Governo Imperial mandava ouvir a Companhia Paulista se tinha interesse em utilizar-se da preferência garantida pela cláusula 16ª do contrato de 12.05.1873, reproduzido acima, para a construção de uma estrada de ferro, de Rio Claro à Araraquara, passando por S. Carlos do Pinhal, cuja concessão estava sendo solicitada por diversas petições.

A Companhia Paulista respondeu que iria consultar a assembléia de acionistas, mas aproveitou a ocasião para discutir a pertinência da direção determinada pelo estudo de Pimenta Bueno, de ligar Rio Claro a Araraquara, quando a própria Companhia Paulista já detinha uma linha em posição mais adequada para o prolongamento até o Mato Grosso:

> Sempre, e muito principalmente quando se trata de uma estrada, que afeta a comunicação com a longínqua Província de Matto-Grosso, tais concessões devem visar a máxima conveniência do país e os supremos interesses da viação publica, para que a rede das estradas de ferro não venha a ser somente um conjunto de partes desconformes, criadas à vontade de cada um e segundo as lembranças dispersas, sem unidade de plano, sem um sistema assentado.
> Já temos alguns funestos exemplos de concessões mal pensadas, cujo resultado é o de empresas, que se prejudicam reciprocamente, partilhando o minguado movimento comercial que seria suficiente para a prosperidade de uma, mas que, mesquinho pela divisão, acarreta o pauperismo de duas ou mais concorrentes" (REFCP 28.02.1879, p. 11).

A principal objeção do traçado por Araraquara era que a estrada do Mogy-Guassú ficaria "entalada" entre a de Casa-Branca e a de Rio Claro a Araraquara, com estações encravadas na zona privilegiada da Paulista. Na carta ao presidente da província, a Diretoria

da Companhia Paulista acrescenta mais algumas informações relevantes sobre os motivos da companhia discordar do traçado escolhido, que afetariam a própria rentabilidade da empresa e consequentemente para os usuários do transporte:

> ...todo o dano que de tal sorte se causar a esta Companhia – a primeira e maior Empresa de estradas de ferro constituída por capitais nacionais – reverte diretamente sobre o publico, a Província e o Estado: porque a perda do trafego, importando diminuição de vendas, terá por efeito necessário retardar e restringir constantemente o abaixamento de tarifas à que a Companhia tem de chegar pelo crescimento natural de seu tráfego" (REFCP 28.02.1879, p. 53).

A Companhia Paulista também apresentou outros argumentos que ajudam a entender sua posterior desistência em realizar o prolongamento. Esses argumentos estão ligados à questão das ferrovias já existentes e os municípios e regiões já atendidos e por atender:

> É bem sabido que o traçado de Rio-Claro por Araraquara, considerado até esta Vila, tende a servir quase unicamente os municípios de S. Carlos e Araraquara, pois deixa muito à esquerda a Freguesia de Itaquery e os municípios de Brotas, (...) Dous Corregos e Jahú; e tem à direita, muito perto, a estrada da Companhia Paulista – em tráfego até Pirassununga e em via de execução até Belem do Descalvado – cuja estação tomará necessariamente uma parte considerável da produção dos próprios municípios de S. Carlos e Araraquara.
> A pequena parte do município do Rio-Claro (...) atravessada pelo referido traçado nada ganharia com ele por não poder abrir-se estação dentro da zona privilegiada e em prejuízo da estrada de Pirassununga.
> Os municípios de Brotas, Dous Corregos e Jahú quase nada lucrariam, e por pequena diferença de distância continuariam a procurar a estação do Rio-Claro, eximindo-se do grande percurso à que os obrigaria a estação de S. Carlos, percurso ainda mais oneroso quando se trata de uma Empresa sem auxílio do Governo, e para a qual será elemento de vida a exageração das tarifas, por falta de tráfego suficiente em sua linha.
> Os interesses desses municípios não ficariam, pois, satisfeitos, e mais tarde ser-lhes-ia necessário uma estrada distinta, partindo do Rio-Claro, e de que não deveriam ficar privados desde que se concedesse a de Rio-Claro à Araraquara.
> Assim teríamos, em uma limitada região, a linha de Casa-Branca [da Mogiana], a do Mogy-guassú [da Paulista], a de S. Carlos à Araraquara, e a de Brotas e Jahú, todas se prejudicando reciprocamente.
> Isto significa desperdício de grandes capitais com dispersão do minguado movimento comercial, quando é o inverso que deve procurar-se para se não reproduzirem os funestos exemplos, que já temos, e que tanto afetam às respectivas Empresas, como ao Público e ao Tesouro Provincial, principalmente pela garantia de juros a que é obrigado.
> Se, pelo contrário, a região à oeste de Rio-Claro for servida por uma só linha, que menos se embarace na zona de outras, obter-se-á economia de estabelecimento e de custeio, com maior utilização dos capitais, e a concentração do movimento comercial no tráfego dessa estrada será condição tão necessária à prosperidade da Empresa, e abaixamento de tarifas para os gêneros de transporte, quanto a sua dispersão ou rarefação deve considerar-se causa certa de decadência da Empresa e elevação das tarifas: assim também ficariam atendidos os interesses de todos os municípios da aludida região (REFCP 28.02.1879, p. 53-55).

Após esse arrazoado dos motivos para não ser adotado o trajeto proposto, passaram a descrever as inúmeras vantagens da proposta alternativa que a companhia Paulista defendia, realizada pelo seu engenheiro chefe, o Dr. Francisco Lobo Pereira e apresentada à Assembléia Provincial em seção de 1878:

> Parte, esse traçado, do Rio-Claro e vai ter às margens do Jacaré Grande, passando entre Brotas e S. Carlos do Pinhal entre Jahú e Araraquara.
> Suas vantagens são as seguintes: serve igualmente os municípios de S. Carlos e Araraquara, como os de Rio-Claro (Itaquery, Dous Corregos e Jahú, e aparta-se da estrada da Companhia Paulista no Mogy-guassú, oferecendo por conseguinte a melhor diretriz para o prolongamento a partir do Rio-Claro, e bem assim a maior soma de interesses a Empresa que o realizar.
> "A Diretoria da Companhia Paulista entende que, a partir de Rio-Claro, é este traçado o que pode conciliar todas as conveniências, e aos Governos compete denegar concessão àqueles que não se fundarem na máxima conveniência do país, para que a rede de estradas de ferro não venha a ser somente um conjunto de partes desconformes, criadas à vontade de cada um, e sem atenção aos interesses gerais" (p. 55-56).
> Esta ação do Governo torna-se ainda mais necessária quando se trata de uma questão que afeta a comunicação com a longínqua Província de Matto-Grosso.
> É a estrada da Companhia Paulista a que mais vantagens oferece para ser prolongada a Matto-Grosso e Goyaz (REFCP 28.02.1879, p. 55-56).

Também no que diz respeito à ligação da rede de ferrovias paulistas à província do Mato Grosso, a Companhia Paulista defendia o prolongamento a partir do seu ramal do Mogi-Guaçu e não partindo de Rio Claro e Araraquara, direção que criticou como "...uma das mais infelizes direções que se poderia imaginar..." (REFCP 28.02.1879, p. 56).

A diretoria da Companhia Paulista detalhava as vantagens de sua proposta para se chegar ao rio Sant'Anna de Parnahyba, tido como ponto objetivo para adentrar no Mato Grosso. Porém, acrescentavam dados sobre um outro ponto, também recomendável, Urubupungá, que teria a vantagem adicional de se comunicar com os rios navegáveis da parte inferior da bacia do rio Paraná:

> Entretanto, o Dr. Benjamin Franklin fez uma exploração nos rios Tietê e Paraná, e, em vista de novos dados colhidos no relatório dessa exploração, o Dr. Lobo veio a conhecer que além de Sant'Anna de Parnahyba há um outro ponto objetivo – Urubú-pungá – que à quase todas as condições daquele reúne também a vantagem de ligar a estrada de ferro diretamente à grande rede navegável da parte inferior do Paraná e seus afluentes, e conjuntamente à parte superior desse rio, cuja navegabilidade estende-se até a barra do rio Sant'Anna do Parnahyba" (REFCP 28.02.1879, p. 57-58).

Outra vantagem deste caminho era que

> A estrada que procurar Sant'Anna, principalmente pelos vales do Mogy-guassú e Rio Grande, presta-se a uma bifurcação para Goyaz, porém não liga-se diretamente à rede navegável do Paraná, interrompida pelo Salto Urubu-pungá. Para estabelecer-se esta ligação seria preciso mais um ramal desde Sant'Anna até o Salto, inutilizando a correspondente via navegável e onerando os gêneros de transporte com grande excesso de percurso.
> A linha que se dirigir a Urubu-pungá não se presta de igual modo à bifurcação para Goyaz, porém com menor extensão de estrada utiliza as duas seções navegáveis do Paraná e afluentes, ficando igualmente ao abrigo de ataques e em condições de ser prolongada à Capital de Matto-Grosso (REFCP 28.02.1879, p. 58).

Em vista das razões expostas, ligadas a não navegabilidade devido ao salto de Urubupungá, a Diretoria da Companhia Paulista imaginava que também merecia ser estudado o traçado direto de Rio Claro a Urubupungá, "...como se descreve no memorial que o Dr. Lobo levou ao conhecimento do Governo Imperial e da Assembléia Provincial de S. Paulo em Fevereiro do ano próximo passado (REFCP 28.02.1879, p. 58).

Por fim, realizava o balanço das três possibilidades e defende o trajeto alternativo ligando Rio Claro diretamente à Urubupungá, passando por Jacaré Grande:

> A linha de Rio-Claro ao Jacaré-Grande não prejudica portanto a questão de prolongamento à Matto-Grosso; ao contrario oferece mais uma das melhores soluções a este problema, qual é o prolongamento direto à Urubú-pungá; no entretanto [sic] que a estrada de Rio Claro à Araraquara tende a prejudicar a questão, sendo a realização da 1ª secção do prolongamento estudado, isto é, da menos satisfatória das três soluções.
> E, sendo a estrada de Rio-Claro ao Jacaré Grande mais conveniente aos interesses desta Província e da própria Empresa concessionária, esta Diretoria pensa que deve ela ser concedida em vez da de Rio Claro à Araraquara" (REFCP 28.02.1879, p. 58-59).

Nas argumentações citadas acima, estava praticamente toda a argumentação da Companhia Paulista. Tais argumentos são importantes para o entendimento das razões da desistência posterior da concessão e de sua insistência em levar o prolongamento a partir de Rio Claro para a esquerda: com isso atenderia a uma região agrícola ainda não atendida por ferrovias, caso de Brotas e Jaú e por outro lado buscava preservar o movimento de sua estrada do Mogi-Guaçu, ameaçada pela proximidade da linha ligando diretamente Rio Claro a Araraquara.

Mesmo assim, o contrato para a construção do prolongamento foi assinado com o governo provincial em 07 de junho de 1879. Transcrevemos aqui a cláusula 1ª do referido contrato, pois será o pomo da discórdia que levou à desistência da Companhia Paulista:

> O Governo da Província contrata com a Companhia Paulista a construção, custeio, e gozo de uma estrada de ferro, que partindo do ponto terminal da estrada de ferro de São João do Rio Claro vá terminar na Vila de Araraquara, passando pelo lugar denominado – Morro Pellado – e pela Vila de São Carlos do Pinhal, **afastando-se na Seção de São João do Rio Claro à São Carlos do Pinhal o menos possível do traçado – Pimenta Bueno** (REFCP 31.08.1879, p.32, grifo nosso).

A companhia obtém 90 anos de concessão e zona privilegiada de 31 km de cada lado e na mesma direção da estrada. A bitola deveria ser a mesma da linha de que era prolongamento (1,60 m). O artigo 12ª também é importante, porque rezava que "...o governo decidirá, dentro de 30 dias, se admite ou não este projeto definitivo de São João do Rio Claro à São Carlos do Pinhal. Se o governo não apresentasse objeções em 30 dias o projeto estará aprovado. Se alguma objeção fosse feita no sentido de insuficiência no projeto, a questão seria remetida a Juízo arbitral..." (REFCP 31.08.1879, p. 35). Assinado o contrato e para cumprir o prazo de dez meses para entregar o projeto definitivo, foram iniciados os trabalhos de determinação do traçado.

Ocorre que objeções foram feitas. O Visconde do Rio Claro e o Barão do Pinhal representam contra o traçado adotado pela "dita companhia" que na opinião deles prejudicam os interesses da lavoura da região atingida, ao encarecer fretes e outras alegações. O argumento utilizado foi, naturalmente, que a concessão deveria se afastar "...o menos que fosse possível do que fora levantado pelo engenheiro Pimenta Bueno" (REFCP 29.02.1880, p. 32). Solicitaram então, que o traçado da Paulista fosse examinado por engenheiro de confiança da província e que também fosse estudada a proposta dos proponentes.

A Companhia Paulista acusa o recebimento do ofício de 19 de novembro de 1879 sobre a representação do Visconde do Rio Claro e Barão do Pinhal contra o traçado na parte entre o morro Pellado e S. Carlos, prestando várias explicações, das quais destacamos a seguinte:

> Há entretanto uma circunstância. Do lado do traçado Pimenta Bueno existe o bairro do Cuscuseiro, cuja lavoura poderia ficar um pouco mais favorecida, se o traçado do Morro Pellado a S. Carlos se inclinasse desse lado.

> Mas então tratar-se-ia do interesse local, interesse de uma família, que por mais importante que seja, não pode nem deve sujeitar o interesse geral (REFCP 29.02.1880, p. 40).

E continuaram com a alegação de interesse local, da tentativa dos que representam contra o traçado de implantar a estrada próximo suas terras:

> Eis aqui o motivo de toda esta hulha!...
> É justamente para servir um pouco melhor os interesses do Coscuzeiro que se levanta esta questão.
> Porém o interesse do Coscuseiro não é o interesse geral, e neste caso está até em oposição à ele (REFCP 29.02.1880, p. 46)

Apesar dessas colocações, a Companhia Paulista informava que não eram contrários ao estudo das propostas; gostariam apenas de iniciar os trabalhos entre Rio Claro e Morro Pellado, onde estão os maiores trabalhos, ficando a definição do traçado do Morro Pellado até São Carlos para depois, o que estaria de acordo com o contrato assinado. Porém, o governo provincial não aprovou as plantas devido à representação do barão e do visconde:

> É certo que a parte do traçado que respeita ao percurso entre Rio Claro e Morro Pellado pode não oferecer dúvidas, mas tratando-se de um prolongamento que deve ter por diretriz geral o traçado Pimenta Bueno, pode a aprovação da planta e perfil daquela parte importar embaraços que cumpre desde logo evitar, e foi por isso que nas cláusulas 11 e 12 do contrato se estipulou que o Governo teria de decidir em relação a planta e perfil da seção entre Rio Claro e S. Carlos, e mesmo quando esta seção pudesse ser subdivida o seria em seções de 15 quilômetros e não de 24 como a de Rio Claro ao Morro Pellado (REFCP 29.02.1880, p. 54-55).

Em ofício datado de 20 de janeiro de 1880, respondia a Paulista que o que está sendo determinado pelo governo não estava de acordo com o contrato. "Não pode a seção ter *menos* de 15 quilômetros, poderá porém ter *mais*, como aquela que vai de S. João do Rio Claro ao Morro Pellado" (REFCP 29.02.1880, p. 60).

No relatório da Companhia Paulista de 29 de agosto de 1880, foi descrito que outros levantamentos foram feitos, mas que estes nem foram levados ao conhecimento do governo, "porque era visível a tendência deste a tomar direção e deliberações contrárias ao interesse da Companhia e do público, devendo isso motivar o retraimento à que se viu forçada a Companhia" (REFCP 29.08.1880, p. xiv). Comunicava então, a companhia que se desonerava

da obrigação de realizar a estrada de Rio Claro a Araraquara passando por S. Carlos do Pinhal.

No relatório do presidente da província o mesmo apresentou a sua versão dos fatos ocorridos:

> O prolongamento da estrada de ferro do Rio-Claro somente ao Morro-Pellado conviria muito à Companhia, e talvez estivesse isso na mente de sua Engenharia ao fazer estudos meramente especulativos entre o Morro-Pellado e S. Carlos do Pinhal.
> A estação do Morro-Pellado viria a ter a produção de Brotas, Dous-Corregos e Jahú.
> A do Rio-Claro continuaria a receber os produtos da importante lavoura do Corumbatehy – S. Carlos do Pinhal – parte do Belem do Descalvado e Araraquara.
> A estação do Porto Ferreira daria escoamento aos produtos de parte do Belem do Descalvado, do Ribeirão-Preto e Santa Rita.
> Assim ficaria a Companhia com o monopólio de quase toda a região do Oeste. Nenhuma outra empresa se aventuraria a construir estradas de ferro em prolongamento de qualquer das direções mencionadas, porque não encontraria renda para seus capitais.
> Ora, o prolongamento de que trato não é questão de simples interesse local. A zona desse prolongamento é uma das indicadas para a linha que deve ligar o litoral do Império à Província de Matto-Grosso, e por isso o Governo não podia deixar de intervir muito direta e cuidadosamente na escolha do traçado que mais conviesse ao seu plano geral.
> Não adotado o traçado da Companhia, rescindido de fato o contrato celebrado com a Presidência da Província, o Governo Imperial deliberou chamar concorrentes à construção da estrada, e, escolhida a proposta, que pareceu-lhe mais vantajosa, concedeu, por Decreto n. 7.838 de 4 de Outubro último, privilégio por 50 anos ao Major Benedito Antonio da Silva e Engenheiros Adolpho Augusto Pinto e Luiz Augusto Pinto para a construção, uso e gozo da dita estrada, com a condição expressa de ser a linha principal construída de conformidade com o traçado mencionado nos estudos realizados por sua ordem pelo Engenheiro Francisco Antonio Pimenta Bueno (RELATÓRIO DO PRESIDENTE DA PROVÍNCIA DE 1881, p. 134).

Na visão da Paulista, a aprovação da lei que autorizava a contratação de uma estada de Rio Claro a Araraquara, mal tendo ocorrido a desistência da Paulista, foi uma vitória dos "adversários da Companhia Paulista" e que

> O presidente desta Província opõe-se ao traçado da Companhia Paulista *porque é preciso dar eficaz auxílio à Companhia Ituana, salvando-a das condições em que se acha*.
> Qual o recurso por ele descoberto? ...
> É o de garantir-lhe *o prolongamento natural de sua estrada de ferro de Brotas e Jahú – contrariando assim as pecaminosas vistas de Companhia Paulista, que são as de estender seus domínios por todo o oeste da Província, pouco lhe importando o futuro de outras empresas congêneres e de presente precário*. Não lhe aprovou então o traçado, porque se avizinha de Brotas e Jahú.
> Pois bem! .. (REFCP 29.08.1880, p. xvii, grifos presentes no relatório).

Apesar destes acontecimentos, a diretoria da Companhia Paulista resolveu representar ao governo imperial contra a direção do prolongamento. Entretanto, a formação da Companhia Rio Claro era fato consumado e a Companhia Paulista perdeu a preferência do prolongamento a partir de Rio Claro. Na visão do presidente da província

> Assim terminou a questão.
> Deixo ao juízo da própria Companhia o decidir se ganhou ou perdeu em abrir mão do prolongamento, que lhe dava a chave do Oeste, e lhe abria horizontes até às regiões da Província de Matto-Grosso – **somente por querer manter a sua curva para Brotas** (RELATÓRIO DO PRESIDENTE DA PROVÍNCIA DE 1881, p. 135, grifo nosso).

O motivo da discórdia parece ter sido a disputa política paulista entre conservadores e liberais. É sabida a ligação da Companhia Paulista com o Partido Conservador e que o Visconde de Rio Claro e o Barão do Pinhal eram próceres do Partido Liberal em São Paulo, assim como o presidente da província, Laurindo Abelardo de Brito.

De todos os modos, interesses locais também participaram da disputa, consubstanciada na acusação da Paulista de que os detratores de seu traçado queriam a ferrovia mais próxima de suas propriedades. Ao fazerem isto, buscam sempre "reduzir o custo de transporte para os produtos agrícolas de exportação (em especial o café)" (SAES, 1981, p. 54).

Para Saes (1981, p. 63-64), que também analisou essa questão, três conflitos emergem da disputa: entre empresas e sua áreas de influência, entre interesses individuais e locais procurando orientar a linha para o mais próximo possível de suas propriedades, e o conflito entre as imprensas conservadora e liberal, refletindo o conflito partidário.

Na figura 34 apresentamos um mapa conjectural das diferentes propostas. Aparece representada a linha efetivamente construída pela Companhia Rio Claro e a ligação posteriormente realizada pela Companhia Paulista e que se baseava nos estudos realizados por ocasião da polêmica. Percebe-se a aproximação da linha da Companhia Rio Claro da localidade de Analândia, onde estavam as terras do Barão do Pinhal.

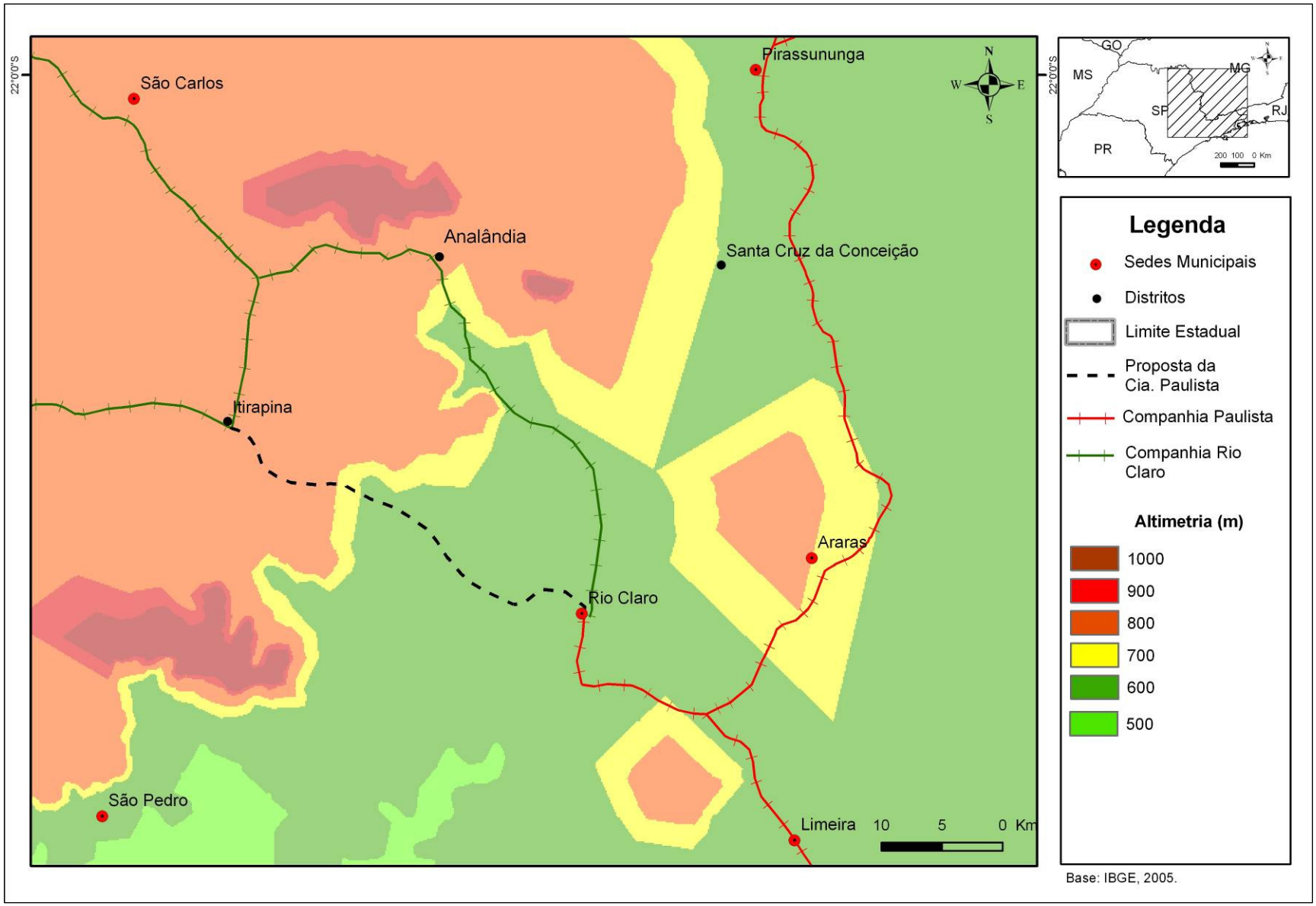


FIGURA 34 – A POLÊMICA DO PROLONGAMENTO ENTRE RIO CLARO E SÃO CARLOS

Fonte: Elaborado pelo autor.
Obs.: Elaboração técnica de Jose Fernando Rodrigues Bezerra.

A disputa pelo vale do rio Mogi-Guaçu: Paulista x Mogiana

O ano de 1880 não foi bom para a Companhia Paulista. Neste ano, perdeu a possibilidade de se expandir a partir de Rio Claro e também perdeu a possibilidade de se expandir pela margem direita do rio Mogi-Guaçu. Nesse último sentido, havia feito ao governo da província uma proposta de prolongamento do ramal do Mogi-Guaçu, que se encontrava em Porto Ferreira até São Simão e Ribeirão Preto. Porém, a Mogiana, nas palavras da diretoria da Companhia Paulista, "também estava em campo" (REFCP 29.08.1880, p. xxi) e conquistou a concessão a partir de Casa Branca.

Logo após, se iniciou a chamada "questão da zona privilegiada" com a Companhia Mogiana. Essa companhia iniciou a construção da concessão ganha para ir até Ribeirão Preto, e segundo a Paulista, o traçado do km 14 ao 52 entrava em sua zona privilegiada. Na figura abaixo, aparece representado o trecho em que, segundo a Paulista, a linha para São Simão da Mogiana invadia sua zona privilegiada.

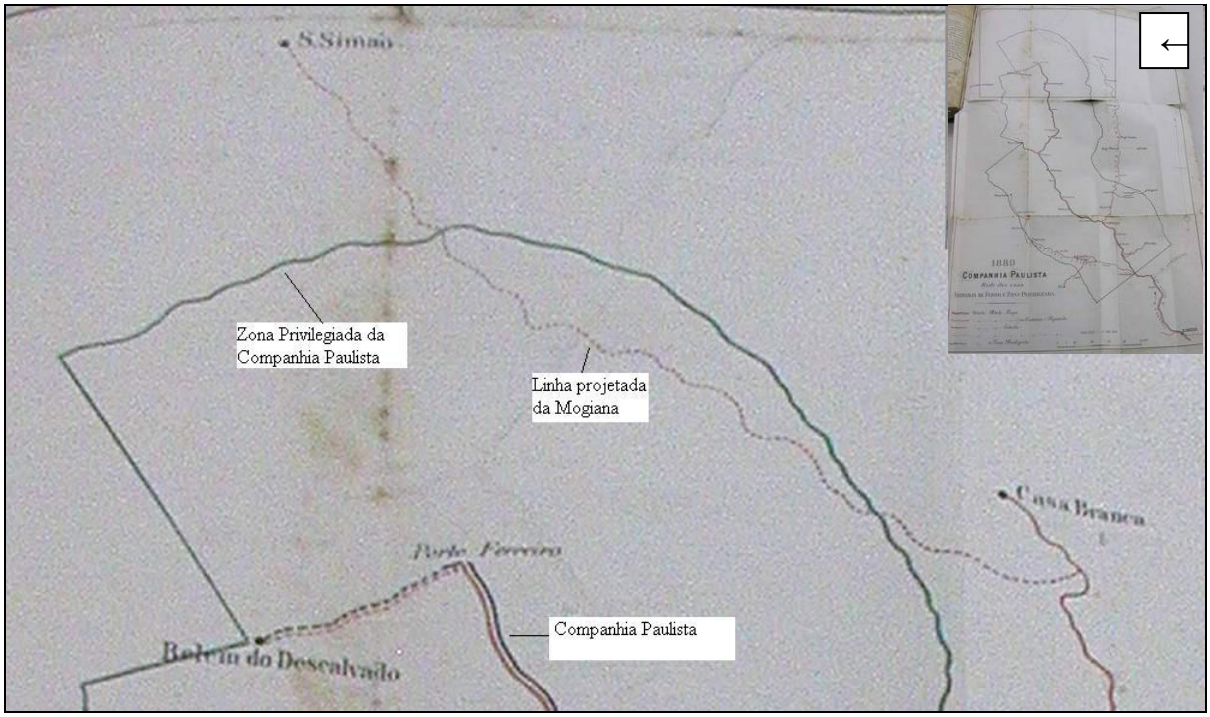


FIGURA 35 - TRECHO EM QUE A PAULISTA ALEGAVA INVASÃO DE SUA ZONA PRIVILEGIADA POR PARTE DA MOGIANA

Fonte: Detalhe do mapa da Companhia Paulista de 1880, denominado "Rede das suas estradas de ferro e zona priviligeada" (REFCP, 29.08.1881).

Na figura 36 vê-se, em mapa realizado pela Companhia Mogiana, a sua forma de contar a zona privilegiada. Em hachurado vermelho a zona privilegiada da Mogiana muito próxima da linha da Paulista que aparece em vermelho à esquerda. No detalhe aparece a inscrição "zona concedida à Cia. Mogiana pela lei de 1872", indicando que a Companhia Mogiana entendia que a concessão obtida para a construção em 1872, a respaldava em sua maneira de mensurar a zona privilegiada.

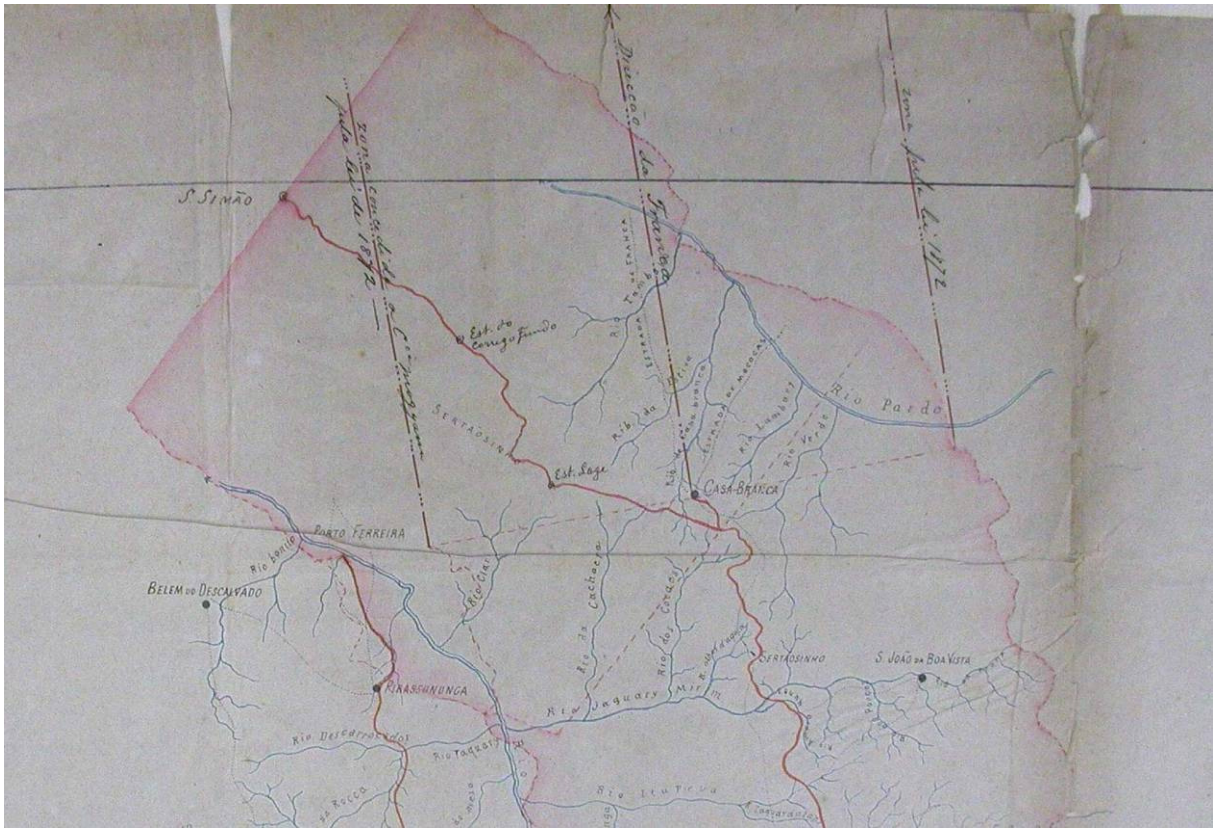


FIGURA 36 – ZONA PRIVILEGIADA DA COMPANHIA MOGIANA

Fonte: Detalhe do "Mappa [nº 2] da rede de estradas de ferro em trafego na Provª. de S. Paulo organisado no Escritorio da Companhia Mogyana em vista das plantas parciaes da differentes companhias e offerecido ao Instituto Polytechnico de S. Paulo pelo Engenheiro Joaquim M. R. Lisboa - Setembro de 1877" (Mapoteca APESP nº 02.01.05).

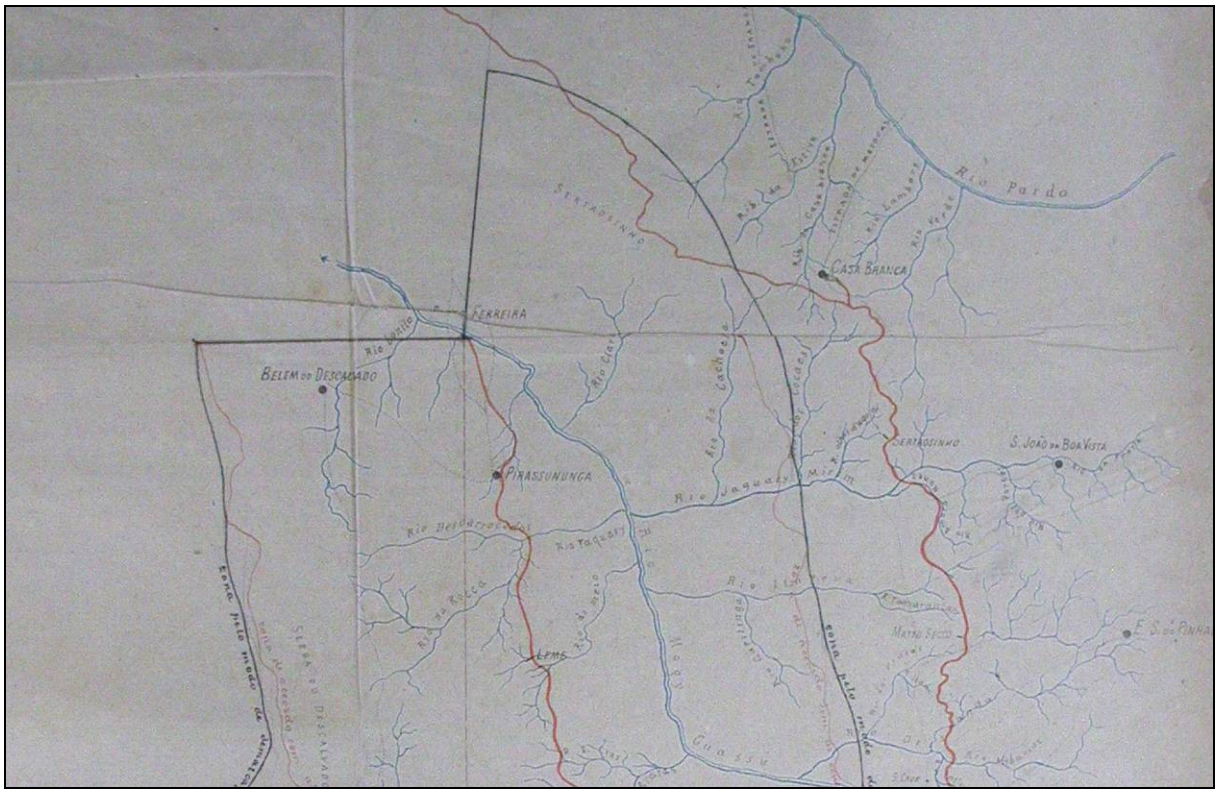


FIGURA 37 – ZONA PRIVILEGIADA DA COMPANHIA PAULISTA

Fonte: Detalhe do "Mappa [nº 1] da rede de estradas de ferro em trafego na Provª. de S. Paulo organisado no Escritorio da Companhia Mogyana em vista das plantas parciaes da differentes companhias e offerecido ao Instituto Polytechnico de S. Paulo pelo Engenheiro Joaquim M. R. Lisboa - Setembro de 1877" (Mapoteca APESP nº 02.01.04).

Na figura 37 vemos, em outro mapa realizado pela Companhia Mogiana, a forma de medir a zona privilegiada por parte da Companhia Paulista. A esquerda aparece a linha da Paulista e à direita a linha da Mogiana, ambas em vermelho. Em preto a zona privilegiada da Companhia Paulista de acordo com os critérios desta companhia.

A Companhia Paulista solicitou providências à província quando chegou a informação que a Mogiana estava cobrando frete na estação da Lage, sem esperar a resolução da polêmica. A resposta do governo veio na forma da estipulação de como deveria ser feita a medição. O governo provincial

> ...resolve que o modo de determinar a zona privilegiada das estradas de ferro está estabelecida no Decreto nº 7959 de 19 de dezembro de 1880 combinado com os de nº. 5561 de 28 de fevereirode 1874 e 6995 de 17 de agosto de 1878, e que por eles deve essa Companhia regular-se na determinação de sua zona (REFCP 27.08.1882, anexo 6).

A diretoria da Companhia Paulista, convicta de que sua forma de calcular a zona privilegiada era a correta, resolveu convidar a Mogiana para entrarem em acordo amigável sobre a questão e, em caso que a mesma se recusasse a reconhecer esse direito, então lançaria mão do juízo arbitral e, em último caso recorreria a meios judiciais (REFCP 27.08.1882, p. 21).

Sobre esta reclamação da Paulista a diretoria da Mogiana escreveu em seu relatório:

> A vossa Diretoria pediu informação, ainda uma vez, ao Engenheiro em chefe da Companhia, visto se tratar de matéria que se refere à parte técnica, e então enviará sua resposta. Desde já, porém, ela pode vos assegurar que saberá defender os interesses da Companhia; pois que sempre esteve, como ainda está agora, na firme convicção de que não houve semelhante invasão (RCMEF 03.09.1882).

No relatório seguinte a Mogiana, após consulta a seus engenheiros, consignou o que já tinha como certo: "...continua assim a Diretoria a conservar a sua inabalável convicção de não ter se dado a pretendida invasão" (RCMEF 26.03.1883, p. 11). E acrescenta que em verdade, segundo a sua convicção, "...a Diretoria da Companhia Mogyana, pelo ofício do Governo da Província, já citado, ficou certa de que a questão levantada foi resolvida em sentido contrário às pretensões da Diretoria da Companhia Paulista..." (REFCP 25.02.1883, p. 54).

A questão vai se arrastando, com convicções firmes de parte a parte. A Paulista que houve invasão, a Mogiana que não. No relatório de setembro de 1884 a diretoria da Companhia Paulista comentava sobre o caso:

> A questão da zona acha-se no mesmo pé em que estava por ocasião de nosso último relatório. Como vos dissemos, a Diretoria tinha resolvido, antes de intentar o pleito judicial, ouvir a opinião de provectos jurisconsultos sobre esta melindrosa questão. Em conseqüência fez diversas consultas, que dependem ainda de solução, motivo pelo qual até o presente não foi iniciado este pleito, ao qual a Diretoria será levada pela recusa de acordo por parte da Companhia Mogiana, como já em outra oportunidade vos foi relatado (REFCP 28.09.1884, p. 10).

Quatro anos após, no relatório de 30 de setembro de 1888, a diretoria da Companhia Paulista afirmava que, desesperando de chegar a acordo com a Mogiana, "...trata a vossa Diretoria de recorrer aos meios coercivos para obrigar a Mogiana ao respeito da lei e dos contratos" (REFCP 30.09.1888, p. 15). Neste intuito, e como preliminar necessária da ação

judicial requereram ao Governo Provincial que encarregasse a Commissão Geologica e Geographica da Província estudos para a organização da carta topográfica da região.

Estimulado então pela solicitação da Companhia Paulista, o governo provincial em ato de 13 de março de 1889, resolveu que o conflito deve ser resolvido judicialmente, como já havia sido realizado no caso do conflito entre as companhias União Valenciana e Comercio e Rio das Flores (REFCP 31.03.1889, p. 28).

Com o início da construção do ramal de Santa Veridiana, foi a vez agora da Companhia Mogiana contra-atacar. Tendo vários jornais publicado protesto contra a construção do ramal de Santa Veridiana, assinado pelo barão de Ataliba, presidente da Mogiana, alegando que dita obra iria contra o privilégio de zona da Mogiana, o presidente da Paulista prontamente participou da discussão via imprensa mostrando, com argumentos a inanidade do protesto. Com surpresa receberam comunicação do governo determinado a não construção até que o caso da reclamação seja julgado. Representou então, a diretoria, contra tal despacho. E que diante do ocorrido "nada mais lhe cabe fazer do que deixar de cobrar frete e passagens no ramal de Santa Veridiana, enquanto não se liquidar, em juízo competente, a legitimidade da posse da Companhia Paulista na zona em litígio..." (REFCP 27.10.1889, p. 19). A Companhia Paulista aproveita para relembrar o caso Lage, em que não foi tomada medida semelhante. A resposta do governo foi declarar a revelia o árbitro proposto pela Mogiana.

Após recorrerem ao Conselho de Estado do despacho do presidente da província, determinando a paralisação das obras do ramal de Santa Veridiana, o referido conselho foi extinto pela queda do Império ("sobrevindo os acontecimentos políticos que determinaram a mudança das instituições..."). Como também o presidente da província havia sido trocado, solicitaram reconsideração ao governo do Estado, que assim procedeu, tornando sem efeito o despacho anterior e determinando que as companhias resolvam a pendência no âmbito privado (REFCP 13.04.1890, p. 14).

Foi então levantado o embargo às obras do ramal de Santa Veridiana no termo de Casa Branca, mediante prestação da caução arbitrada, prosseguindo então as obras (REFCP 26.04.1891, p. 11).

Em julgamento do Supremo Tribunal Federal em data de 9 de maio de 1891 do processo cível da Mogiana contra a Paulista sobre o embargo às obras do ramal de Santa

Veridiana, "...resolveu o Tribunal não tomar conhecimento da pretendida revista" (REFCP 30.04.1892, p. 9). Para a Paulista agora

> ...é a própria palavra do governo definindo e explicando a maneira de se contar a zona privilegiada das estradas de ferro, a qual está inteiramente de acordo com o processo por nós sustentado e em virtude do qual sempre entendemos que a estação de Lage da linha Mogyana, **objetivo do nosso ramal de Sta. Veridiana**, achava-se dentro de nossa zona privilegiada, ao contrário do que pretende essa Companhia (REFCP 30.04.1892, p. 9, grifo nosso).

Portanto, no final do período analisado, continuava em aberto a pendência entre as duas companhias, agora agravada pela construção do ramal de Santa Veridiana, localizado a apenas 1 km da estação de Lage, conforme relatado na citação acima.

Segundo Giesbrecht (2005) a estação de Lage

> foi o pivô de uma crise entre a Mogiana e a Cia. Paulista, que começou com a sua construção e perdurou por quase trinta anos, acabando somente com os acordos entre as duas ferrovias, que resultaram na construção da estação de *Baldeação*, comum às duas, em 1913. O problema surgiu por causa da acusação da Paulista contra a Mogiana, de que esta teria invadido sua zona privilegiada na região de *Santa Cruz das Palmeiras* e, pior ainda, construído nesse trecho uma estação. A Mogiana contra-atacou quando, alguns anos depois, a Paulista começou a construir o ramal de Santa Veridiana, que chegou finalmente, mesmo com as ameaças e embargos tentados pela concorrente, a *Santa Veridiana*, uma estação distante menos de um quilômetro de *Lage*.

Esse conflito foi um bom exemplo de que nem tudo eram flores na relação entre as companhias ferroviárias do Oeste Paulista durante o século XIX.

A navegação fluvial da Paulista no Mogi-Guaçu

Após a perda, já relatada, de suas possibilidades de expansão, a Companhia Paulista resolveu promover a navegação fluvial no rio Mogi-Guaçu como forma de compensar a perda de sua iniciativa territorial.

No relatório de 25 de fevereiro de 1883, escreve a diretoria sobre a navegação dos rios Mogi-Guaçu e Pardo:

> Reconhecendo a Diretoria as vantagens para a Companhia Paulista de realizar a navegação dos rios Mogi-Guassú e Pardo; achando-se ao mesmo tempo informada de embaraços à ela postos por diversas corredeiras existentes no leito daqueles rio, para formar um juízo à respeito do assunto, deliberou mandar seus engenheiros procederem à exploração dos mesmos (REFCP 25.02.1883, p. ix).

Após os estudos mostrarem a viabilidade da navegação com algumas adaptações no leito e em algumas corredeiras, a Companhia Paulista solicita, em 17 de janeiro de 1883, o privilégio de 30 anos para navegação de Porto Ferreira pelos rios Mogi-guassú e Pardo até a barra no Rio Grande, sem ônus para os cofres provinciais.

Porém, o pedido não foi aprovado pelo governo provincial, que argumentou que a referida navegação, por interessar a outras províncias (Minas Gerais, Mato Grosso e Goiás) deveria ser objeto de deliberação do governo Imperial. Tendo em vista, haverem competidores para a referida navegação resolve a Companhia Paulista:

> Em vista desta denegação de sanção, e por constar que ao Governo Geral se havia, por parte da estrada de ferro de S. João do Rio-Claro à S. Carlos do Pinhal, requerido idêntico privilégio, deliberaram os membros da Diretoria representar ao mesmo Governo contra tal pedido, e requerer o privilégio pelo prazo de 30 anos, e sem ônus algum para o Estado.
> Fundamentamos nosso pedido na prioridade da idéia da navegação daqueles rios, desde muito estudada e intentada pela Companhia Paulista; e na existência de uma linha férrea de bitola larga sem ônus algum para os Governos Geral e Provincial, na barranca do Mogy-Guassú, cujo vale foi sempre considerado como prolongamento natural da linha Paulista... (028 REFCP 26.08.1883, p. 7).

Como forma de dirimir o conflito, a presidência da província convocou os contendedores para que alegassem seus direitos. Após várias conferências, resolveu o Governo o seguinte:

> [As] Companhias de estradas de ferro Paulista e S. Carlos do Pinhal, pedindo privilégio para a navegação à vapor dos rios Mogy-guassú, e Paranahyba: - Considerando que os grandes interesses das duas companhias, suplicantes exigem a navegação destes rios, e, sendo que tal navegação, na parte necessária às conveniências atuais, não oferece dificuldades insuperáveis aos esforços do capital particular, nenhuma razão há na intervenção do Estado, devendo a questão regular-se pelos princípios gerais da liberdade da indústria com obtenção dos poderes gerais

> e provinciais no intuito de limitar o direito da navegação dos referidos rios pela concessão do privilégio;
> Nestes termos indefiro o requerimento dos suplicantes. Em 1º de Maio de 1883, assinado Henrique d'Avila (REFCP 26.08.1883, p. 7-8).

Como ficou estabelecido a prevalência de quem primeiro estabelecesse o serviço fluvial, a diretoria mandou proceder novos estudos, realizado pelo Eng. Dr. Rebouças, que concluíram que os rios ofereciam condições de navegabilidade para vapores de calado até 0,40 m, porque na estiagem só se pode contar nas corredeiras e partes rasas com 0,60 de profundidade. Fora destes pontos especiais, há sempre mais de 1 metro de altura de água. Consignaram que a navegação serviria aos municípios do Descalvado, S. Carlos do Pinhal, Araraquara, Jaboticabal, S. Simão e Ribeirão Preto; sul de Minas e Goiás e às regiões marginais do Rio-Grande (Paraná depois de sua junção com o Paranahyba) da Província de Mato-Grosso. Desses municípios se poderia contar com gêneros de importação e exportação. "Para os demais pontos haverá importação, em grande escala, de sal, gênero de primeira necessidade para o sertão, em que a indústria é a criação de gado" (REFCP 26.08.1883, p. 8). Os estudos também asseguraram que o tráfego pela via fluvial nunca seria menor de 450.000 arrobas.

A primeira experiência de navegação foi realizada em 2 de dezembro de 1884, com uma média horária de 16 km/h rio abaixo e 7 ½ rio acima, porém o tráfego só foi aberto a 25 de março de 1885. Comentou a diretoria da Companhia Paulista que, ao final das obras, "...teremos então 548 quilômetros de transporte a vapor pertencente a nossa Companhia, sendo que 305 quilômetros é de via fluvial e 243 da via férrea" (REFCP 27.09.1885, p. 17).

Em março de 1886, a via fluvial recebeu a visita do engenheiro Benjamim Franklin de Albuquerque Lima, do governo imperial para conhecer os trabalhos da paulista para aplicação em outras partes do império (REFCP 10.10.1886, p. 62).

Finalmente, pelo decreto 9.753, de 6 de maio de 1887, o governo imperial concedeu à Paulista privilégio por 10 anos para navegação a vapor nos rio Mogy-Guassú, Pardo e Grande. Também foi proposto um projeto para aumentar a concessão para 30 anos, não só à Paulista, como também para a Mogiana, que tinha autorização para navegar o Rio Grande, da foz do Sapucahu-Mirim, até a ponte do Jaguara.

Consignou então, a diretoria da Paulista uma frase que foi quase um desabafo: "**A Companhia Paulista merecia uma compensação aos sacrifícios feitos com as obras daquele rio**" (036 REFCP 25.09.1887, p. 14, grifo nosso). Após os fracassos relatados quanto

ao prolongamento a partir de Rio Claro e da perda da concessão da margem direita do Mogi-Guaçu, esta foi a saída encontrada pela Paulista, que no entanto, não foi totalmente feliz, apesar dos relatos otimistas dos relatórios.

A defesa da zona privilegiada

Nos relatórios da Companhia Paulista aparecem consignados vários exemplos de como a companhia exerceu o direito de zona privilegiada. São comentadas solicitações de pequenos ramais a se entroncarem na linha da Paulista, geralmente aprovados, e outros que desviariam o fluxo de carga e passageiros para outras ferrovias. Esse últimos eram taxativamente negados.

Tal foi o caso de um projeto de lei apresentado na Assembléia Provincial, autorizando a construção de uma estrada de ferro, que, partido do Bethlem de Jundiahy (Itatiba) fosse entroncar na linha da Companhia Inglesa ou outra. A diretoria da Companhia Paulista representou imediatamente em defesa dos direitos da companhia (REFCP 28.09.1872, p. 7).

Também apareceu outra proposta para ligar Bethlem de Jundiahy à linha férrea. O Tenente-Coronel Bento José Alves Pereira & C. propunha-se a construir um "tram-way" entre a vila de Bethlem e a linha da Companhia Paulista, tendo consultado esta diretoria sobre possíveis objeções frente à condição 4º de seu contrato com a Província. Em 4 de junho, o Presidente da Província consultou a companhia sobre o requerimento, que os pretendentes dirigiram ao Governo Imperial pedindo privilégio para a construção daquele ramal. "A ambos respondeu-se que nem uma oposição fazia a Diretoria a esse projeto, contando que viesse o *tramway* entroncar na estação da Cachoeira, que foi feita por solicitações dos habitantes do Bethlem" (REFCP 28.09.1872, p. 9).

Em março de 1880, outros peticionários consultam a diretoria acerca da indenização exigida para que o ramal de Itatiba fosse diretamente à Jundiahy, ao invés de Louveira, na linha da Paulista como era originalmente o plano, como forma de economizar mais de 9 quilômetros de percurso (REFCP 29.08.1880, p. xxviii).

Diante disso, resolveu a Companhia Paulista construir dito ramal em bitola larga, para fazer valer seu privilégio de zona. O contrato com o governo foi assinado em 17 de

março de 1881. Estudos foram realizados, a senda da ferrovia foi traçada, mas alegando chuvas intensas pediram extensão do prazo para a entrega das plantas.

Em 1883 foi realizada uma convocação extraordinária da Companhia Paulista para resolver sobre a construção do ramal de Louveira a Itatiba. Na assembléia anterior, de 28 de agosto de 1882, havia sido aprovada a interrupção dos trabalhos até ficar bem estudada a questão da bitola larga (prevista inicialmente) e novos estudos sobre a produção da região e se não seria melhor construir em bitola estreita. Novos estudos foram feitos e a indicação foi pela construção de uma ferrovia de bitola métrica, motivo da convocação extraordinária. A província já cobrava multa de 5 contos pelo atraso, recolhida em 22 de dezembro de 1882.

Aprovada a construção na assembléia de 14 de janeiro de 1883, remeteram pedido ao governo sobre a construção da estrada com bitola de 1 metro. Por determinação da assembléia, o setor técnico da companhia empreendeu novos estudos, com novos traçados para a possibilidade de uma linha de 1m e de uma de 0,60 m. Com a decisão da Assembléia Extraordinária pela bitola de 1 m, principiou-se a locação da linha. (...)

Para aprovação do novo contrato, a província exigia duas condições: que os chefes de estação fossem também agentes do correio e que cobrassem os impostos de trânsito. Alegaram em contra, porém só foram atendidos na primeira condição. A diretoria continuou não querendo se sujeitar a cobrar os impostos, por diversas razões e também porque em nenhum outro contrato anterior entre a companhia e a província se exigiu isto como condição *sine qua non*. As cobranças eram feitas rotineiramente, porém sempre em acordo com o Tesouro Provincial. Exigir isto, apenas nos 19 km a construir, pareceu-lhes uma imposição infundada, tanto que no contrato a modificar tratava-se apenas da questão da bitola. A demora na resposta fez a companhia dar um prazo final, caso contrário teria que demitir o pessoal técnico. A assembléia de 22 de julho, deliberou que "em vista do procedimento do Governo Provincial, em relação ao contrato do ramal de Itatiba, exigindo, por parte da Companhia Paulista, a cobrança obrigatória dos impostos provinciais, abrisse ela mão desse compromisso" (REFCP 26.08.1883, p. 3-4). Passaram então a oferecer uma série de benefícios a quem encetasse a obra.

Em 1887, a Companhia Carris de Ferro Itatibense solicitou autorização ao governo para a construção de uma estrada de Itatiba a Jundiahy o que foi considerado lesivo à Paulista, pois nesse caso desembocaria na Companhia Inglesa. Finalmente, essa companhia concordou em realizar o ramal até Louveira, com o que a Paulista cedeu seus direitos de zona. O contrato foi assinado em 05 de abril de 1887 e a ferrovia começou a funcionar em 1890.

Como se pode ver, se passaram vários anos para a implantação, devido à imposição do direito de zona, em prejuízo do público daquela localidade.

Outro exemplo semelhante foi o da Estrada para Bethlem do Descalvado. A Assembléia de Acionistas havia julgado inconveniente a construção de um ramal de bitola larga do Porto Ferreira à Bethlem do Descalvado. Então, surgiu a idéia de uma linha tramway de bitola estreita, por parte de peticionários privados, que partindo de Rio Claro ou de outro ponto da linha da Paulista, fosse até a Bethlem do Descalvado com bitola de 0,60 a 0,75 m e sob a condição de não cobrarem frete de mais de onze léguas pela mercadorias, que transitarem por toda a linha tramway qualquer que fosse a extensão desta (REFCP 29.08.1880, p. xxii).

Após muitos cálculos técnicos do movimento da linha em questão e seu preço de construção, comparando a velocidade (nos trens expressos da Companhia Paulista a velocidade era de 45 quilômetros por hora incluindo paradas; no "tramway" não poderia exceder a 15 quilômetros por hora), resolvem que se ponto de partida do "tramway" fosse Rio Claro, defenderiam os interesses da zona privilegiada e utilizariam dos meios legais para impedir a construção. Caso fosse Porto Ferreira, apoiariam a iniciativa (REFCP 29.08.1880, p. xxi-xxviii).

Aqui também, podemos citar um projeto, que procurava ligar vias férreas da Mogiana e da Estrada de Ferro S. Paulo e Rio de Janeiro. Informados pelo governo a respeito da intenção de ligar as duas estradas através de duas propostas, uma ligando as proximidades de Pindamonhangaba com Amparo, e outra das vizinhanças de S. José dos Campos com Amparo, a diretoria se posicionou em contrário. O memorial do engenheiro chefe sobre esse projeto foi muito elucidativo sobre os interesses em jogo.

Em primeiro lugar, afirmava que os projetos tinham por objetivo prejudicar os direitos das companhias Mogiana, Paulista e Inglesa, inutilizando parcialmente o trecho entre Jaguary e Campinas; e também o trecho entre Mogy-Mirim e Campinas. Afirmava o engenheiro:

> É claro que para a Companhia Paulista, em qualquer tempo, será inconveniente a realização de tais projetos, que concorrerão para diminuição de boa parte de sua renda.
> Referimo-nos principalmente ao trecho entre Campinas e Jundiahy, o mais suscetível de sofrer aquele efeito, por ser por ele que transita toda exportação e importação transportadas pela Companhia Mogyana, as quais procurarão daquela sorte desviar (REFCP 25.02.1883, p. 70).

O engenheiro seguia com sua argumentação:

> Tem a Companhia Paulista em todos seus contratos estabelecida positivamente a garantia de renda de 7%.
> Toda tendência, por conseguinte, para diminuição de sua renda deverá ser combatida eficazmente pelos poderes constituídos; de outro modo concorrerão eles para vexame daqueles que não poderão deixar de enviar suas cargas pela linha Paulista, sujeitos à tarifas, logo elevadas para preenchimento do dividendo de 7%, legalmente garantido a seus acionistas.
> Aplica-se isto igualmente, e talvez com mais força à Companhia Inglesa, onde o Estado tem capitais, cujo reembolso deverá procurar fazer o mais breve possível.
> Essa enorme concatenação de interesses, em que se acham as diversas Companhias de Estradas de Ferro da Província de S. Paulo, não pode de um momento para outro ser destruída, sem grave prejuízo dos particulares e do próprio Estado.
> Cumpre, por parte da administração haver o mais alto critério nas concessões de privilégio à estradas de ferro, de sorte a jamais haver choque de interesses e enfraquecimento de rendas em Companhias atualmente prósperas e nas quais acham-se empenhados tantos haveres (027 REFCP 25.02.1883, p. 70).

Prossegue o engenheiro, no que pode ser considerada uma pérola em defesa do sistema ferroviário implantado em São Paulo, e como tendo o mesmo sido implantado, quão difícil resultava modificá-lo. Lembramos aqui do processo espacial de inércia (CORRÊA, 2001a, p. 121-143).

> Consideramos os projetos Alcanforado e Morton, que podem ser tidos por um só, tão semelhantes são, fortes atentados à constituição das Estradas de ferro da Província de S. Paulo.
> As atuais linhas da província forma estabelecidas procurando os pontos em que se achavam os centro produtores assaz disseminados e de criação recente.
> Resultou disso uma série de vias férreas mais ou menos embaraçando-se em seus interesses; os quais, garantidos legalmente, deverão perdurar longo tempo sob pena de falta por parte dos governos aos compromissos contraídos.
> Prevalecem todas as razões possíveis para conservar-se esse estado atual: não procurar perturbá-lo deverá ser o fim dos governos, que se dedicam a verdadeira prosperidade do país. Precisa ele de vias de comunicação, não o negamos; devemos todos desejá-las; mas avançando para o interior, criando novos produtos e novas indústrias. Parece ser cedo fazer ligações de estradas de ferro com detrimento de outras tão eficazmente estabelecidas, das relações comerciais desde longa data contraídas... (REFCP 25.02.1883, p. 71).

Apesar desta defesa, em 1889 a Companhia Paulista solicitou autorização para a construção de nova estrada de ferro para Santos: “Ainda não teve solução o requerimento que fizemos ao governo imperial, pedindo o privilégio para a construção uso e gozo de uma

estrada de ferro de Louveira a Santos" (REFCP 27.10.1889, p. 22). Tal pedido era devido ao estado de congestionamento crônico por que passava o porto de Santos naquela época.

Outro projeto interessante, prontamente desqualificado, foi o da construção de uma estrada circular: "Ao governo imperial bem como à assembléia provincial desta província, tem sido requerido o privilégio de uma estrada circular de Boituva a Santos, passando por Tietê, Piracicaba, Rio Claro, Araras e outros pontos servidos pelas nossa linhas" (REFCP 27.10.1889, p. 22). Tendo sido a companhia convidada a se pronunciar, respondeu que era um projeto sem estudos. "Alega o pretendente que a concessão pedida não ofende direitos adquiridos pelas outras estradas da província, por que não corre paralela a nenhuma delas" (REFCP 27.10.1889, p. 24), esquecendo que além dessa condição ela não deve carregar nem descarregar passageiros ou mercadorias dentro das zonas das mesmas, recebendo frete ou passagem (REFCP 27.10.1889, p. 25).

Outro argumento para desqualificar o projeto foi que a nova linha devia seguir a Santos, mas não ao norte, "...percorrendo terrenos estéreis, e a tal ponto incultos..." (REFCP 27.10.1889, p. 26) e sim ao sul da linha inglesa, propiciando novo escoadouro para as cargas também das estradas Ituana e Sorocabana. Deve correr então diretamente ao litoral e não circularmente.

Como se pode perceber por essas duas últimas propostas, o quão difícil se apresentava modificar um sistema, todo construído em uma lógica agro-exportadora de subserviência do país aos interesses de países estrangeiros.

Pequenos ramais e zona privilegiada

Na medida em que nos aproximamos do final do período analisado, constata-se a adoção de novas estratégias de preservação da zona privilegiada por parte das companhias ferroviárias. Nesse sentido, uma proposta apresentada no relatório da Paulista de 25 de setembro de 1887 resume essa nova estratégia:

Em vossa última reunião aprovastes a seguinte proposta do acionista Dr. Caio Prado:

> ‘Proponho que a Diretoria da Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes fique autorizada a emitir ações para a construção, dentro de sua zona privilegiada, dos ramais de via férrea necessários para garantir a integridade do tráfego da mesma Companhia’ (REFCP 25.09.1887, p. 11).

Tal deliberação teve o efeito de promover uma grande movimentação quanto a essa sistemática:

> Animada a vossa Diretoria de igual zelo para conservar ilesos os nossos direitos de zona garantidos pelos contratos, logo em sua imediata conferência posterior à referida reunião, determinou mandar os nossos engenheiros fazerem as explorações e estudos convenientes para construção de um ramal de partindo do ponto mais apropriado de nossa linha fosse ter às proximidades da estação do Paraiso da linha Ytuana (REFCP 25.09.1887, p. 11-12).

Como se pode perceber tal estratégia surgiu efeitos imediatos. Um exemplo de sua aplicação aparece já em 1888, quando aproveitando a possibilidade de construir ramais dentro da zona privilegiada, procederam estudos para prolongar o ramal de Emas, até o ponto mais conveniente do município de Santa Cruz das Palmeiras, tendo já levado esta sua resolução ao conhecimento do Governo:

> A conveniência do novo ramal justifica-se pelo fato de se destinar ele a servir de escoadouro à importante produção do município de Santa Cruz avaliada em cerca de 300 mil arrobas de café, bem como à de grande parte do município de Santa Rita, zonas estas até agora tributárias da Mogyana. Os produtos de ambas, pela saída que em breve lhes proporcionará a Paulista, chegarão ao litoral com percurso menor do que o atual e sem necessidade de baldeação (REFCP 30.09.1888, p. 12).

No mesmo relatório, a diretoria tratava de reforçar esta estratégia: “No empenho de desenvolver quanto possível o tráfego da nossa estrada, também tem a Diretoria promovido e auxiliado a formação de pequenas empresas, tendo por fim executar linhas econômicas, confluindo para a nossa, nas regiões a que não era conveniente levar a bitola larga” (REFCP 30.09.1888, p. 12).

Este foi o caso do acordo de 14 de abril de 1888, com a Companhia Descalvadense, concedendo-lhe permissão para construir uma linha férrea de Belém do Descalvado ao bairro do Coqueirinho, em zona da Companhia (REFCP 30.09.1888, p. 12).

Também respondendo ao pedido da Câmara Municipal de Santa Rita do Passa Quatro, solicitando o prolongamento, declarou a Diretoria estar disposta a conceder iguais

favores em benefício de qualquer empresa similar ao tipo da Descalvadense (REFCP 30.09.1888, p. 13). Uma empresa foi constituída para essa ligação, chamava-se *Companhia Ramal Férreo de Santa Rita*, e nesse caso a diretoria da Companhia Paulista lhe dava garantias quanto a possíveis objeções da Mogiana (REFCP 31.03.1889, p. 13-25).

Em 1890 também foi realizada, a cessão de zona para o ramal das Cabras, em favor da Companhia Ramal Férreo Campineiro para a construção de uma linha de 60 cm de bitola de Campinas ao bairro das Cabras, com um ramal para o bairro de Santa Maria. Também em Campinas foi autorizada a Linha do funil, linha de 0,60 cm entre Campinas e o bairro do Funil (REFCP, 26.04.1891**).**

Quanto ao ramal de Limeira a Piracicaba informava a diretoria que

> Foi ainda levada pelas considerações a pouco exaradas que deliberou a diretoria usar o direito de preferência que competia à Companhia para construir um ramal férreo de bitola larga, ligando a cidade de Limeira à de Piracicaba, para o que firmou com o governador do estado, em data de 18 de fevereiro último, o contrato constante das seguintes cláusulas... (REFCP 26.04.1891, p. 12).

Após a celebração do contrato com o governo do Estado em 18 de fevereiro de 1891, a diretoria contratou os estudos e projetos necessários, que foram aprovados em 5 de outubro de 1891 (REFCP 30.04.1892, p. 13-14).

Também citamos aqui pretensões diversas relatadas nos relatórios da Companhia Paulista: "Muitos tem sido ultimamente os pedidos de concessões de estradas de ferro na zona privilegiada da Companhia. (...) A Diretoria, tendo tido vista dos papéis, há prestado a respeito às necessárias informações, ao Governo, e espera que os direitos da Companhia serão [sic] respeitados" (REFCP 30.04.1892, p. 19-20).

Tentativas de fusão entre empresas ferroviárias

Próximo ao final do período analisado, várias tentativas foram realizadas para fundir interesses das empresas competidoras pelo território cafeeiro do oeste paulista.

Já no relatório de 25 de setembro de 1887 informa a diretoria da Paulista sobre os boatos da fusão com a Mogiana. Achavam benéfico uma fusão ou acordo e solicitavam autorização da assembléia de acionistas para realizarem negociações. Enviaram à Mogiana uma carta, em que comentavam que tomaram a iniciativa porque a

> ...luta de tarifas em que elas estão empenhadas, luta que tomará dia a dia maiores e assustadoras proporções, se o critério das respectivas administrações não vier a ela pôr termo com o único remédio profícuo e oportuno – a fusão.
> A COMPANHIA PAULISTA, por isso mesmo que se sente forte para a luta, é que se apressa em vir propor a paz.
> A história do tráfego tem demonstrado que os sacrifícios feitos pela Companhia Mogyana para desviar as mercadorias da linha Paulista, não tem correspondido a suas esperanças.
> (...) O estabelecimento de tarifas especiais para certa zona da província, em vez de aumentar as rendas das Companhias, só tem produzido o estado anômalo que observamos, fazendo-se o tráfego de longínquas paragens a custa dos municípios de Campinas, Mogy-mirim, Limeira, etc, que não são objetivo da luta entre as duas Companhias (REFCP 30.09.1888, p. 101-102).

Apresentam também outros argumentos: a fusão acabaria com a necessidade de construção de linhas, citando como exemplo que, realizada a fusão, e feita a ligação de Casa Branca a Emas, "...seria imensa a economia realizada pelo tráfego geral, além de grande comodidade que ao público proporcionaria esta medida" (REFCP 30.09.1888, p. 102).

Em resposta, a Mogiana informava em carta de 27 de junho de 1888 que, por diversas razões, achavam por bem adiar indeterminadamente qualquer idéia de fusão com a Paulista.

A Companhia Paulista também tentou realizar a fusão com a Companhia Rio Claro. No relatório de 30 de setembro de 1888 foi informado sobre o envio de um ofício à Companhia Rio Claro sobre uma possível fusão. A diretoria da Companhia Rio Claro declarou que "...cônscia das vantagens recíprocas dessa unificação, nutria a seu respeito as melhores intenções e fazia votos para que a mesma desde logo se tornasse uma realidade" (REFCP 30.09.1888, p. 13). Foram realizadas reuniões e designados profissionais para examinarem a saúde financeira e operacional da Companhia Rio Claro. No anexo 2 do relatório da Paulista de 30 de setembro de 1888, aparecem dados interessantes sobre as duas companhias, encerrando com as seguintes condições para a fusão: 1. ambas as companhias entrariam para a comunhão com o seu capital, saldo, materiais, propriedades e direitos, de modo à constituírem uma só companhia. 2. As Companhias Rio Claro e Paulista tornariam-se solidária e reciprocamente responsáveis pelas suas respectivas obrigações. 3. Para o efeito da

comunhão, os títulos ou ações de ambas as Companhias seriam indistintamente do valor nominal de 200$000 cada uma. No relatório dos engenheiros da Companhia paulista, estes concluiram que a fusão seria interessante, mesmo em base mais favorável à Cia. Rio Claro.

Entretanto, a diretoria da Companhia Paulista se posicionou contrariamente a proposição de 200 réis para as ações de ambas as companhias, pois consideravam que as ações da Rio Claro rendiam cerca de 25% menos e com a fusão a renda cairia, pois as tarifas da Companhia Rio Claro eram mais altas e também porque cobram dos imigrantes, o que passaria a ser gratuito. Em resposta, a Companhia Rio Claro informou que nestas bases não haveria acordo.

Falhando essas duas tentativas, em 1891 a Paulista tentou se fundir com a Companhia Ituana:

> A idéia de unificar os avultados interesses empenhados nas estradas de ferro do estado de São Paulo, garantindo as respectivas Companhias contra os choques de pretensões desencontradas e assegurando-lhes completa tranqüilidade, não podia deixar de merecer a atenção da diretoria de vossa empresa, atentas às circunstâncias especiais em que se acha esta colocada.
> Prendem-se a considerações desta ordem as negociações que se tentaram, tendo por fim sucessivamente a fusão da Companhia Paulista com as Companhias Ituana e Mogiana, a aquisição da São Paulo Railway e a convenção com a Companhia Rio Claro.
> Em dias de Junho do ano próximo findo, tendo chegado ao conhecimento da diretoria que a Companhia Ituana se achava em disposição de alienar as suas linhas, após detido exame da matéria , parecendo que a sua aquisição podia ser de vantagem para a nossa empresa, foi resolvido apresentar-lhe a seguinte proposta de fusão:
> 'A Companhia Paulista distribuirá aos acionistas da Companhia Ituana metade das ações que possuem, o que corresponde à base de duas ações da Ituana para uma da Paulista...' (REFCP 26.04.1891, p. 15).

A proposta não foi aceita pela Ituana, que nas palavras da diretoria da Companhia Paulista "...preferiu vender a outrem sua empresa, à razão de rs. 240$000 por ação" (REFCP 26.04.1891, p. 16).

Aquisições em 1891

Por fim, fracassadas as tentativas de fundir interesses ferroviários, a Paulista e outras companhias, iniciaram processos de compra de companhias concorrentes. A Sorocabana incorpora a Ituana e a Paulista tenta em um primeiro momento, adquirir a São Paulo Railway.

O relatório da Paulista de 26 de abril de 1891, informava sobre as aquisições das linhas Descalvadense e Santa Rita e explicava as razões:

> Na situação em que se acha a Companhia Paulista, obrigada a garantir por todos os meios a seu alcance a integridade de seu tráfego, pareceu à diretoria medida de garantia para os interesses de nossa empresa a aquisição das linhas das Companhias Descalvadense e S. Rita, que, pela região em que se desenvolvem, confinante com zonas de outras estradas, não devem continuar a pertencer a empresas estranhas (REFCP 26.04.1891, p. 12).

A Descalvadense foi comprada por Rs. 294:390$130 e a Santa Rita por Rs. 879:487$677. Finalmente, no relatório de 30 de abril de 1892, a Paulista informava a sua grande aquisição: as estradas de ferro da Companhia Rio Claro, cuja escritura foi lavrada a 26 de março de 1892:

> Com a aquisição da nova rede de viação, que breve contará quase 500 km de linhas em tráfego, através das mais bem reputadas zonas agrícolas do Estado, tem a Companhia Paulista não só garantido a integridade do tráfego de sua principal linha, como adquirindo campo vasto e pode-se dizer ilimitado para o desenvolvimento de sua próspera empresa (REFCP 30.04.1892, p. 10-11).

A Companhia Paulista informava que a Mogiana também havia feito uma proposta, tendo sido escolhida a proposta da Paulista, mesmo sendo o preço proposto, menor do que o da Mogiana:

> O preço da compra das estradas de ferro da Companhia Rio Claro com todos os seus acessórios e dependências, privilégios e direitos foi de £ 2.775.000 sendo £ 25.000 pagas em dinheiro e o restante £ 2.750.000 em título de obrigações preferenciais, vencendo juros à razão de 5% ao ano, pagos semestralmente, devendo o primeiro

> pagamento realizar-se a 1º de Outubro do corrente ano, sendo os referidos títulos garantidos por uma primeira hipoteca das estradas da Companhia Rio Claro e por uma segunda hipoteca sobre a totalidade das estradas da Companhia Paulista, sendo ditas hipotecas constituídas em favor do 'Britsh Banck of South América, limited' (sic), na qualidade de fiduciário, administrador e representante dos portadores das referidas obrigações preferenciais. Estas obrigações serão resgatadas dentro de quarenta e dois anos, por meio de um fundo de reserva acumulado de um por cento ao ano, a principiar em 1897 (REFCP 30.04.1892, p. 12).

A Companhia Paulista então tomou posse das estradas da Companhia Rio Claro e iniciou o serviço sob sua administração em 1º de abril de 1892. Os efeitos dessa compra sobre a Companhia Paulista será analisado mais adiante.

A posição da Paulista nos conflitos territoriais

Para concluir esse capítulo, torna-se interessante destacar algumas colocações da Companhia Paulista que denotam sua inconformidade com as derrotas sofridas nos conflitos territoriais.

No relatório de 5 de abril de 1885, em resposta ás reclamações das câmaras municipais de Rio Claro e São Carlos, passou a diretoria a responder ao Engenheiro Fiscal sobre reclamações sobre tarifas e às referências injustas feitas à Companhia Paulista, passando a historiar os acontecimentos passados:

> Quando se tratou da construção da estrada de ferro para o Ribeirão Preto, e que a Mogyana e Paulista disputavam-se à preferência para o prolongamento de suas linhas até aquele ponto, V. S. se recordará que, a despeito de ser a natural direção do prolongamento da Paulista, e de oferecer esta a grande vantagem da unidade de bitola e menor percurso ao ponto de embarque, sem ônus algum para a província, foi a Mogyana concedido o privilégio para, por meio de um grande arco cortar a frente da Paulista, com grave prejuízo da lavoura, que, em vão, pela imprensa, clamou contra a iniqüidade da decisão do governo de então.
> Mais tarde, quando pretendeu prolongar sua linha do Rio Claro para S. Carlos, a intervenção de um particular interessado, foi bastante para que se exigisse da Companhia, que o traçado que apresentou fosse modificado no sentido da indicação daquele particular, com prejuízo tanto do público como da Companhia. Não convindo na exigida modificação, foi dada a concessão a outrem que construiu o prolongamento de bitola estreita e pela zona de sua conveniência.
> Peada, assim em seu desenvolvimento por um e outro lado, procurou a Companhia Paulista salvaguardar, seu futuro, pedindo privilégio para a navegação do Rio Mogy-Guassú, e propondo-se a fazer no leito do rio os melhoramentos necessários a torná-lo apto para a navegação a vapor (REFCP 05.04.1885, p. 2 do anexo 6).

No mesmo relatório a diretoria da Companhia Paulista também aborda a questão da navegação e também aí a Companhia Paulista se considerava prejudicada. Afirmavam que não procederia a reclamação contra o frete do sal para Rio Claro, que seria mais caro que para Porto Ferreira. Na verdade, se trataria de um desconto para incentivar a navegação no Mogi-Guaçu. Afirmavam que os fretes da Companhia São Carlos é que eram mais caros, o que é verdadeiro, visto a Companhia Rio Claro deter maior autonomia que as outras ferrovias no estabelecimento de tarifas (GRANDI, 2007, p. 44).

Por fim uma última justificação, agora sobre a navegação, mas que apresenta com perfeição a situação da Paulista após as derrotas de 1880:

> Pelo mapa [via da paulista e de outras ferrovias e conexões fluviais] verá V. S. que a Companhia em sua estrada de ferro, é quase sufocada pelas outras estradas, as quais tem cortado pela frente, e antes de ter começado a navegação, o tráfego de importação demonstra melhor do que palavras, o modo pelo qual a Companhia salvará o seu tráfego, de importação pela navegação do rio Mogy-Guassú, e outros rios, dos quais este forma parte de uma grande rede de comunicações fluviais, com o vasto interior (REFCP 25.03.1887, p. 50).

Nesse capítulo procuramos então demonstrar diversas situações de conflito, privilegiando a ótica da Companhia Paulista, mas confrontando, quando possível, com as posições dos outros atores envolvidos. Percebe-se uma defesa sem quartel das zonas privilegiadas, o que de certa forma engessou a estrutura criada, inviabilizando a construção de linhas de interligação regional.

CAPÍTULO 6

A CONFIGURAÇÃO DE UM TERRITÓRIO FERROVIÁRIO: A CPEF, 1868-1892

A formação de um território ferroviário inicial se dá através da configuração de relações, de interações espaciais entre os diversos pontos da ferrovia e o serviço que executa, no caso, o serviço de transporte.

Apesar do período analisado, de 1868 a 1892, para fins da trajetória total da empresa ser um período de estruturação inicial, aparentemente homogêneo, ele não deixa de se configurar em fases bem distintas, que representam os momentos da estruturação inicial do empreendimento ferroviário.

Na primeira fase, de 1868 a 1872, trata-se da estruturação da companhia, a obtenção de capitais e a construção da estrada de ferro, que ainda não presta o serviço de transporte. Inicia-se então, a construção do trecho inicial entre Jundiaí e Campinas.

Na segunda fase, de 1872 a 1879, a Companhia Paulista segue construindo sua rede básica inicial: o prolongamento de Campinas a Rio Claro e o ramal do Mogi-Guaçu, que se completa em 1880, quando chega a Porto Ferreira. Até 1877, a Companhia Paulista funciona como três empreendimentos separados, com ações para cada tramo da ferrovia. Neste ano, é realizada a unificação de interesses que a transforma de fato em uma só ferrovia, a Companhia Paulista de Estradas de ferro do Oeste, com a tripla escrituração sendo substituída por uma só.

Na terceira fase, de 1880 a 1890, a Companhia Paulista estrutura completamente o atendimento à sua rede básica, descrita acima. Perde a possibilidade de realizar grandes extensões, conforme já descrito, o que de certa maneira acaba sendo benéfico pela grande

estruturação interna que insere em seu serviço de transporte. É um período de grande cautela nos negócios, o que ajuda a explicar avaliações que vistas retrospectivamente podem parecer equivocadas.

A quarta fase, de 1891 a 1892, já se configura como um período de transição, em que a cautela do período anterior é substituída pela agressividade empresarial em que procura retomar a iniciativa perdida em embates territoriais anteriores. A companhia reage à crise política e fiscal do fim do Império com medidas arrojadas, como a compra da Companhia Rio Claro através de um empréstimo no exterior em que hipoteca tanto a ferrovia comprada, como a própria rede de estradas da Paulista.

6.1 A CONSTRUÇÃO DA COMPANHIA PAULISTA DA ESTRADA DE FERRO DE JUNDIAHY A CAMPINAS

Realizaremos aqui, a explanação do processo de construção da ferrovia através da análise do dia-a-dia da companhia expresso nos relatórios da diretoria apresentados nas assembléias de acionistas.

Antes do início da construção da Companhia Paulista já havia planos anteriores de construção da ferrovia entre Jundiaí e Campinas. De um lado, o chamado plano Brunlees, derivado do plano de Daniel Fox, que o Barão de Mauá se dispunha a construir (proposta de 24 de dezembro de 1867). Por outro, o plano Vergueiro, derivado dos estudos do engenheiro Newton Bennaton.

Apesar da existência desses planos e projetos já prontos, a Diretoria da Companhia Paulista, mesmo enfrentando alguma oposição, mandou proceder a minucioso exame de terreno e a elaboração de uma planta com seu respectivo orçamento. A estrada foi dividida em três seções, sendo cada uma confiada a um grupo de engenheiros. Em fins de agosto foram encerrados os serviços de campo e tratou-se de organizar no escritório a planta e nivelamento, que tinham de ser apresentados ao Governo. Tais trabalhos só foram concluídos a 18 de setembro de 1869 e remetidos ao Rio de Janeiro. A previsão inicial era de um gasto de menos de 3.600 contos de réis (REFCP 26.09.1869, p. 15-17).

A aprovação definitiva do projeto da estrada foi feita pelo Presidente da Província em 18 de janeiro de 1870, visto, o governo imperial, pelo aviso de 5 de novembro de 1869, haver declarado o governo provincial como competente para aprovar as plantas e perfis da estrada (REFCP 27.03.1870, p. 5).

Para a construção da estrada foram divulgadas na imprensa as condições para execução e aberto prazo de 1º de outubro de 1869 até o último dia do ano para a apresentação de propostas de empreitada do serviço. No dia 1º de março de 1870 foi assinado o contrato com os empreiteiros comendador Ângelo Thomaz do Amaral, Heitor Rademaker Grunewald e João Pereira Darrigue Faro. O contrato obrigava os empreiteiros a fazer todo o movimento de terras, obras de arte, colocação de lastro e os armazéns para estações, no prazo de 24 meses a contar de 15 de março de 1870, pelos preços estabelecidos e multas pertinentes (REFCP 27.03.1870, p. 7-9).

Na parte financeira, em 5 de janeiro de 1870, foi distribuído o primeiro dividendo na razão de 607 réis por ação. O segundo dividendo foi pago em 6 de agosto de 1870, na razão de 450 réis por ação. E em 8 de agosto de 1870 foi recebido o juro do primeiro semestre de 1870 pago pela província, no valor de 11:161$918 réis (REFCP 25.09.1870, p. 8-9). Foi determinada a data de 30 de junho para fechamento das contas, de modo a "...harmonizar os nossos semestres com os do Tesouro Provincial". As Assembléias Gerais passaram a ter datas padronizadas para coincidir com o fechamento das contas: uma em janeiro, e outra em julho (REFCP 25.09.1870, p. 10).

O relatório de 29 de janeiro de 1871 se inicia com duas questões importantes:

1) Quando termina a construção da estrada?

2) Qual o estado financeiro da Companhia?

A primeira questão é respondida com a informação que o engenheiro em chefe, enviado a Londres, contratara todos os materiais necessários: carris e mais acessórios da via permanente – material rolante de tração – pontes, tetos para oficinas, máquinas e utensílios diversos. Nesse momento, a previsão era terminar a estrada em janeiro de 1872 (REFCP 29.01.1871, p. 3-6).

A segunda questão se remete ao balanço. Após o último relatório realizaram-se a quarta e quinta chamadas de capital, que renderam, respectivamente 493:560$000 e 493:360$000, havendo somente 332 ações em comisso, das 25.000 do total do capital. Seria

também anunciado o terceiro dividendo, pois a 24 de janeiro de 1871 foi recebido o juro do segundo semestre de 1870, pagos pelo Tesouro Provincial (REFCP 29.01.1871, p. 3-6).

No relatório de 30 de julho de 1871 é informado o andamento da preparação da estrada e que a parte de movimentação de terras ficaria pronta no mês de setembro de 1870. Também foi relatado o andamento das compras realizadas na Europa, que chegavam regularmente ao porto de Santos e eram conduzidas até Jundiaí (REFCP 30.07.1871, p. 4).

Sobre o assunto da compra do material informa o relatório que esse assunto foi explorado por "despeitados" que redigiram libelos difamatórios contra a Companhia. Muitos criticaram a ida do engenheiro chefe à Europa para realizar as compras, que seria mais barato realizar a compra no Brasil, como fez a Ituana.

Passou então a Diretoria a demonstrar que não havia motivo para arrependimento da decisão tomada, pois mesmo em relação à proposta mais interessante verificou-se uma economia de 2.891 libras. Também compararam o orçamento da estrada com os preços pagos pela São Paulo Railway, que por ter sua sede na Europa teria todas as facilidades para conseguir um melhor preço e negociou em época de paz, ao contrário da Paulista que teve que se contentar em pesquisar na Inglaterra, devido à guerra entre França e Prússia (REFCP 30.07.1871, p. 12).

No relatório de 28 de janeiro de 1872 é informado que não foi possível terminar a estrada para inaugurá-la em 25 de janeiro de 1872, pois ocorreram atrasos nos navios que traziam trilhos. São relacionados os navios (do 7º ao 18º) e suas respectivas datas de chegada. Porém vários traziam outros materiais como locomotivas, carros, máquinas de oficina, etc., e não traziam os trilhos que eram mais necessários. O atraso na inauguração não teria sido de todo ruim, pois a estação das chuvas ajudou a solidificar os aterros feitos e impediu que se interrompesse o tráfego logo após sua inauguração para corrigir tais ocorrências (REFCP 30.07.1871, 3-5).

Quanto à saúde financeira do empreendimento consta o seguinte no relatório:

> Há um termômetro para medir a variação do florescimento ou decadência de uma empresa comercial como a nossa – é o preço que suas ações alcançam no mercado.
> Basta dizer-vos que abriu-se um escritório filial na cidade do Rio de Janeiro para facilitar ali o comércio das ações, e, quer lá, quer em São Paulo, raras operações tem sido feitas, porque poucos são aqueles que querem se desfazer delas apesar de alcançarem o prêmio de onze mil réis.
> Há nesta cidade quem procura ações com empenho e não as encontra a venda, salvo com alto prêmio.
> Não é preciso dizer mais (REFCP 28.01.1872, p. 8).

As desavenças com a Companhia Inglesa também se manifestam nos relatórios desse período. Muitas são as queixas contra as tergiversações da São Paulo Railway sem motivo plausível, principalmente quanto ao trânsito recíproco das duas companhias, que apesar de autorizado pelo governo, não encontra na Companhia Inglesa boa vontade em sua efetivação (REFCP 28.01.1872, p. 8-10). Somente a 7 de fevereiro de 1872 foi concluído, com a intervenção do presidente da Província, o acordo com a Companhia Inglesa para o trânsito recíproco das duas estradas, evitando-se a baldeação em Jundiaí. O acordo foi aprovado pelo Presidente da Província em 27 de março de 1872 "...até ulterior decisão do Governo Geral" (REFCP 28.09.1872, p. 5).

As tarifas de fretes e passageiros foram organizadas de acordo com os vários parágrafos da cláusula 24ª do contrato da Companhia com o Governo da Província e foram aprovadas por ato da Presidência de 28 de fevereiro. A Companhia Paulista solicitou à Presidência da Província, o estabelecimento de uma tarifa adicional para reembolsar a companhia a soma de 137 contos paga aos empreiteiros pela antecipação na entrega das obras do leito da estrada, "à exemplo do que em idênticas circunstâncias fizera a Companhia da estrada de ferro de Santos à Jundiaí" (REFCP 28.09.1872, p. 5). O Governo da Província, porém, depois de ouvir o Engenheiro Fiscal e o Procurador Fiscal Provincial, que foram favoráveis à solicitação, "...julgou melhor determinar que essa despesa fosse levada a conta do capital garantido, dispensando assim o público de um acréscimo nas tarifas" (REFCP 28.09.1872, p. 6).

Atendidas as necessidades para o funcionamento da estrada, a mesma entrou em funcionamento no dia 31 de março de 1872, quando foi realizada a primeira viagem no trecho de Jundiaí a Valinhos (REFCP 28.09.1872, p. 5-6), evento autorizado por ofício provincial de 27 de março. Ao ser completada a estrada entre Valinhos e Samambaia, foi solicitada a 03 de abril a autorização para tráfego até aquela localidade, onde foi construída uma estação provisória, cuja autorização foi concedida em 05 de abril de 1872, realizando-se neste mesmo dia o percurso de mais essa extensão (REFCP 28.09.1872, p. 6).

A estrada até Campinas foi concluída em 6 de Agosto e solicitada a permissão do Governo Provincial para o funcionamento da estrada toda. "Essa autorização foi concedida a 9 do mesmo mês, a 11 fez-se a inauguração, sendo o ato honrado pela presença do Exmo. Presidente da Província Sr. Conselheiro Francisco Xavier Pinto Lima" (REFCP 28.09.1872, p. 6).

Terminada a estrada de ferro, a boa relação da Companhia Paulista com o Engenheiro em chefe se desfez. A diretoria entendia que esse deveria explicar muitas coisas, como o motivo das contas finais excederem "...notavelmente em gastos o orçamento primitivo, que apresentou o mesmo Engenheiro em Chefe..." (REFCP 28.09.1872, p. 14). Tais contas levaram a diretoria, em outubro de 1871, declarar que com uma chamada adicional de 15% liquidar-se-ia as contas da Companhia Paulista e que no entanto em maio estava esgotado aquele montante (REFCP 28.09.1872, p. 14). Tal o número de desavenças, que a mesma resultou em um litígio judicial, impossibilitando o fechamento completo das contas da ferrovia e a determinação oficial do capital garantido pelo governo provincial.

Nesse primeiro momento da companhia, com os percalços relatados, a companhia adquire experiência que facilitará as expansões posteriores.

6.2 A CONSTRUÇÃO DE UM TERRITÓRIO FERROVIÁRIO: A OPERAÇÃO NO PERÍODO 1872-1879

No período de 1872 a 1879, a Companhia Paulista começava a operar, mas ainda sem uma articulação interna e sem a conclusão final de sua rede básica, que se completa em 15 de janeiro de 1880, com a chegada dos trilhos a Porto Ferreira.

Este tópico foi dividido em quatro partes. Na primeira, é abordada a operação inicial da estrada entre Jundiaí e Campinas. Na segunda, as dificuldades para a obtenção da concessão do chamado prolongamento para Rio Claro e sua construção. Na terceira, abordaremos a construção do segundo ramal, que se dirigia ao rio Mogi-Guaçu. Procuraremos mostrar as dificuldades (financeiras) para sua execução que só se resolvem com o recurso a um empréstimo externo.

Finalmente o período final, de 1877 a 1879, em que os interesses da empresa são unificados e ela passa a operar como uma única empresa, o que não acontecia até então: a estrada principal e os dois ramais funcionavam como empresas distintas, com acionistas e interesses diferentes.

A operação inicial da Companhia Paulista da Estrada de Ferro de Jundiahy à Campinas

Como já visto, a estrada de ferro entre Jundiaí e Campinas começa a funcionar em março de 1872, inicialmente até Valinhos e chegando a Campinas a 6 de Agosto do mesmo ano.

Na tabela 39, podemos acompanhar o crescimento da Companhia Paulista, desde o início de sua operação até o final do período. Os dados mostram os bons resultados operacionais conseguidos, apesar das dificuldades em sua operação.

TABELA 39– RECEITA, DESPESA E RENDA LÍQUIDA ANUAIS E VARIAÇÕES PERCENTUAIS, 1872-1879

Anos	Receita anual	Variação da Receita (%)	Despesa anual	Variação da Despesa (%)	Renda Líquida	Variação Renda Líquida (%)
1872	311:148$940	-	186:262$224	-	124:886$716	-
1873	650:463$069	+109,1*	269:823$154	+44,8	380:639$915	+204,8
1874	758:169$207	+16,5	283:510$724	+5,0	474:658$483	+24,7
1875	889:414$782	+18,1	365:360$766	+28,7	524:054$016	+10,4
1876	1.126:189$760	+26,6	484:649$218	+32,6	641:540$542	+22,4
1877	1.541:836$645	+36,9	567:156$781	+17,0	974:679$864	+51,9
1878	2.195:525$850	+42,4	687:074$060	+21,1	1.508:451$790	+54,7
1879	2.297:935$790	+4,7	747:796$839	+8,8	1.550:138$951	+2,7

Fonte: REFCP 30.04.1893, p. 39; 73-74.
Obs.: * No relatório aparece como 10,9.

O bom rendimento da ferrovia também pode ser verificado na diminuição significativa do desembolso da província em juros garantidos, o que acontece no primeiro dividendo após o início das operações, em 31 de dezembro de 1872. Nessa ocasião os 7% sobre o capital de 4.000 contos somaram 140:000$000.

No primeiro semestre de funcionamento, com o lucro operacional de Rs. 124:886$715, coube à Província o complemento de Rs. 15:113$284 (REFCP 24.08.1873, anexo 7). Este representou o último dispêndio da Província com garantia de juros com a Companhia Paulista. Nos anos seguintes a companhia foi realizando o pagamento dos valores recebidos durante a construção da ferrovia e, em 1877, abre mão definitivamente da garantia de juros.

Esse resultado foi possível porque no primeiro semestre (incompleto) de operação a arrecadação total foi de Rs. 839:777$160. Desse total, deduziu-se Rs. 490:873$000, pertencentes à Companhia Inglesa pelo tráfego recíproco. Deduziu-se também, Rs. 37:756$120 de imposto de trânsito. Esses resultados se referem, ademais, a apenas quatro meses e meio de operação. Nas palavras da diretoria, "... ninguém jamais previu tão próspero resultado de contas!" (REFCP 24.08.1873, p. 7).

No primeiro semestre de operação a Companhia Paulista transportou 24.894 passageiros (de julho a dezembro de 1872). No primeiro semestre de 1873 esse número se elevou a 27.047 passageiros. Em relação ao transporte de cargas, foram transportadas, no primeiro período, 14.330,33 toneladas de "gêneros de exportação" e 10.476,75 toneladas de "gêneros de importação", totalizando 24.807,08 toneladas de cargas transportadas (REFCP 24.08.1873, p. 26-27).

Para esse primeiro momento de atuação foi consignada a seguinte consideração, por parte da diretoria, para o movimento da estrada de ferro:

> O tráfego do semestre findo em 30 de junho próximo passado (...) dá um resultado muito satisfatório; mostra, porém, uma diminuição mensal nos gêneros de exportação correspondente ao aumento do semestre procedente, devido isto à remessa da safra de café, que, como é sabido, principia geralmente em Setembro, atingindo seu auge nos meses de Dezembro e Janeiro, quando começa a diminuir.
> O tráfego de passageiros é, já assaz importante, e tenho toda a esperança que continuará a aumentar (REFCP 24.08.1873, p. 26).

Apresentamos abaixo, nas tabelas 40 e 41, as comparações, comuns nos relatórios das ferrovias, entre um semestre (inicial ou final) de um ano, com o correspondente do ano seguinte. Tal, era realizado porque as movimentações de certas mercadorias, como o café, se concentravam em certos períodos.

TABELA 40 - COMPARATIVO ENTRE AS MOVIMENTAÇÕES DA CPEF NOS SEMESTRES FINAIS DOS ANOS DE 1872 E 1873

Semestre	Número de Passageiros	Mercadorias		
		Exportação (kg)	Importação (kg)	Total (kg)
2º semestre 1872	24.894	14.330.330	10.476.750	24.807.080
2º semestre 1873	29.165	19.787.800	8.526.890	28.314.690
Mais em 1873	4.271	5.457.470	-	3.507,610
Menos em 1873	...	...	1.949.860	...

Fonte: REFCP 28.02.1874, p. 24.

A diminuição na importação no segundo semestre de 1873 em relação à 1872, foi explicada por "...terem os negociantes de Santos guardado os seus gêneros para a abertura da nossa linha até Campinas" (REFCP 28.02.1874, p. 23), representando então um volume maior no ano de 1872.

O aumento do tráfego já no início das operações fez com que a companhia encomendasse mais uma locomotiva, pois as quatro existentes se encontravam constantemente em serviço, e mais 25 vagões, pois os existentes além de servirem a um tráfego em aumento constante ainda servem nos trabalhos da construção do prolongamento da estrada (REFCP 28.02.1874, p. 4).

TABELA 41 - COMPARATIVO ENTRE AS MOVIMENTAÇÕES DA CPEF NOS SEMESTRES INICIAIS DOS ANOS DE 1873 E 1874

Semestre	Número de Passageiros	Mercadorias		
		Exportação (kg)	Importação (kg)	Total (kg)
1º semestre 1873	27.047	19.028.840	7.624.660	26.653.500
1º semestre 1874	35.561	21.671.790	10.525.620	32.197.410
Mais em 1874	8.514	2.642.950	2.900.960	5.543.910

Fonte: REFCP 28.08.1874, p. 20.

Na tabela 42, verificamos o aumento do tráfego, tanto de mercadorias, quanto de passageiros.

TABELA 42 – MOVIMENTO SEMESTRAL DA CPEF, 1872-1875

Ano/ Semestre	Passageiros Transportados	Mercadorias		
		Importação	Exportação	Total
1872-2	24.894	10.476	14.330	24.806
1873-1	27.047	7624	19.029	26.653
1873-2	29.165	8.526	19.787	28.313
1874-1	35.561	10.525	21.672	32.197
1874-2	40.841	16.110	19.224	35.334
1875-1	39.547	13.039	25.772	38.811
1875-2	44.860	12.777	20.461	33.238

Fonte: REFCP 04.09.1875, p. 14; REFCP 20.02.1876, p 20-21.

No segundo semestre de 1875, apesar do início das operações de um trecho do prolongamento (entre Campinas e Santa Bárbara) houve queda no transporte, assim explicado no relatório da companhia: "A diminuição da importação é devida à completação dos fornecimentos de materiais para a construção da Estrada de Ferro Mogiana e as obras do Gás de Campinas, e a diferença na exportação provém da inferioridade da safra de café do ano passado" (REFCP 20.02.1876, p. 20).

Na tabela 43, podemos verificar a extensão progressiva da companhia, os volumes transportados (número de passageiros e tonelagem de mercadorias transportadas) e a variação percentual de cada item. Observar que, até 1874, apenas o trecho entre Jundiaí e Campinas está em funcionamento.

TABELA 43 - CPEF – EXTENSÃO DA VIA FÉRREA, PASSAGEIROS E MERCADORIAS TRANSPORTADOS

Anos	Via Férrea (km)	Passageiros transportados	Variação percentual	Toneladas transportadas	Variação percentual
1872	38	33.531	-	26.150	-
1873	45	56.212	+67,6	54.968	+110,2
1874	45	76.402	+35,9	67.522	+22,8
1875	58	96.614	+26,5	76.362	+13,1
1876	106	156.952	+62,5	84.137	+10,2
1877	155	159.706	+1,8	75.600	-10,1
1878	185	157.944	-1,1	93.843	+24,1
1879	204	165.503	+4,8	95.336	+1,6

Fonte: REFCP 30.04.1893, 'Quadro synoptico do trafego e movimento financeiro da Companhia Paulista de Vias Férreas e Fluviaes, desde o seu começo em 1872 até 31 Dezembro de 1892".

Observa-se um progressivo incremento do transporte de passageiros e em menor escala do volume de mercadorias.

O prolongamento de Campinas a Rio Claro

A construção desse tramo da Companhia Paulista não foi isento de polêmicas. Logo após a fundação da Companhia Paulista, a Lei provincial n. 44, de 12 de julho de 1869, autorizava "... a Presidência da Província a garantir o juro de 7% do capital até 5.000:000$000 a qualquer indivíduo, Companhia nacional ou estrangeira que encarregar-se do prolongamento da estrada de ferro de Campinas até o Rio Claro, passando pela Limeira, e também para conceder todas as mais vantagens que foram, ou forem concedidas à Companhia Paulista" (RELATÓRIO DO PRESIDENTE DA PROVÍNCIA DE 1874, anexo 15, p. A-79).

Em abril de 1870, particulares, entre eles o fazendeiro José Vergueiro, organizaram uma "Companhia do Oeste" para a construção do dito prolongamento. Voltou então à baila a preferência da São Paulo Railway relativa ao decreto de 1856. A companhia inglesa solicitou então conhecimento das condições propostas pela Companhia do Oeste (RELATÓRIO DO PRESIDENTE DA PROVÍNCIA DE 1874, anexo 15, p. A-79).

Em julho de 1870 o Governo Imperial, através do Ministro da Agricultura comunica ao Governo da Província que a Companhia Inglesa "...não desistia do seu privilégio, e que *decretada a garantia de 7%* sobre o capital, o Inspetor das Estradas de Ferro do Brasil em Londres proporia aos acionistas a construção deste prolongamento" (RELATÓRIO DO PRESIDENTE DA PROVÍNCIA DE 1874, anexo 15, p. A-80).

Entre 1870 e 1873, várias propostas são feitas[11], com e sem garantia de juros, para a construção do prolongamento, tanto em bitola larga como em bitola estreita. No ano de 1873, foi publicada a regulamentação do Governo Imperial, disciplinando as concessões de estradas de ferro. Ficava habilitado o governo provincial para realizar a dita concessão. Foi aberto

---

[11] Para detalhamento das propostas ver o anexo 15 do citado Relatório do Presidente da Província de 1874, disponível em Mhttp://brazil.crl.edu/bsd/bsd/1015/000115.html e páginas seguintes.

novo concurso, em que "...sobrevieram as propostas que já se acham indicadas e com datas posteriores" (RELATÓRIO DO PRESIDENTE DA PROVÍNCIA DE 1874, anexo 15, p. A-82). O governo provincial publicou então a Circular de 26 de março de 1873, em que são feitas exigências quanto ao estabelecimento da companhia e prazos de execução. "A única resposta que obteve, em condições muito favoráveis, foi a do Major João Ribeiro dos Santos Camargo e D. M. Fox" (RELATÓRIO DO PRESIDENTE DA PROVÍNCIA DE 1874, anexo 15, p. A-82).

Consultada a Companhia Paulista sobre a preferência que detinha do seu contrato de 29 de maio de 1869, que aprovou em assembléia a realização da obra. Com a desistência dos demais interessados, foi finalmente consultada a Companhia Inglesa que abre mão nos termos propostos (sem garantia de juros). Foi então assinado, em 12 de Maio de 1873, o contrato entre a Companhia Paulista e o governo provincial. O contrato não previa garantia de juros, mas a garantia de um rendimento líquido de 7% sobre o capital de 5.000 contos, sendo autorizados reajustes que garantissem esta remuneração ao capital (RELATÓRIO DO PRESIDENTE DA PROVÍNCIA DE 1874, anexo 15, p. A-82-83).

Conquistado o direito de construção do prolongamento as obras se iniciam. O relatório da Companhia Paulista de 28 de fevereiro de 1874 assim consigna o andamento dos trabalhos:

> No dia 26 de Julho próximo passado fincou-se a primeira estaca da linha de exploração no extremo dos trilhos na estação de Campinas; no dia 31 de Dezembro seguinte fincou-se no Rio Claro a última estaca finalizando aí os estudos do prolongamento; e todo o trabalho de engenharia mais se fez, que habilitou-nos, a estarmos hoje com metade da linha em construção, isto é, desde Campinas até o rio Piracicaba, extensão essa que mede 45 quilômetros (REFCP 28.02.1874, p. 18).

A obra seguiu com celeridade, mas também com dificuldades, devidas a problemas com empreiteiros que necessitaram ser substituídos. Outra dificuldade foi o encontro de rochas de difícil extração. Para vencer este obstáculo foi necessário

> ...pedir à Europa o fornecimento de um agente mais poderoso que a pólvora para o arrebentamento da pedra, como é a dinamite, que no Brasil não há, e para cuja condução tem a Diretoria encontrado extraordinária repugnância da parte dos carregadores de navios. Está felizmente vencido este embaraço: devem estar hoje em viagem quatro e meia toneladas de dinamite, que, aqui chegando em março, darão às obras a celeridade desejada e para a qual a pólvora é impotente (REFCP 28.02.1875, p. 10-11).

Destacamos essa observação para assinalar que o meio ferroviário era veículo de rápida transferência tecnológica da Europa para o Brasil, tendo em vista que a dinamite havia sido inventada em 1867, por Alfred Bernhard Nobel.

A primeira parte do prolongamento foi inaugurada em 27 de agosto de 1875, até a estação de Santa Bárbara (atual Americana). A cerimônia contou com a presença do Imperador D. Pedro II. O prolongamento se deteve aí devido à necessidade de construção de grande ponte metálica sobre o rio Piracicaba, ponte que foi integralmente construída na Inglaterra.

Apesar da inauguração da estrada, as condições ainda não eram as ideais, pois haviam condições desfavoráveis ao tráfego, como

> fossem a princípio [a] falta de caminhos para a estação de Santa Bárbara, a falta de acomodações para passageiros e animais naquele ponto, e ainda hoje, a falta de cargas, que com mais facilidade conseguem em Campinas as tropas e carros para a viagem de volta, evitando por isso irem à Santa Bárbara e vindo de preferência à Campinas, ainda assim é certo que o rendimento da linha foi vantajoso, pois deu alguma coisa mais de 7 por cento (REFCP 20.02.1876, p. 4).

Vencidas as dificuldades relativas à instalação da ponte metálica sobre o rio Piracicaba, o trânsito até Limeira foi aberto em 30 de junho de 1876 e até Rio Claro aos 11 de agosto de 1876.

Nas palavras do Inspetor Geral da linha, "...no dia 11 de Agosto próximo passado, terceiro aniversario da abertura da linha de Jundiaí à Campinas, autorizado por V. S. abri ao tráfego a estação do Rio Claro que fica na Cidade daquele nome, e felizmente desde essa época até hoje o serviço tem marchado regularmente" (REFCP 28.02.1877, p. 26).

Na figura 38, reproduzimos esse momento imortalizado através da fotografia, técnica de introdução recente naquele momento histórico.

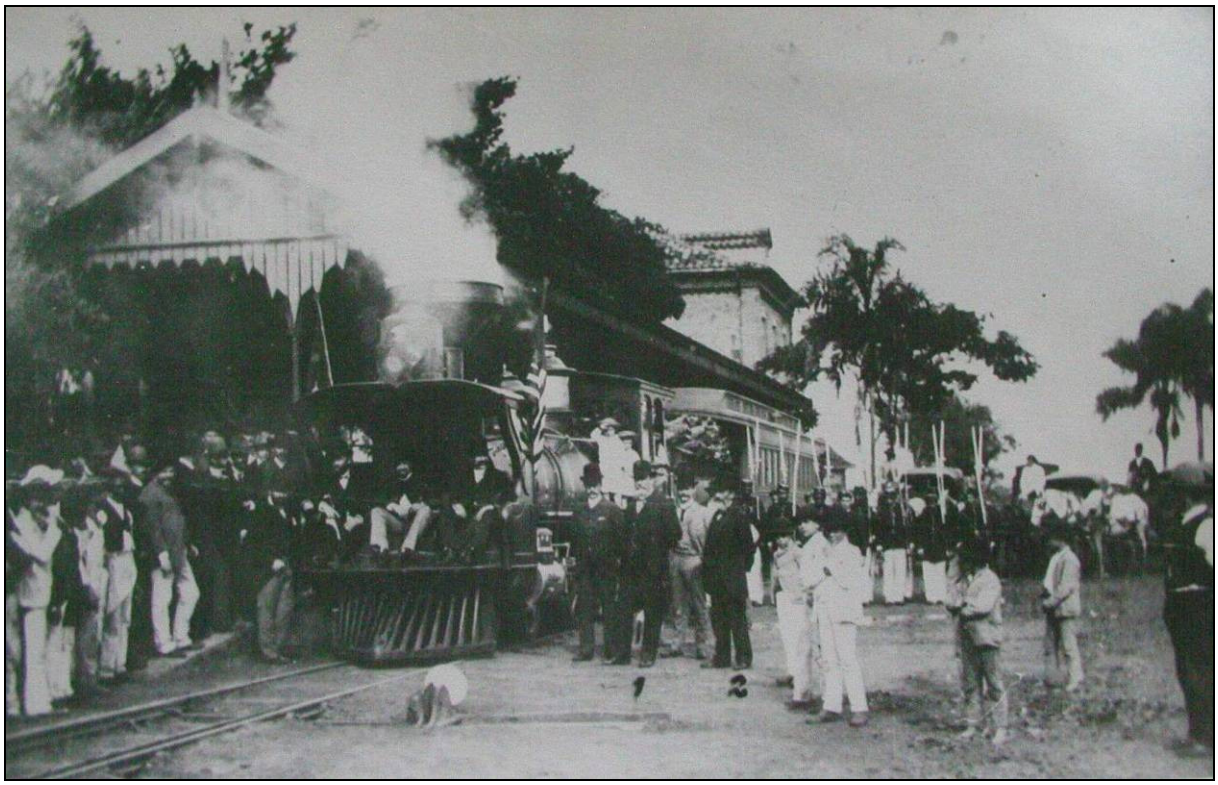


FIGURA 38 – CHEGADA DO PRIMEIRO TREM NA ESTAÇÃO DE RIO CLARO EM 1876
Fonte: Arquivo Público e Histórico de Rio Claro.

Quanto ao custo do prolongamento o relatório de 1º de setembro de 1876 declarava que "...comparativamente com o custo da estrada de Jundiaí à Campinas, vemos que a do prolongamento com quase duplicada extensão pouco mais nos vai custar" (REFCP 01.09.1876, p. 13).

Quanto ao movimento, o relatório do Inspetor Geral da linha, assinalou a diminuição da exportação pela razão, anteriormente apontada, de que "...não havendo comodidades em Santa Bárbara, quase todos os tropeiros vinham a Campinas entregar as cargas que conduziam" (REFCP 01.09.1876, p. 27).

O Ramal de Mogi-Guaçu

Antes da finalização do prolongamento de Campinas a Rio Claro, a Companhia Paulista já solicitava autorização para realizar estudos para o prolongamento do chamado

Ramal do Mogi-Guaçu. A princípio foi contratado com o governo provincial a construção de um ramal de bitola estreita e sem garantia de juros, que partindo da localidade de Cordeiro (atual Cordeirópolis) chegasse às margens do rio Mogi-Guaçu "...no lugar mais conveniente, quer em vista das explorações que se fizesse, quer em vista dos interesses da lavoura dos municípios de Pirassununga e Bethlem do Descalvado..." (REFCP 04.09.1875, p. 9-10). O contrato com o governo provincial foi assinado em 1º de Maio de 1875 e previa que "...no ponto mais próximo de cada cidade, vila ou freguesia, por onde passar a via férrea haverá sempre uma estação" (REFCP 04.09.1875, p. 70), o que nos alerta para as motivações para o estabelecimento de estações.

Apesar da intenção inicial de realizar a estrada em bitola estreita, o corpo de engenheiros aconselhou realizá-la em bitola larga, pelas vantagens advindas de uma linha com bitola unificada. Tal construção foi aprovada pela Assembléia Geral da companhia de 9 de dezembro de 1875, tendo sido assinado novo contrato com o governo com data de 21 de janeiro de 1876 (REFCP 20.02.1876, p. 13).

Como a primeira chamada de capitais não rendeu o esperado, foram contratados com os empreiteiros responsáveis pela obra, apenas os trechos iniciais e não toda a linha. "Melhores tempos virão e o capital por si mesmo então procurará o excelente emprego que achará numa estrada de tanto futuro" (REFCP 20.02.1876, p. 14). Essa observação já prenuncia as dificuldades que surgiriam para a conclusão do ramal.

Um ponto importante para a realização do ramal foi a conciliação de direitos e interesses entre a Companhia Paulista e os senhores Barão do Tietê e Coronel Joaquim Sertório, que tinham pretensões de também construir essa estrada de ferro. "Toda a oposição contrária à Companhia Paulista cessou, mediante a indenização de 40:000$000 pelas despesas dos concessionários, sendo 35:000$000 em dinheiro e 5:000$000 em ações do ramal... (REFCP 20.02.1876, p. 15). Acordo esse "...que dá tranqüilidade e firmeza aos direitos da Companhia Paulista para marchar daqui em diante naquele intento, desassombrada de óbices, e ganhou ainda ela um auxiliar para a realização de seu desideratum na pessoa do Coronel Joaquim Sertório" (REFCP 20.02.1876, p. 15).

A construção deste ramal enfrentou problemas financeiros, diferentemente da linha entre Jundiaí e Campinas e o do prolongamento desta cidade a Rio Claro. No relatório de 25 de agosto de 1877, a Diretoria da Companhia Paulista reafirmava a convicção de que

> ...são muito conhecidas as razões de conveniência, que induziram a Companhia a contratar e começar a construção da estrada de Cordeiro à Mogi-Guaçu.
> Não pode haver duvida que, além da via férrea de Santos ao Rio-Claro, a Província de S. Paulo não oferece campo para empresa de maior interesse do que esta.
> Começada porém essa construção, e, averiguado que desde logo não podemos chagar ao ponto terminal, é em todo caso preciso levar a linha até um ponto conveniente, custe embora isso algum esforço" (REFCP 25.08.1877, p. 21).

Com a falta de recursos, surge a questão de até onde levar a ferrovia. Nessa discussão, podemos perceber elementos importantes da relação entre a ferrovia e os sistemas de transporte anteriores, como as tropas de muares. Como os recursos disponíveis eram suficientes para levá-la somente até Leme, faltariam apenas a 3,5 léguas para chegar a Pirassununga. Porém,

> ...é sabido que os condutores de café (carreiros e tropeiros) têm como questão muito importante para o seu ramo de comércio a *volta com carga*. Preferem levar os produtos das fazendas a um povoado, embora mais distante, do que a uma estação próxima, mas que não lhes dá aquelas comodidades e arranjo do seu negocio, que o povoado favorece.
> Nestas condições a Companhia terá construído uma das melhores linhas da Província, mas verá o seu trafego reduzido, porque ele se escaparia por pontos laterais, mais distantes, porém mais cômodos para os condutores (REFCP 25.08.1877, p. 21, grifo do relatório).

Nessa simples citação percebemos a grande importância que continuaram tendo os tropeiros, pois eram eles que alimentavam a ferrovia com o café das fazendas.

Outro argumento para a defesa da construção até Pirassununga é que já havia no rio Mogi-Guaçu uma barca de transporte de sal e que chegando "...a linha à Pirassununga, ficará o sal a distância apenas de dezoito à vinte quilômetros de excelente caminho, até o Porto Ferreira" (REFCP 25.08.1877, p. 22), o que seria imensamente dificultado com a estrada chegando apenas até Leme.

O empecilho para a chegada da ferrovia até Pirassununga (a falta de recursos) foi contornada com a proposta de Antônio da Silva Prado, que se propunha a realizar as obras sem receber de imediato o valor das mesmas.

Empresário e político de família tradicional, fazendeiro na região e que posteriormente foi presidente da companhia por muitos anos, Antônio da Silva Prado assina contrato a 3 de agosto de 1877, para a construção do trecho entre Leme e Pirassununga, em que se estipula que haveria uma conta corrente entre a companhia e o empresário, no qual seriam lançadas as quantias empregadas, vencendo sobre as mesmas o juro de 8%. O contrato

também previa que ao ficar pronto o trecho contratado, o débito total seria liquidado em oito letras de quantias iguais vencendo de 6 em 6 meses, podendo a companhia liquidar o débito antecipadamente quando quisesse (REFCP 25.08.1877, p. 23).

As obras entre Leme e Pirassununga se iniciam em agosto de 1877, tendo a seção sido entregue "ao uso público" em 24 de outubro de 1878. O relatório de 28 de fevereiro de 1879, considerou a inauguração da estação de Pirassununga como de extrema importância, pois funcionando apenas dois meses, deu maior rendimento do que as outras três estações do ramal durante seis meses (REFCP 28.02.1879, p. 9), comprovando a relação estabelecida anteriormente sobre as conveniências dos tropeiros transportadores.

Finalmente, o empréstimo externo contraído em 15 de agosto de 1878, habilitava a Companhia Paulista a concluir a obra: "Só tem a Diretoria a acrescentar que, habilitada pelo empréstimo estrangeiro, vai dar andamento às obras até o rio Mogi-Guaçu, cumprindo-se assim o contrato celebrado com o Governo da Província que marcava como terminal desta estrada a margem daquele rio" (REFCP 31.08.1878, p. x).

Com o aporte do empréstimo externo, a Companhia Paulista concluiu as obras do ramal, que chegou então a Porto Ferreira, às margens do Mogi-Guaçu em 15 de janeiro de 1880.

A fusão entre os três ramais da Companhia Paulista

A Companhia Paulista, antes da chamada fusão de interesses funcionava, na prática, como três ferrovias diferentes, com acionistas e contabilidade diferenciada, de modo a se calcular o rendimento de cada estrada separadamente.

Neste sentido, "... a Companhia, que tem em movimento de tráfego, ou construção, três seções, de estrada, sendo duas além da cidade de Campinas, não podia mais chamar-se – *Companhia Paulista da Estrada de Ferro de Jundiahy à Campinas* – nem tinha mais por fim – *construir e custear a estrada de ferro entre essas duas Cidades*" (REFCP 28.02.1877, p. 18, grifo do relatório).

Foi então solicitada ao Governo Imperial a alteração dos artigos 1º e 37º dos estatutos para que a companhia "...se denominasse *Companhia Paulista de Estradas de Ferro do Oeste* – e que, quanto ao seu fim, se declarasse que era o de – *custear a estrada de ferro entre Jundiaí e Rio Claro – construir e custear ramais para Mogi-Guaçu e outras estradas, que possam ser projetadas*" (REFCP 28.02.1877, p. 18, grifos do relatório). A outra alteração se relacionava à elevação do capital social para 15.000 contos.

O novo contrato com o Governo Provincial foi assinado em 12 de junho de 1877, e envolveu a renúncia da garantia de juros da estrada entre Jundiaí e Campinas, que passou a vigorar a partir de 1º de julho de 1877. Em substituição, a Companhia poderia elevar suas tarifas de modo a nunca distribuir um dividendo menor que 7%, condição já presente no contrato para a construção do ramal do Mogi-Guaçu.

Todas as três estradas passaram então a ser consideradas uma só, para todos os efeitos. O capital considerado foi o montante gasto para a realização das três seções da estrada, mais o ágio sobre as ações da estrada de Jundiaí a Campinas até um máximo de 15.000 contos, capital da Companhia aprovado pelo Decreto do Governo Imperial de nº. 6433 de 22 de dezembro de 1876 (REFCP 25.08.1877, anexo 10).

O pagamento da dívida da companhia com a província pelos juros que forneceu sobre o capital gasto deveria ser feito do seguinte modo: "Logo que os lucros líquidos excedam a oito por cento, nesse excesso entrará o Governo em partilha igual com a Companhia, e o pagamento se realizará semestralmente como tem sido até hoje" (REFCP 25.08.1877, p. 62).

A tríplice escrituração foi então encerrada a 30 de junho de 1877, "...para começar-se a 1º de Julho o novo sistema, visto terem sido fundidos os interesses da Companhia" (REFCP 25.08.1877, p. 13).

Porém, nem tudo eram flores em uma companhia que congregava interesses de diferentes atores sociais. A fusão foi contestada por um grupo de acionistas, através de libelos pela imprensa e um recurso judicial. O que não passaria de um simples conflito interno de uma companhia por ações se não fossem as conseqüências desta disputa.

A Companhia Paulista estava negociando, por esta época, um empréstimo externo devido às dificuldades de financiamento para a conclusão do ramal do Mogi-Guaçu, conforme já relatado. Após negociações iniciais que exigiam a hipoteca das linhas da empresa, o mesmo foi descartado. Porém, pouco depois, surgiu a possibilidade de se efetuar o empréstimo sem a

hipoteca. Tudo caminhava para um acerto, quando as notícias sobre a contestação da fusão chegaram a Londres, impedindo o prosseguimento da operação. A diretoria, em seu relatório, destilou palavras ácidas para descrever o ocorrido:

> Lá, do outro lado do oceano, o capitalista inglês não pode medir a procedência ou improcedência do ruído que lhe chega aos ouvidos, e com bastante razão e prudência diz-nos em suas ultimas comunicações – tranqüilizai vossa vida interna e contai depois com o nosso dinheiro.
> Quer isto dizer que o empréstimo em Londres não se levanta tão cedo.
> Devem estar satisfeitos os anti-fusionistas!
> Neste ponto lograram completo triunfo.
> A Companhia quase unânime votou a fusão: a Companhia quase unânime votou o empréstimo: eles, uma diminuta fração, desmontaram os planos da Companhia.
> Ela [a Diretoria] podia obter dinheiro barato em Londres: há de obtê-lo mais caro no Brasil; - queria alargar o circulo de seu credito penetrando nos mercados Europeus com a consideração de que goza: há de ficar circunscrita às operações nacionais, atrofiando a sua nomeada; queria obter capitais, que de uma vez a habilitassem a concluir sua tarefa e solver todos os seus compromissos; há de ficar reduzida aos escassos recursos do País, pedindo aqui e ali, hoje e amanhã, aquilo que de uma vez e numa fonte abundante poderia haurir de um sorvo.
> Os anti-fusionistas devem estar satisfeitos!
> O triunfo é completo.
> Mas que triste triunfo (REFCP 25.08.1877, p. 26-27).

Com a derrota judicial dos chamados "anti-fusionistas" o empréstimo londrino de 150.000 libras foi efetivado, sendo assinado a 15 de agosto de 1878. Convertido o mesmo em moeda nacional rendeu Rs. 1.668:907$387. Para a diretoria, o empréstimo garantia à companhia "...dinheiro por prazo largo – por juro cômodo – e que nos abre relações com o mercado Europeu, onde não há escassez de capitais como no nosso país" (REFCP 31.08.1878, p. ix).

Com a fusão dos interesses já efetivada, algumas comparações puderam ser realizadas:

> Aqui releva dizer que um vagão percorrendo a linha entre Leme e Cordeiro, deixa mais do que cinco de Campinas à Jundiaí; porque ali a linha custou mais de ¼ por quilômetro do que na linha de Jundiaí à Campinas, e o serviço do trem é fácil, e conveniente que não ocupa uma máquina o dia inteiro, embora ela reboque vagões suficientes para dar bons juros sobre o capital empregado na linha.
> Posso aqui fazer mais uma observação das vantagens atuais na economia de serviço de máquinas numa linha comprida sobre uma linha curta.
> Quando a linha era somente entre Jundiaí e Campinas, quatro máquinas foram empregadas no serviço, hoje, com uma linha quatro vezes em extensão, somente seis máquinas são empregadas, diariamente. A razão é, que agora os maquinistas percorrem maior extensão de linha e tem muito menos tempo em paradas, etc., etc. (REFCP 28.02.1878, p. 26-27).

Na tabela abaixo aparece demonstrado o rendimento da companhia desde a fundação até o final de 1879, com as sucessivas incorporações em sua extensão, por semestre.

TABELA 44 - RENDA SEMESTRAL DA COMPANHIA PAULISTA, 1872-1879

Ano/Semestre	Extensão	Estradas Abertas	RENDA		Dividendos
	(km)		Total	Renda/km	Pagos (%)
1872-2	44,5	Jundiaí a Campinas	311:148$940	6:992$111	7,00
1873-1	44,5	Jundiaí a Campinas	307:189$610	6:993$137	8,00
1873-2	44,5	Jundiaí a Campinas	331:086$535	7:440$146	8,75
1874-1	44,5	Jundiaí a Campinas	364:892$840	8:199$839	10,56
1874-2	44,5	Jundiaí a Campinas	372:015$627	8:359$901	10,00
1875-1	44,5	Jundiaí a Campinas	418:900$024	9:413$403	10,33
1875-2	82,5	Jundiaí a Campinas e Rio Claro	457:170$408	5:541$459	9,90
1876-1	90	Jundiaí a Campinas e Rio Claro	462:738$480	5:141$539	9,44
1876-2	134,5	Jundiaí a Campinas e Rio Claro	657:625$496	4:889$408	9,56
1877-1	152,5	Jundiaí a Campinas, Rio Claro e Mogi-Guaçu-Guaçu	569:253$580	3:732$810	7,56
1877-2	180,5	Fusão entre as três estradas	896:307$853	4:965$694	8,90
1878-1	180,5	Fusão entre as três estradas	888:711$250	4:923$608	8,30
1878-2	203,5	Fusão entre as três estradas	1.026:870$130	5:046$044	(1)
1879-1	203,5	Fusão entre as três estradas	900:538$550	4:425$250	8,78
1879-2	203,5	Fusão entre as três estradas	1.118:161$600	5:494$651	10,12

Fonte: REFCP 29.08.1880, anexo 1.
Obs.: (1) ilegível.

Nas palavras do inspetor geral da companhia

> ...deve-se notar que o rendimento da estrada por quilômetro tem diminuído sensivelmente depois da abertura dos prolongamentos até Rio Claro e Mogi-Guaçu, isto, porém era de esperar pelo fato de quanto mais se internar a estrada, em relação, será o rendimento quilométrico reduzido, porém, por outro lado, é preciso não esquecer que o custo por quilômetro tem diminuído proporcionalmente; assim se o rendimento é inferior a de outros pontos da estrada, também o capital, comparativamente, é inferior, sobre o qual se terá de pagar os dividendos (REFCP 29.08.1880, anexo 1, p. 5).

Isto porque os custos foram diferentes para cada trecho construído. De Jundiaí a Campinas foi de Rs. 120:000$000 por quilômetro, de Campinas a Rio Claro o custo já baixou para Rs. 60:000$000 por quilômetro e no ramal do Mogi-Guaçu foi de apenas Rs. 36:000$000 por quilômetro. Outra comparação possível, é entre a receita comparativamente à despesa e a conseqüente renda líquida.

TABELA 45 - RECEITA, DESPESA E RENDA LÍQUIDA DA CPEF, 1872-1879						
	Receita anual		Despesa anual		Renda Líquida	
Ano	Total da receita	Variação %	Total da despesa	Variação %	Total	Variação %
1872	311:148$940		186:262$224		124:886$716	
1873	650:463$069	10,9	269:823$154	44,8	380:639$915	204,8
1874	758:169$207	16,5	283:510$724	5,0	474:658$483	24,7
1875	889:414$782	17,3*	365:360$766	28,7	524:054$016	10,4
1876	1:126:189$760	26,6	484:649$218	32,6	641:540$542	22,4
1877	1:541:836$645	36,9	567:156$781	17,0	974:679$864	51,9
1878	2:195:525$850	42,4	687:074$060	21,1	1:508:451$790	54,7
1879	2:297:935$790	4,7	747:796$839	8,8	1:550:138$951	2,7

Fonte:REFCP 30.04.1893, p, 39.
Obs:: No relatório consta como 18,1.

Nesta comparação, presente na tabela 45, vemos que a renda líquida tem crescido, especialmente nos anos de 1877 e 1878, com queda em 1879, que pode ser explicada pela diminuição do transporte de mercadorias no 1º semestre de 1879, conforme pode ser visualizado na tabela 46.

TABELA 46 – TRANSPORTE DE MERCADORIAS DA CPEF ENTRE JUNDIAÍ E CAMPINAS, 1872-1879			
Ano/Semestre	Exportação (T)	Importação (T)	Total (T)
1872-2	14.330	10.476	24.806
1873-1	19.029	7.624	26.653
1873-2	19.787	8.526	28.313
1874-1	21.672	10.525	32.197
1874-2	19.224	16.110	35.334
1875-1	25.772	13.039	38.811
1875-2	20.461	12.777	33.238
1876-1	17.786	15.949	33.735
1876-2	19.446	12012*	31.458
1877-1	11.921	13.725	25.646
1877-2	27.559	12.897	40.456
1878-1	28.486	16.420	44.906
1878-2	35.731	13.206	48.937
1879-1	27.564	13.686	41.250
1879-2	39.830	14.256	54.086

Fonte: REFCP 29.08.1880, anexo 1.
Obs.: * alterado de 12.102 para 12.012 (erro tipográfico, conferido pela soma por arrobas).

Do segundo semestre de 1875 ao primeiro de 1877 é necessário somar os valores constantes da tabela 47, correspondentes ao prolongamento para Rio Claro e ao ramal do Mogi-Guaçu.

TABELA 47 - TRANSPORTE DE MERCADORIAS DOS RAMAIS DA CPEF, 1875-1877				
Ano	**Ramais da CPEF**	**Importação**	**Exportação**	**Total**
1875-2	Prolongamento Rio Claro	4.188	1.528	5.716
1876-1	Prolongamento Rio Claro	4.492	2.081	6.573
1876-2	Prolongamento Rio Claro	9.425	2.946	12.371
1877-1	Prolongamento Rio Claro	6.106	2.813	8.919
	Ramal do Mogi-Guaçu	394	187	581

Fonte: REFCP 29.08.1880, anexo 1.

Para ampliar o movimento de mercadorias do ramal do Mogi-Guaçu, baixo nos primeiros momentos da implantação da ferrovia, a Companhia Paulista adotou algumas medidas listadas abaixo:

> Comprou-se uma balsa de propriedade particular, que no rio Mogi-Guaçu funcionava, dando passagem de cargas e viandantes por meio de um serviço caro e irregular.
> Agora a Companhia Paulista presta com ela passagem gratuita.
> Não se fez esperar o resultado desta providência: o tráfego aumentou consideravelmente.
> Além disso diminuiu-se o frete naquela seção da estrada.
> E finalmente, com vistas de abrir passagem franca e fácil para as povoações e municípios de Santa Rita, S. Simão e Ribeirão Preto, encarregou-se a Companhia, por contrato com o Governo Provincial, de fazer uma ponte sobre o rio Mogi-Guaçu – e aterros a ela anexos, estabelecendo-se assim livre comunicação com a estrada de ferro (REFCP 29.08.1880, p. vi-vii).

A construção da ponte era extremamente necessária para carrear as produções da outra margem, que em caso contrário, seriam levados com maior facilidade para a linha da Mogiana.

Quanto ao transporte de passageiros, este pode ser visualizado na tabela seguinte, que totaliza os dados da estrada de Jundiaí a Campinas (do segundo semestre de 1872 ao primeiro de 1877) e da estrada com os interesses unificados após o segundo semestre de 1877:

TABELA 48 – TRANSPORTE DE PASSAGEIROS DA CPEF, 1872-1879				
Ano/Semestre	**1ª Classe**	**2ª Classe**	**3ª Classe**	**Total**
1872-2	8.059	10.563	14.909	33.531
1873-1	5.694	8.787	12.566	27.047
1873-2	6.119	8.850	14.196	29.165
1874-1	9.408	26.153		35.561
1874-2	9.336	31.505		40.841
1875-1	9.521	30.026		39.547
1875-2	9.983	30.877		40.860

1876-1	9.454	31.822		41.276
1876-2	9.272	33.568		42.840
1877-1	9.417	31.303		40.720
1877-2	15.370	58.945		74.315
1878-1	16.831	60.979		77.810
1878-2	16.782	63.352		80.134
1879-1	17.188	64.361		81.549
1879-2	16.999	66.955		83.954

Fonte: REFCP 29.08.1880, anexo 1.
Obs.: No período 1872-2 a 1877-1 os dados são da Estrada de Ferro de Santos a Jundiaí; No período 1877-2 a 1879-2 os dados são unificados para toda a estrada (fusão); 2ª classe de 1877-1, REFCP 25.08.1877, p. 4; total de 1877-2 alterado para corrigir inconsistências.

Já na tabela 49, aparecem os valores de transporte de passageiros dos ramais nos períodos em que não havia a fusão dos interesses dos prolongamentos da companhia:

TABELA 49 – TRANSPORTE DE PASSAGEIROS DOS RAMAIS DA CPEF, 1875-1877

Semestre	Ramal	1ª Classe	2ª Classe	Total
1875-2	Prolongamento Rio Claro	2.284	13.923	16.207
1876-1	Prolongamento Rio Claro	3.037	20.803	23.840
1876-2	Prolongamento Rio Claro	8.220	37.736	45.956
1877-1	Prolongamento Rio Claro	6.411	34.919	41.330
	Ramal do Mogi-Guaçu	579	2.778	3.357

Fonte: REFCP 29.08.1880, anexo 1.

Em relação ao transporte de passageiros, o que se observa é um contínuo aumento do número de passageiros transportados, na medida em que a ferrovia vai ampliando sua abrangência espacial.

Como já comentado, este é o período de construção da base da companhia que será então prolongada posteriormente. Como se pode constatar na tabela 50, em 1880, quando chega às margens do rio Mogi-Guaçu, na estação de Porto Ferreira, a ferrovia alcança 224,5 km. Em 1890, ela terá 250 km, acrescentando apenas a linha para Descalvado, de 18,5 km em 1881, e o pequeno ramal entre Laranja Seca e Emas de 7 km em 1887.

6.3 O PERÍODO DE 1880 A 1890: A CONSOLIDAÇÃO DO TERRITÓRIO FERROVIÁRIO

Como anteriormente comentado, este foi o período de consolidação do território ferroviário da Companhia Paulista no período maior analisado por esta pesquisa, que vai de 1868 a 1892. Como a companhia, nesse período de dez anos amplia em apenas 10% sua linha básica (de 224,5 km para 250 km), consideramos que esse é um período de estabilidade territorial da Companhia Paulista.

Na tabela abaixo, podemos visualizar as sucessivas ampliações da rede da Companhia Paulista e as respectivas datas em que cada evento ocorreu.

TABELA 50 – ETAPAS DA CONSTRUÇÃO E EXPANSÃO DA CPEF, 1870-1892

ETAPA	DATA	EXTENSÃO (km)
Início da construção trecho Jundiaí-Campinas	15/03/1870	
Inauguração do trecho Jundiaí-Campinas	11/08/1872	44,5
Contrato com o governo provincial para o prolongamento	12/05/1873	
Início da construção do prolongamento	19/01/1874	
Inauguração do trecho entre Campinas e Santa Bárbara	27/08/1875	82,5
Inauguração do trecho até Limeira	30/06/1876	106,0
Inauguração do trecho até Rio Claro	11/08/1876	134,5
Início da construção do ramal até as margens do rio Mogiguaçu	18/02/1876	
Inauguração do trecho até Araras	10/04/1877	152,0
Inauguração do trecho até Leme	30/09/1877	180,5
Inauguração do trecho até Pirassununga	24/10/1878	203,5
Inauguração do trecho até Porto Ferreira (margens do Mogiguaçu)	15/01/1880	224,5
Construção da linha para Descalvado	07/11/1881	243,0
Ramal de Santa Veridiana (de Laranja Seca a Emas)	1. sem/1887	250,0
Compra do ramal Descalvadense (de Descalvado a Aurora)	20/03/1891	264,0
Compra do ramal de Santa Rita (P. Ferreira a S. Rita do Passa-Quatro)	16/06/1891	291,0
Ramal de Santa Veridiana (Emas a Baguassú)	31/12/1891	297,0
Compra da Cia. Rio Claro	26/03/1892	621,0
Finalização de linhas em construção da Cia. Rio Claro e do Ramal de Santa Veridiana	31/12/1892	708,0

Fonte: Matos (1990); Pinto (1903) e Relatórios da Companhia Paulista.

Essa estabilidade territorial ocorreu em um contexto em que a rede ferroviária paulista se expandia (ver tabela abaixo). Em 1880, a Companhia Paulista controlava 18,52% da extensão ferroviária paulista, passando a controlar apenas 10,30% em 1890. No mesmo período, a Mogiana passa de 203 km em 1880, para 784 km em 1890 (Dados de PINTO, 1903, p. 238).

TABELA 51 – DESENVOLVIMENTO DAS ESTRADAS DE FERRO EM SÃO PAULO, 1867-1892

Anos	Extensão em tráfego (Em quilômetros)
1867	139
1868	139
1869	139
1870	139
1871	139
1872	184
1873	254
1874	332
1875	655
1876	884
1877	1.007
1878	1.127
1879	1.176
1880	1.212
1881	1.251
1882	1.353
1883	1.435
1884	1.541
1885	1.640
1886	1.860
1887	1.973
1888	2.172
1889	2.329
1890	2.425
1891	2.521
1892	2.680

Fonte: Pinto, 1903, p. 233.

Claro que as linhas da Companhia Paulista eram das mais lucrativas devido à sua localização. Em um comparativo da densidade de tráfego de passageiros, vemos que as linhas

da Paulista eram muito mais eficientes que as da Mogiana e da Sorocabana, conforme a tabela a seguir.

TABELA 52 – NÚMERO DE PASSAGEIROS POR KM DE LINHA (MÉDIA ANUAL NO PERÍODO INDICADO) DAS FERROVIAS PAULISTA, MOGIANA E SOROCABANA, 1872-1895

Período	Paulista	Mogiana	Sorocabana
1872/75	1.373,8	-	-
1876/80	962,8	529,3	158,1
1881/85	671,2	375,3	208,1
1886/90	1.080,0	370,6	323,0
1891/95	1.638,3	785,8	654,9

Fonte: Saes, 1981, p. 78.

A tabela demonstra que, mesmo perdendo as possibilidades de expansão como apontado anteriormente, a aposta em fortalecer no período sua estrutura interna foi acertada. Vemos que mesmo com uma queda na eficiência na primeira metade da década de 1880, ela se recupera para o grande salto da década de 1890, quando adquire a Companhia Rio Claro e se expande para as novas regiões produtoras de café.

A territorialização do tráfego ferroviário

Como se sabe, a região percorrida pela Paulista era das mais dinâmicas economicamente de São Paulo no período, principalmente no que diz respeito à produção cafeeira. Nesse ponto, analisaremos as interações espaciais mediadas pelo dispositivo ferroviário da Paulista no período de 1880 a 1890. As interações espaciais, entendidas como o deslocamento de pessoas, mercadorias, capitais e informação (CORRÊA, 1997, p. 279) realizam a espacialização da atividade ferroviária, denotando sua capilaridade. No caso das ferrovias paulistas do século XIX, é possível mapear várias interações espaciais que nos indicam o (grande) papel exercido pelas ferrovias no período.

Como já visto anteriormente, a região em que a Companhia Paulista constrói sua estrada de ferro já era ocupada anteriormente ao tráfego ferroviário. Nas palavras de Pierre Monbeig (1984, p.174), "...a maior parte [das estradas de ferro] só foi construída depois de as derrubadas já haverem avançado suficientemente, de o povoamento já ser numeroso e de as culturas se estenderem-se o bastante para assegurar fretes".

Na tabela 53, aparecem as principais informações sobre todas as estações da linha férrea da Companhia Paulista no ano de 1890, que formam o que chamamos de rede básica da companhia.

TABELA 53 – INFORMAÇÕES IMPORTANTES SOBRE AS ESTAÇÕES DA COMPANHIA PAULISTA EM FUNCIONAMENTO EM 1890		
	Inauguração	**Datas e informações importantes**
Jundiaí	1872	Antigo povoado de Nossa Senhora do Desterro de Jundiaí, 1651, capela no município de Santana de Parnaíba; 1655, vila; 1865, foros de cidade com a denominação de Jundiaí.
Louveira	1872	1953, distrito de Vinhedo; 1964, criação do município.
Rocinha	1872	Atual Vinhedo; 1908, distrito de Jundiaí com a denominação de Rocinha; 1948, município com a denominação de Vinhedo.
Valinhos	1872	1896, distrito de Campinas; 1953, município.
Campinas	1872	Antigo povoado de Nossa Senhora da Conceição de Campinas; 1775, freguesia de Jundiaí; 1797, vila com a denominação de São Carlos; 1842, foros de cidade com a denominação de Campinas
Boa Vista	1875	Atualmente pertence a Campinas
Rebouças	1875	Atual Sumaré; 1909, distrito de Campinas; 1944, alterada a denominação para Sumaré; 1953, município.
Santa Bárbara	1875	Atual Americana, tendo tomado o nome Santa Bárbara por pertencer a esse município; Com a chegada de imigrantes americanos passa a se chamar Vila Americana; 1904, distrito de Campinas; 1924, município; 1938, denominação alterada para Americana
Tatú	1876	Atualmente bairro de Limeira
Limeira	1876	Antigo povoado de Nossa Senhora das Dores de Tatuíbi; 1830, passa a freguesia de Nova Constituição (Piracicaba); 1842, vila com a denominação de Limeira; 1863, foros de cidade.
Cordeiro	1876	1899, distrito de Limeira com a denominação de Cordeiros; 1944, denominação alterada para Cordeirópolis; 1948, município.
Santa Gertrudes	1887	1916, distrito de Rio Claro; 1948, município.
Rio Claro	1876	Antigo povoado de São João Batista de Rio Claro; 1827 é criada a capela curada de São João Batista de Rio Claro; 1830, passa a freguesia de Piracicaba; 1842, freguesia transferida para o município de Limeira; 1845, vila; 1857, recebe foros de cidade; 1905 a denominação é alterada para Rio Claro.
Remanso	1884	Atualmente no município de Araras, atendia a duas fazendas, Remanso e Paineiras.
Araras	1876	Antigo povoado de Nossa Senhora do Patrocínio das Araras; 1869, freguesia no município de Limeira; 1871, vila; 1879, recebe foros de cidade com a denominação de Araras.
Guabiroba	1877	Atualmente no município de Araras; Em 1906 passou a chamar-se Elihu Root e atendia a fazendas da região de Araras.
São Bento	1885	Atualmente no município de Araras, atendia às fazendas São Bento e Montevidéu.
Leme	1877	Antigo povoado de Estação de Leme; 1891, distrito de Pirassununga, com a denominação de Leme; 1895, município.
Pirassununga	1878	1828, capela de Senhor Bom Jesus dos Aflitos de Pirassununga à condição de capela curada; 1842, freguesia de Mogi Mirim; 1842, freguesia transferida para o município de Limeira; 1865, cria a vila com a denominação de Pirassununga; 1879, recebe foros de cidade.
Emas	1886	Atualmente um bairro de Pirassununga.
Porto Ferreira	1880	Antigo povoado de Porto João Ferreira; 1888, criada a freguesia no município de Descalvado, com a denominação de São Sebastião do Porto Ferreira; 1892, o distrito é transferido para o município de Pirassununga; 1896, município com a denominação de Porto Ferreira.
Descalvado	1881	1832, criada a capela curada de Nossa Senhora do Belém do Descalvado; 1844, criada a freguesia no município de Mogi Mirim; 1845, freguesia transferida para Rio Claro; 1865, criada a vila; 1908, alterada a denominação para Descalvado.

Fonte: Maioria das informações de São Paulo (Estado), 1995; informações complementares de GIESBRECHT, 2005.

Das estações da Companhia Paulista, as que evoluíram formando municípios, foram: Jundiaí, Louveira, Rocinha (hoje Vinhedo), Valinhos, Campinas, Rebouças (hoje Sumaré), Santa Bárbara (hoje Americana), Limeira, Cordeiro (hoje Cordeirópolis), Santa Gertrudes, Rio Claro, Araras, Leme, Pirassununga, Porto Ferreira e Descalvado. Já Boa Vista, Tatu, Remanso, Goabiroba, São Bento e Emas hoje são bairros de outros municípios ou não desenvolveram povoações.

O principal tipo de interações espaciais que podemos mapear são as mercadorias transportadas. Elas representavam para a Companhia Paulista em 1880, 71,26% das receitas da estrada (REFCP 29.08.1880, anexo 1-g). Diferenciavam-se, para utilizar a terminologia da época, entre **exportação**, ou seja, mercadorias embarcadas e que seguiam rumo ao porto de Santos e **importação**, quando as mercadorias eram embarcadas no sentido litoral-interior. No caso da exportação o principal produto era o café. Na importação, sal e açúcar.

A dependência de um único produto no transporte sentido interior-porto pode ser constatada na tabela 54, onde aparecem os percentuais de transporte de café em relação com o conjunto da tonelagem transportada pela Companhia Paulista no período 1881 a 1888:

TABELA 54 – TOTAIS SEMESTRAIS TRANSPORTADOS PELA CPEF E SUA RELAÇÃO COM O TRANSPORTE DE CAFÉ, 1881-1888

	Exportação (Toneladas)	Importação (Toneladas)	Total transportado (Toneladas)	Café transportado (Toneladas)	Café/Total Exportação (%)	Café/Total Transportado (%)
1881-1	27.534	15.751	43.285	23.350	84,80	53,94
1881-2	50.571	18.032	68.603	40.920	80,92	59,65
1882-1	36.984	15.749	52.733	32.997	89,22	62,57
1882-2	52.622	17.838	70.460	38.136	72,47	54,12
1883-1	45.300	17.602	62.902	40.943	90,38	65,09
1883-2	57.125	17.634	74.759	52.598	92,08	70,36
1884-1	39.408	16.534	55.942	35.074	89,00	62,70
1884-2	58.018	20.283	78.301	52.768	90,95	67,39
1885-1	52.297	19.007	71.304	46.491	88,90	65,20
1885-2	57.179	23.800	80.979	51.486	90,04	63,58
1886-1	33.137	28.082	61.219	26.921	81,24	43,97
1886-2	75.105	28.660	103.765	69.080	91,98	66,57
1887-1	49.680	29.557	79.237	43.564	87,69	54,98
1887-2	39.520	25.024	64.544	33.525	84,83	51,94
1888-1	33.632	36.303	69.935	25.346	75,36	36,24
1888-2	75.030	38.181	113.211	65.446	87,23	57,81
TOTAIS	783.142	368.037	1.151.179	678.645	86,66	58,95

Fonte: Relatórios da CPEF.

Na tabela, para o período 1881-1888 podemos verificar que a média de quase 87% do transporte de exportação era representado pelo transporte de café e de quase 59% do total de mercadorias transportadas pela companhia nos dois sentidos de tráfego. Esses números confirmam a alcunha de “ferrovias do café”, do qual a Companhia Paulista é um bom exemplo.

A distribuição desse fluxo de transporte pode ser visto através da tabela 55, que mostra a distribuição da exportação total por estação de embarque semestral no período 1880-1888. Já na tabela 56, aparece representada a distribuição da importação por estação de desembarque semestral no mesmo período.

TABELA 55 – MERCADORIAS TRANSPORTADAS PELA COMPANHIA PAULISTA (EXPORTAÇÃO) POR ESTAÇÃO DE EMBARQUE, 1880-1888

Estações	1880-1	1880-2	1881-1	1881-2	1882-1	1882-2	1883-1	1883-2	1884-1	1884-2	1885-1	1885-2	1886-1	1886-2	1887-1	1887-2	1888-1	1888-2
Jundiaí	30	30	45	34	45	30	58	88	71	80	62	77	99	108	120	184	152	356
Louveira	218	272	280	320	327	341	550	528	484	536	549	616	388	573	788	298	305	665
Rocinha	520	651	1.183	1.100	1.063	1.160	1.150	677	576	670	710	703	330	1.408	1.126	381	378	798
Valinhos	994	1.284	2.488	1.669	3.721	1.752	4.781	3.194	3.077	3.207	3.705	2.585	2.112	3.142	2.565	993	1.612	1.955
Campinas	10.917	16.110	14.719	23.191	15.253	20.868	20.590	25.220	16.965	26.020	22.189	28.729	16.954	32.985	22.145	20.399	17.922	31.328
Boa Vista	1	8	18	31	6	3	28	14		13	46	32	4	10	26	8	45	35
Rebouças	258	175	224	491	348	493	388	485	327	480	415	485	251	516	473	170	145	443
Santa Bárbara	363	173	284	331	408	421	482	408	385	405	553	495	386	493	236	597	403	1075
Tatú	114	650	238	1.160	276	1050	279	870	344	880	363	549	212	1197	212	65	57	611
Limeira	508	1.836	1.047	3.235	1.107	3.615	1.145	2.996	1.111	2.804	1.602	1.761	619	4.394	1.039	902	565	3.390
Cordeiro	673	1.456	483	1.497	1.030	1.589	1.270	1.403	912	1.200	832	845	372	1.032	943	437	383	1.118
S. Gertrudes																129	84	660
Rio Claro	3.279	5.656	3.924	7.349	5.589	8.518	6.680	10.609	8.454	11.217	10.198	10.044	5.774	14.676	10.857	6.769	4.136	15.499
Remanço										142	393	248	95	659	308	161	77	610
Araras	746	1.214	282	2.464	904	2.500	723	1.672	1.408	1.600	1.541	1767	582	2.084	1.108	720	775	1.263
Goabiroba	376	562	375	766	658	780	612	605	488	601	945	620	488	720	773	310	376	1.133
São Bento												1	56	943	140	25	95	430
Leme	257	539	279	962	566	992	754	1.038	457	1008	982	925	674	1.283	536	347	471	1.278
Pirassununga	1.368	3.032	1.415	2.492	1.276	2.683	1.317	1.890	1256	1.900	1.740	1.811	901	1.891	709	593	470	1.920
Emas														121	779	424	685	1.068
Porto Ferreira	102	359	250	2.236	467	1.036	377	2.199	553	1.984	1.209	1.732	680	2.530	584	1.576	911	3.091
Descalvado				1.243	3.940	4.791	4.116	3.229	2.540	3.271	3.995	2.100	1.476	2.807	2.813	1.219	1.614	3.366
P. Prainha											97	337	184	342	247	373	184	109
P. Amaral											8	147	129	186	158	200	220	295
P. Pulador											163	570	296	418	116	150		156
P. C. Bueno													2	203	138	173	111	557
P. Jatahy													72	98	168	394	157	203
P. Cedro													1	116	188	157	65	354
P. M. Prado														10	4	88	23	26
P. Pinheiros														160	318	1.000	952	840
P. Jabotical															7	85	17	99
P. Pitangueiras															24	134	98	107
P. Pontal															32	59	144	192
TOTAL	20.724	34.007	27.534	50.571	36.984	52.622	45.300	57.125	39.408	58.018	52.297	57.179	33.137	75.105	49.680	39.520	33.632	75.030

Fonte: Relatórios da CPEF.

Obs.: O total de Campinas para o 1º semestre de 1880 está acrescido de 6.700 toneladas computadas como "Baldeação Mogiana em Campinas"

TABELA 56 – MERCADORIAS TRANSPORTADAS PELA COMPANHIA PAULISTA (IMPORTAÇÃO) POR ESTAÇÃO DE DESEMBARQUE, 1880-1888

Estações	1880-1	1880-2	1881-1	1881-2	1882-1	1882-2	1883-1	1883-2	1884-1	1884-2	1885-1	1885-2	1886-1	1886-2	1887-1	1887-2	1888-1	1888-2
Jundiaí	2	6	3	9	2	11	3	4	5	4	1	6	4	6	20	5	17	26
Louveira	25	114	31	46	39	42	53	60	36	60	46	55	78	59	94	88	129	249
Rocinha	302	165	279	260	167	250	186	156	239	150	86	76	79	101	127	262	498	373
Vallinhos	40	81	37	41	65	39	71	74	112	72	92	91	83	98	114	82	153	214
Campinas	11.870	11.779	11.593	14.119	10.838	13.415	12.821	13.443	11.503	13.445	12.638	18.379	19.939	20.630	21.906	17.965	26.877	27.733
Boa Vista	0	2	0	0						1						1		3
Rebouças	16	25	26	19	26	17	44	19	24	24	46	34	47	65	87	52	49	47
Santa Bárbara	31	212	46	60	53	70	71	64	70	67	75	75	74	63	69	60	90	82
Tatú	8	80	8	14	9	12	6	12	12	14	5	19	10	21	11	9	10	27
Limeira	378	571	374	318	382	314	359	430	532	494	443	381	407	595	668	506	612	703
Cordeiro	37	54	57	44	59	40	49	58	59	61	57	56	61	64	96	53	110	113
S. Gertrudes																3	17	23
Rio Claro	1.995	1.855	1.831	1.605	2.213	1.600	1.865	1.634	2.243	4.134	3.834	3.028	5.490	4.704	3.944	3.537	4.581	4.991
Remanço										5	13	9	6	15	18	8	61	49
Araras	187	286	172	134	120	130	152	134	216	156	179	188	226	218	264	254	407	425
Goabiroba	38	97	48	28	56	25	52	51	44	50	50	31	42	55	60	104	136	97
São Bento													1	4	3	2	17	7
Leme	51	129	27	35	50	30	59	90	82	99	71	72	87	132	148	110	168	198
Pirassununga	843	559	736	587	357	570	345	297	397	301	414	325	432	430	404	306	391	471
Emas														3	26	32	51	125
P. Ferreira	144	440	483	510	504	209	264	359	247	369	376	306	334	412	386	391	477	554
Descalvado				203	809	1.064	1.202	749	713	777	482	460	508	552	628	468	800	857
P. Prainha											10	9	9	12	18	11	50	56
P. Amaral											5	14	16	14	15	25	28	49
P. Pulador											84	186	115	23	13	10		20
P. C. Bueno													5	15	19	17	53	43
P. Jatahy													1	22	23	53	47	77
P. Cedro													28	106	20	23	16	38
P. M. Prado														13	30	35	54	40
P. Pinheiros														228	73	94	71	75
P. Jabotical															176	315	205	254
P. Pitangueiras															59	57	59	45
P. Pontal															38	86	69	117
TOTAL	15.967	16.455	15.751	18.032	15.749	17.838	17.602	17.634	16.534	20.283	19.007	23.800	28.082	28.660	29.557	25.024	36.303	38.181

Fonte: Relatórios da CPEF.

Obs.: O total de Campinas para o 1º semestre de 1880 está acrescido de 6.712 toneladas computadas como "Baldeação Mogiana em Campinas".

A espacialização desses fluxos mostra dados interessantes. O primeiro dado que chama a atenção é a grande importância da estação Campinas. Na análise percentual esta estação no transporte de mercadorias de exportação chega a picos de até 53% do transporte de toda a companhia e apresenta uma média, para todo o período, de 46,49%. Isto se explica pelo dinamismo da região, mas também pela canalização, para esta estação, de toda a produção transportada pela Companhia Mogiana. Para primeiro semestre de 1880, em que a companhia informa o percentual da chamada "Baldeação Mogiana em Campinas", das 10.917 toneladas transportadas na exportação, 6.700 toneladas são provenientes da Mogiana, ou seja, 61,37%. Já na importação, das 11.870 toneladas transportadas, 6.712 são destinadas à Mogiana, ou seja, 56,54%.

A segunda estação mais importante é, sem sombra de dúvida, Rio Claro. Ela apresenta uma média percentual do transporte total da exportação da companhia, para o período 1880-1888, de 17,37%. Podemos constatar aí a função de "ponta de trilhos" exercida pela estação até 1886 e, após esta data, a canalização para esta estação de toda a produção transportada pela Companhia Rio Claro.

Além das estações de Campinas e Rio Claro nenhuma outra se destaca. No caso do ramal do Mogi-Guaçu, a exportação é distribuída pelas diversas estações, denotando que a ferrovia atravessa uma grande região produtora. A expansão da produção cafeeira para pontos mais distantes da ferrovia, pode ser verificada pelo aumento da importância, no final do período, das estações de Porto Ferreira e Descalvado.

No caso específico do café os números seguem o mesmo padrão, visto ser esse produto o principal a ser transportado. Na tabela seguinte, apresentamos os valores do café embarcado em cada estação no período de 1881-1888, em que a Companhia Paulista tabulou os dados separadamente para esse produto. Por ele vemos que uma média de 45,71% do café sendo embarcado na estação de Campinas e 19,07% sendo embarcado na estação de Rio Claro.

TABELA 57 - CAFÉ TRANSPORTADO PELA CPEF (EM TONELADAS) POR ESTAÇÃO DE EMBARQUE, 1881-1888

	1881-1	1881-2	1882-1	1882-2	1883-1	1883-2	1884-1	1884-2	1885-1	1885-2	1886-1	1886-2	1887-1	1887-2	1888-1	1888-2
Jundiaí	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Louveira	230	206	266	300	408	339	309	340	308	393	251	456	710	201	158	534
Rocinha	1.135	1.017	969	904	1.056	582	478	570	635	612	243	1.313	1.030	275	232	702
Vallinhos	2438	1.634	3.693	1.700	4.760	3.127	3.026	3.107	3.640	2.516	1.996	3.073	2.522	959	1.507	1.865
Campinas	12.019	16.321	13.460	14.168	18.885	23.667	15.129	24.007	19.841	26.701	14.313	30.140	18.978	17.806	13.636	26.485
Boa Vista	18	29	0	3	26	11	0	10	45	28	0	8	24	0	35	28
Rebouças	165	256	221	243	276	299	131	300	221	158	105	346	266	4	5	266
Santa Bárbara	174	127	135	140	138	119	88	120	87	40	3	110	0	47	3	4
Tatú	207	992	109	669	136	740	110	770	34	297	48	1.019	52	46	2	555
Limeira	902	2.798	795	2.265	833	2.626	805	2.609	1.203	1.157	260	4.089	703	531	109	3.032
Cordeiro	464	1.288	880	1.275	1.137	1.296	813	1.140	635	654	174	936	786	228	89	685
S. Gertrudes	xxxxxx	xxxxxx	xxxxxx	xxxxxx	xxxxxx	xxxxxx	xxxxxx	xxxxxx	xxxxxx	xxxxxx	xxxxxx	xxxxxx	xxxxxx	103	38	619
Rio Claro	3.534	7.088	5.412	5.772	6.326	10.216	8.194	10.097	9.896	9.733	5.505	14.253	10.602	6.537	3.912	15.200
Remanço	xxxxxx	xxxxxx	xxxxxx	xxxxxx	xxxxxx	xxxxxx	xxxxxx	140	342	203	36	636	275	129	48	575
Araras	192	2330	717	1.749	612	1.584	1.346	1.500	1.323	1.582	334	1.902	972	501	487	1.045
Goabiroba	346	605	548	612	480	419	371	409	730	409	116	538	508	192	226	1.016
São Bento	xxxxxx	xxxxxx	xxxxxx	xxxxxx	xxxxxx	xxxxxx	xxxxxx	xxxxxx	xxxxxx	xxxxxx	16	900	61	10	29	350
Leme	249	702	492	859	634	757	274	770	727	625	342	1.011	389	180	281	1.071
Pirassununga	1176	2.268	1.136	1.882	1.104	1.731	1.127	1.830	1.582	1.650	713	1.760	518	414	249	1.684
Emas	xxxxxx	xxxxxx	xxxxxx	xxxxxx	xxxxxx	xxxxxx	xxxxxx	xxxxxx	xxxxxx	xxxxxx	xxxxxx	112	761	399	624	1.020
Porto Ferreira	101	2.085	359	1.000	214	2.040	443	1.999	1.046	1.675	561	2.417	471	1.413	656	2.960
Descalvado	xxxxxx	1.174	3.805	4.595	3.918	3.045	2.430	3.050	3.948	2.042	1.303	2.646	2.716	1.132	1.515	3.216
P. Prainha	xxxxxx	xxxxxx	xxxxxx	xxxxxx	xxxxxx	xxxxxx	xxxxxx	xxxxxx	79	320	167	319	234	355	130	101
P. Amaral	xxxxxx	xxxxxx	xxxxxx	xxxxxx	xxxxxx	xxxxxx	xxxxxx	xxxxxx	8	147	121	175	154	193	123	286
P. Pulador	xxxxxx	xxxxxx	xxxxxx	xxxxxx	xxxxxx	xxxxxx	xxxxxx	xxxxxx	161	544	261	379	102	138	0	152
P. C. Bueno	xxxxxx	xxxxxx	xxxxxx	xxxxxx	xxxxxx	xxxxxx	xxxxxx	xxxxxx	xxxxxx	xxxxxx	2	203	138	172	85	538
P. Jatahy	xxxxxx	xxxxxx	xxxxxx	xxxxxx	xxxxxx	xxxxxx	xxxxxx	xxxxxx	xxxxxx	xxxxxx	51	81	141	390	157	203
P. Cedro	xxxxxx	xxxxxx	xxxxxx	xxxxxx	xxxxxx	xxxxxx	xxxxxx	xxxxxx	xxxxxx	xxxxxx	0	105	185	153	60	347
P. M. Prado	xxxxxx	xxxxxx	xxxxxx	xxxxxx	xxxxxx	xxxxxx	xxxxxx	xxxxxx	xxxxxx	xxxxxx	xxxxxx	0	0	0	0	23
P. Pinheiros	xxxxxx	xxxxxx	xxxxxx	xxxxxx	xxxxxx	xxxxxx	xxxxxx	xxxxxx	xxxxxx	xxxxxx	xxxxxx	153	266	981	950	801
P. Jabotical	xxxxxx	xxxxxx	xxxxxx	xxxxxx	xxxxxx	xxxxxx	xxxxxx	xxxxxx	xxxxxx	xxxxxx	xxxxxx	xxxxxx	0	36	0	83
P. Pitangueiras	xxxxxx	xxxxxx	xxxxxx	xxxxxx	xxxxxx	xxxxxx	xxxxxx	xxxxxx	xxxxxx	xxxxxx	xxxxxx	xxxxxx	0	0	0	0
P. Pontal	xxxxxx	xxxxxx	xxxxxx	xxxxxx	xxxxxx	xxxxxx	xxxxxx	xxxxxx	xxxxxx	xxxxxx	xxxxxx	xxxxxx	0	0	0	0
TOTAL	23.350	40.920	32.997	38.136	40.943	52.598	35.074	52.768	46.491	51.486	26.921	69.080	43.564	33.525	25.346	65.446

Fonte: Relatórios da CPEF.

Esta predominância das duas estações pode ser verificada na figura abaixo, onde aparecem representados os valores da tabela anterior. Além das estações de Campinas e Rio Claro poucas se destacam, podendo ser citadas as estações de Descalvado e Valinhos.

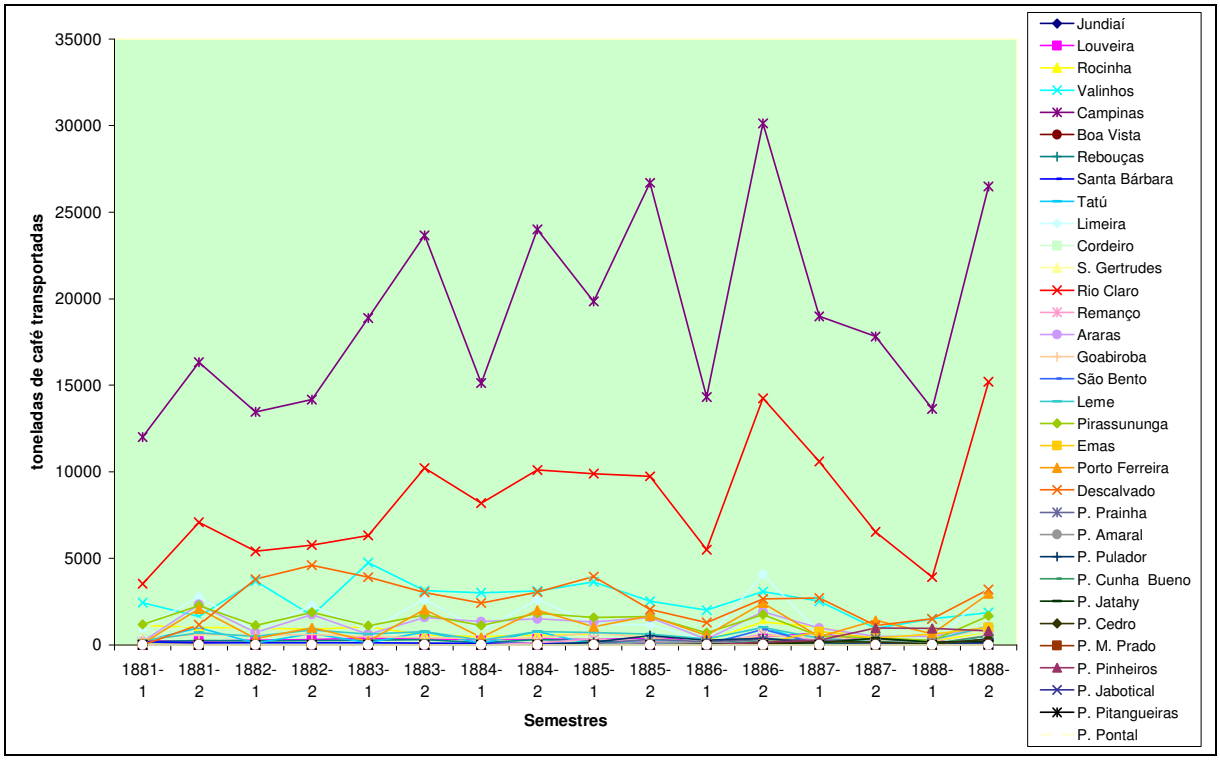
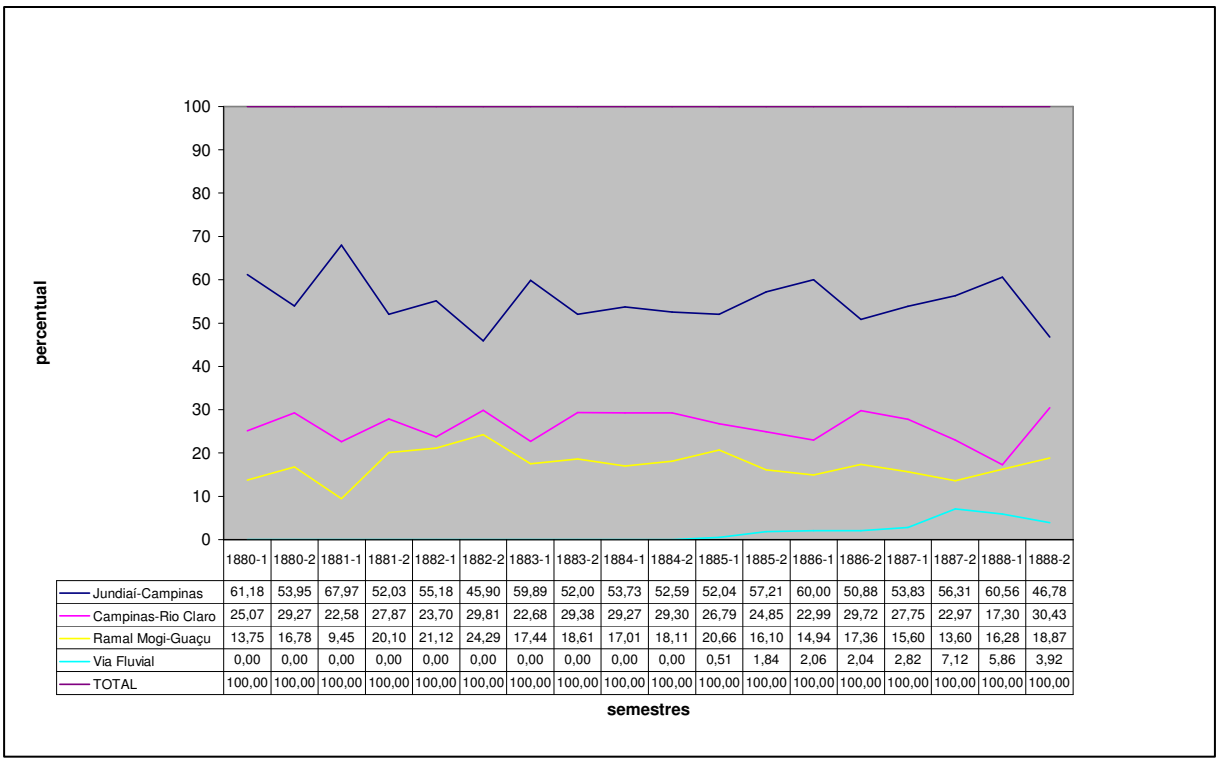


FIGURA 39 – CAFÉ TRANSPORTADO PELA CPEF POR ESTAÇÃO DE EMBARQUE, 1881-1888

Fonte: Relatórios da CPEF.

Uma análise interessante pode ser feita dividindo a ferrovia em quatro trechos: o primeiro de Jundiaí a Campinas, o segundo de Campinas a Rio Claro (prolongamento), o terceiro sendo o ramal de Mogi-Guaçu, de Cordeiros a Descalvado e por último o transporte pela via fluvial. Tal divisão pode ser visualizada na figura 40.

Por esta divisão, cujos valores podem ser verificados na figura, vemos que a linha Jundiaí-Campinas supera todas as demais durante todo o período analisado. Também pode ser visualizado o crescimento do ramal do Mogi-Guaçu e o fraco desempenho da Via Fluvial.



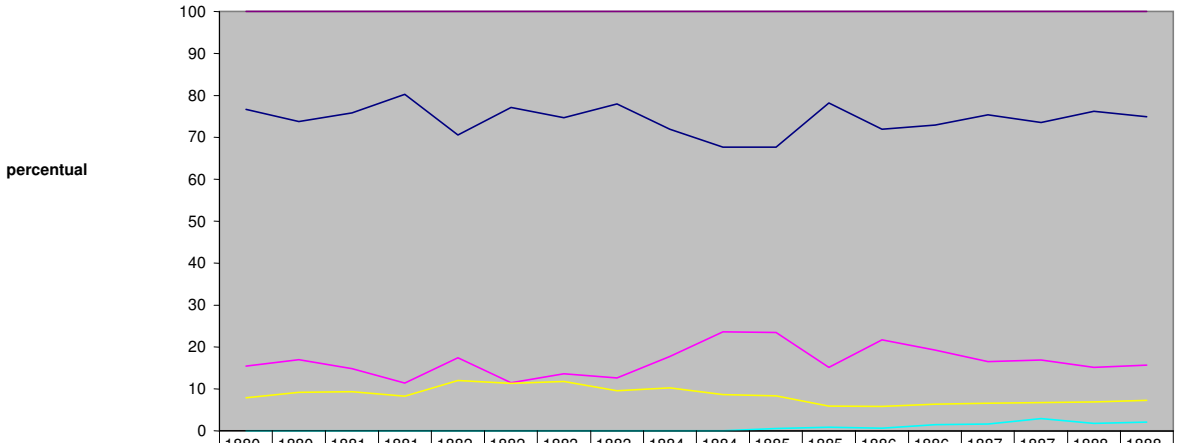
	1880-1	1880-2	1881-1	1881-2	1882-1	1882-2	1883-1	1883-2	1884-1	1884-2	1885-1	1885-2	1886-1	1886-2	1887-1	1887-2	1888-1	1888-2
Jundiaí-Campinas	61,18	53,95	67,97	52,03	55,18	45,90	59,89	52,00	53,73	52,59	52,04	57,21	60,00	50,88	53,83	56,31	60,56	46,78
Campinas-Rio Claro	25,07	29,27	22,58	27,87	23,70	29,81	22,68	29,38	29,27	29,30	26,79	24,85	22,99	29,72	27,75	22,97	17,30	30,43
Ramal Mogi-Guaçu	13,75	16,78	9,45	20,10	21,12	24,29	17,44	18,61	17,01	18,11	20,66	16,10	14,94	17,36	15,60	13,60	16,28	18,87
Via Fluvial	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,51	1,84	2,06	2,04	2,82	7,12	5,86	3,92
TOTAL	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00

FIGURA 40 - PERCENTUAL DO TRANSPORTE DE MERCADORIAS (EXPORTAÇÃO) POR TRECHOS DA CPEF, 1880-1888

Fonte: Relatórios da CPEF.

Na análise do total das mercadorias transportadas no sentido da importação, a importância de Campinas se impõe ainda mais. Neste caso, se destaca o dinamismo do município, pois no período de 1880-1888, uma média de 72,56% das mercadorias transportadas no sentido litoral-interior se destinam a esta estação. A segunda estação mais importante é Rio Claro, com uma média no mesmo período de 13,51% do transporte de importação. Somando as duas estações, temos uma média de 86,07% das mercadorias transportadas no sentido litoral-interior, número mais representativo do que na exportação, onde as duas estações somam 63,86%. Portanto, fica caracterizado o dinamismo econômico das duas cidades como fator preponderante para a centralização do consumo e distribuição.

Na figura abaixo, temos a mesma análise por trechos da ferrovia realizado para a exportação. Neste caso, podemos visualizar graficamente a grande importância do trecho até Campinas, a razoável participação do trecho até Rio Claro e a pequena participação do ramal do Mogi-Guaçu, que decresce muito no final do período analisado. Já a via fluvial tem participação insignificante desde a abertura do tráfego.



	1880-1	1880-2	1881-1	1881-2	1882-1	1882-2	1883-1	1883-2	1884-1	1884-2	1885-1	1885-2	1886-1	1886-2	1887-1	1887-2	1888-1	1888-2
Jundiaí-Campinas	76,65	73,81	75,82	80,27	70,55	77,12	74,62	77,90	71,94	67,70	67,68	78,18	71,87	72,90	75,32	73,54	76,23	74,89
Campinas-Rio Claro	15,44	17,01	14,87	11,42	17,41	11,51	13,60	12,57	17,78	23,64	23,47	15,10	21,68	19,23	16,49	16,87	15,06	15,69
Ramal Mogi-Guaçu	7,91	9,18	9,31	8,30	12,04	11,37	11,78	9,53	10,28	8,66	8,34	5,84	5,83	6,35	6,55	6,69	6,91	7,29
Via Fluvial	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,52	0,88	0,62	1,51	1,64	2,90	1,80	2,13
TOTAL	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00

semestres

FIGURA 41 - PERCENTUAL DO TRANSPORTE DE MERCADORIAS (IMPORTAÇÃO) POR TRECHOS DA CPEF, 1880-1888

Fonte: Relatórios da CPEF.

Ainda no transporte de mercadorias de importação, destacamos o principal produto transportado, que merecia uma tabulação discriminada nos relatórios da Companhia Paulista, o sal. Além dele, apenas o açúcar merecia semelhante regalia. Apresentamos abaixo a tabela, com as quantidades de sal transportadas para cada estação da companhia. Novamente o que se percebe é a concentração nas cidades de Campinas e Rio Claro.

TABELA 58 - IMPORTAÇÃO DE SAL POR ESTAÇÃO DE DESEMBARQUE DA CPEF, 1881-1888															
	1881-1	**1881-2**	**1882-1**	**1883-1**	**1883-2**	**1884-1**	**1884-2**	**1885-1**	**1885-2**	**1886-1**	**1886-2**	**1887-1**	**Sal**	**1888-1**	**1888-2**
Jundiaí			0												
Louveira	8	9	12	14	8	10	5	9	15	7	7	7	10	15	21
Rocinha	19	12	14	16	11	27	12	16	8	16	18	13	22	25	24
Vallinhos	17	24	34	34	37	39	40	39	32	30	41	28	27	30	37
Campinas	5.424	3.789	6.903	4.708	4.084	3.719	4.236	4.139	5.124	3.787	5.106	3.331	4.083	3.957	5.910
Boa Vista															
Rebouças	14	5	15	20	9	8	12	21	21	23	23	20	18	14	17
Santa Bárbara	12	19	14	22	23	20	20	18	13	11	13	11	7	5	7
Tatú	5	5	7	4	6	8	5	4	7	6	8	4	4	5	8
Limeira	106	91	93	97	100	82	150	94	73	85	107	97	76	73	96
Cordeiro	15	10	11	12	13	12	10	11	15	13	17	19	10	18	9
S. Gertrudes													2	6	7
Rio Claro	694	673	349	532	549	527	570	703	1056	826	769	658	628	586	804
Remanso								4	3	2	4	5	2	4	3
Araras	41	35	35	33	32	44	33	42	47	35	48	44	47	43	60
Goabiroba	27	6	31	23	15	18	12	21	7	12	15	9	19	24	11
São Bento															1
Leme	10	14	20	22	31	22	30	16	18	18	16	18	14	15	32
Pirassununga	200	172	87	102	80	93	90	96	73	111	90	94	69	67	92
Emas											1	10	14	13	21
Porto Ferreira	161	204	174	131	247	113	301	140	70	68	134	64	66	64	93
Descalvado		118	455	745	527	366	447	143	105	130	102	120	65	95	91
P. Prainha									2	3	4	6	3	9	6
P. Amaral								1	2	3		2	5	5	5
P. Pulador								78	153	77	4	7			2
P. C. Bueno											4	6	2	8	7
P. Jatahy											2	5	12	7	18
P. Cedro										28	100	6	14	6	14
P. M. Prado											9	15	4	10	2
P. Pinheiros											223	52	26	11	11
P. Jaboticabal												98	214	67	150
P. Pitangueiras												21	2	1	10
P. Pontal														21	69
TOTAL	6.753	5.186	8.254	6.515	5.772	5.108	5.973	5.595	6.844	5.291	6.865	4.770	5.465	5.204	7.638

Fonte: Relatórios da CPEF.

Outro tipo de interações espaciais importantes para o estudo das ferrovias paulistas do século XIX é o transporte de passageiros. Na tabela 59 apresentamos a movimentação de passageiros por estação no período 1880-1888. Nessa tabela, podemos perceber um equilíbrio maior no que se refere à distribuição por estação do que no transporte de mercadorias.

Assim no período analisado, apesar de ter a primazia, Campinas é responsável por uma média de 38,51% dos passageiros transportados. Rio Claro apresenta o segundo melhor desempenho no transporte de passageiros, com uma média no período de 9,49%. Entretanto, aparecem outras cidades com trânsito similar, como é o caso de Limeira, que apresentou no período uma média de 8,06% dos passageiros transportados. A seguir vem Pirassununga, com uma média no período de 6,40% dos passageiros transportados.

Como ponto negativo, o baixo transporte de passageiros da linha fluvial, de que se queixam vários relatórios. Citamos aqui uma declaração do Inspetor geral da Companhia sobre o transporte de passageiros pela via fluvial: "...continua pequeno o movimento e nem é de esperar outra coisa, visto que a marcha dos vapores é pequena, não sendo possível obrigá-los a seguirem um horário fixo, a conveniência do tráfego indicando muitas vezes a necessidade de viagem à noite" (REFCP 01.04.1888, p. 48).

Ainda dentro da movimentação de passageiros destacamos o transporte de imigrantes, de que foi pioneira a Companhia Paulista, desde a seguinte decisão:

> Animada a Diretoria do desejo de contribuir tanto quanto nos interesses da Companhia couber, para o mais rápido desenvolvimento da província; e considerando como força poderosa para a consecução de tão patriótico fim a aquisição de braços livres, tomou, em sua conferência de 18 de Novembro do ano próximo passado, a resolução de conceder passagens gratuitas, com suas respectivas bagagens, aos colonos e imigrantes, que, internando-se na província, tenham de percorrer nossa linha (REFCP 25.02.1883, p. xi).

Com freqüência aparece nos relatórios da companhia a queixa de que a concessão da passagem grátis concedida pela Paulista aos imigrantes, não encontrou respaldo em outras companhias. De 18 de novembro de 1882, quando iniciou a concessão até dezembro de 1887 a Companhia Paulista transportou 28.576 imigrantes, representando 87:346$340 réis não cobrados (REFCP 01.04.1888, p. 9-10).

TABELA 59 - PASSAGEIROS TRANSPORTADOS PELA CPEF POR ESTAÇÃO, 1880-1888

	1880-1	1880-2	1881-1	1881-2	1882-1	1882-2	1883-1	1883-2	1884-1	1884-2	1885-1	1885-2	1886-1	1886-2	1887-1	1887-2	1888-1	1888-2
Jundiaí	3.853	3.982	3.415	4.274	3.080	3.671	2.761	3.836	3.168	3.811	3.610	4.872	3873	5579	4.676	6.260	5.167	5.213
Louveira	1.000	1.039	1.313	1.314	1.292	1.330	1.320	1.393	1.434	1.297	1.665	1.509	1552	1829	2.495	2.866	3.106	3.152
Rocinha	6.388	4.328	4.306	5.079	3.404	3.101	3.091	3.489	3.259	3.592	3.395	3.628	3361	3931	4.452	4.653	6.291	6.442
Vallinhos	3.034	2.433	2.788	2.718	2.706	2.717	2.707	2.422	2.674	2.436	2.878	2.688	2667	2708	3.042	3.330	5.145	5.480
Campinas	32.117	42.049	33.211	34.410	30.409	27.671	29.282	32.284	29.703	33.719	33.387	33.579	32361	36641	39.625	42.889	51.212	55.116
Boa Vista	352	390	420	422	486	426	416	429	357	517	342	427	393	361	541	632	675	718
Rebouças	2.306	2.713	2.678	2.701	2.570	2.705	653	2.436	2.374	2.514	2.191	2.347	2439	2621	2.700	2.958	3.528	3.640
Santa Bárbara	2.496	2.790	2.477	2.890	2.481	2.841	2.720	2.323	2.230	2.321	2.148	2.429	2490	2553	2.588	3.087	2.847	3.172
Tatu	1.143	1.098	1.063	1.196	1.066	1.200	771	931	1093	1010	922	942	901	837	976	1.074	1.870	2135
Limeira	9.771	7.883	10.291	8.396	8.893	8.402	7.202	6.463	6.603	5.871	6.120	6.033	6315	6472	6.872	7.108	8.050	9.281
Cordeiro	2.231	1.889	2.264	2.338	2.411	2.040	1.937	2.382	2.622	2.378	2.656	2.618	3054	3293	3.879	3.889	4.502	5.227
S. Gertrudes	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	622	1.182	1.770
Rio Claro	7.793	5.925	8.254	7.129	7.261	7.152	7.354	6.797	7.514	6.130	9.015	8.791	9094	9909	11.105	11944	13.674	15220
Remanço	x	x	x	x	x	x	x	x	x	58	166	177	289	248	348	375	557	611
Araras	4.780	3.254	3.674	3.268	2.865	3.140	2.440	2.330	2.259	2.320	2150	2.353	2431	2672	2.838	3.140	4.207	4620
Goabiroba	771	774	660	633	817	635	560	650	537	680	668	703	753	840	783	862	1.710	2109
São Bento	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	33	269	304	351	339	605	647
Leme	1.312	1.133	1.033	1.187	1.352	1.181	1.047	1.469	1.466	1.279	1.505	1.784	1831	2021	2.158	2.285	2.706	3.051
Pirassununga	7.808	5.793	7.683	6.427	7.265	6.301	6.798	4.282	4.642	4.440	5.009	5.679	5814	5594	5.533	5.947	6.015	6.996
Emas	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Porto Ferreira	1.676	2.069	2.369	2.754	2.100	1.649	1.620	2.034	2.080	1.940	3.028	4.115	4070	3858	3.855	4.377	5.025	5.437
Descalvado	x	x	x	2.248	5.708	4.446	4.894	2.719	2.950	2.814	3.245	3.761	3761	4110	3.918	4.617	4.887	5461
P. Prainha	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	2	82	13	33	36	34	23	18
P. Amaral	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	8	55	27	24	19	41	20	15
P. Pulador	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	4	4	13	4	12	x	11
P. Cunha Bueno	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	0	2	9	19	7	13
P. Jatahy	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	3	1	6	13	9
P. Cedro	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	1	13	13	31	23	16
P. M. Prado	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	1	2	22	17	69	25
P. Pinheiros	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	1	8	8	16	14
P. Jaboticabal	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	4	1	4	8
P. Pitangueiras	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	4	4	3	5
P. Pontal	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	8	14	12	9
TOTAL	88.831	89.542	87.899	89.384	86.166	80.608	77.573	78.669	76.965	79.127	84.110	88.609	87.764	96.472	102.863	113.441	133.151	145.641

Fonte: Relatórios da CPEF.

TABELA 60 – QUANTIDADE DE IMIGRANTES TRANSPORTADOS GRATUITAMENTE PELA CPEF POR ESTAÇÃO DE DESEMBARQUE, 1884-1888

ESTAÇÕES	1884-1	1884-2	1885-1	1885-2	1886-1	1886-2	1887-1	1887-2	1888-1	1888-2	TOTAL
Jundiaí											0
Louveira	1			1			62	17	122	72	275
Rocinha	156	6	20	10	3	119	136	725	1612	1087	3874
Vallinhos	82		31	865	2		82	628	2790	2589	7069
Campinas	873	504	1730		282	436	4177	4348	13682	16651	42683
Boa Vista											0
Rebouças	8	2					4		38	123	175
Santa Bárbara	14	5		5	31	16	69	113	49	292	594
Tatu			2					62	74	157	295
Limeira	21	7	84	35	24	63	144	154	1022	637	2191
Cordeiro	41	3	4	55	116	6	266	161	311	150	1113
S. Gertrudes									158	62	220
Rio Claro	309	185	796	412	65	83	714	1416	7358	7568	18906
Remanço				1				39	132	76	248
Araras		3	26	21	170	67	139	255	699	170	1550
Goabiroba	14	56	12	12	33	54	31	50	524	297	1083
São Bento					10	10	4	91	44	19	178
Leme	25	14	25		74	26	178	268	357	391	1358
Pirassununga	11	13	49	7	84	18	38	232	423	216	1091
Emas											0
Porto Ferreira	2	33	68	8	16	64	158	76	832	481	1738
Descalvado	282	29	307	47	107	198	747	479	2047	768	5011
P. Prainha									143	331	474
P. Amaral									84	89	173
P. Pulador							165				165
P. C. Bueno									31	51	82
P. Jatahy											0
P. Cedro											0
P. M. Prado										23	23
P. Pinheiros											0
P. Jabotical							3		4		7
P. Pitangueiras											0
P. Pontal											0
TOTAL	1.839	860	3.154	1.479	1.017	1.160	7.117	9.114	32.536	32.300	90576

Fonte: Relatórios da CPEF.
Obs.: Do total de Campinas para o 2º semestre de 1887, 777 imigrantes estão indicados como "de passagem para a linha Mogiana".

Na tabela 60, mostramos a destinação desses imigrantes, que dão uma idéia dos locais de destino preferenciais dessas pessoas. Campinas é a destinação preferencial, porém, como no caso do 2º semestre de 1887, cerca de 18% dos que chegaram a Campinas continuavam viagem pela linha da Mogiana.

As estações de Rocinha e Valinhos, na região de Campinas, também receberam grande afluxo de imigrantes. E Rio Claro, mostrando o seu dinamismo econômico também recebeu uma grande quantidade de imigrantes.

Outra característica que se pode observar na tabela, é um incremento considerável da imigração a partir de 1887.

Outro tipo de interação espacial mediado pela ferrovia são as comunicações através de telégrafos. Os telegramas eram utilizados para o controle do tráfego da estrada de ferro, mas também as ferrovias prestavam esse serviço à coletividade. Também atendiam ao governo e às outras companhias ferroviárias. Na tabela apresentada abaixo, para o 2º semestre de 1888, estão discriminados as quantidades de telegramas a serviço da própria companhia, os que foram transmitidos a pedido de particulares e aqueles transmitidos para atender a demanda do governo. Em relação aos telegramas da própria companhia, as estações mais utilizadas são aquelas que têm entroncamentos e que por isto tem que coordenar trens vindos de ao menos duas direções. São os casos de Campinas, Cordeiro, Rio Claro, Porto Ferreira e mesmo Jundiaí.

TABELA 61 - TELEGRAMAS TRANSMITIDOS - 2º SEMESTRE DE 1888				
Estações	**Companhia**	**Particulares**	**Governo**	**Total**
Jundiaí	1.912	446	11	2.369
Louveira	726	130	1	857
Rocinha	528	256	5	789
Vallinhos	713	214		927
Campinas	7.893	13.822	169	21.884
Boa Vista	491	28		519
Rebouças	1.041	119		1.160
Santa Bárbara	1.362	241	2	1.605
Tatu	1.325	93	2	1.420
Limeira	1.561	1.079	16	2.656
Cordeiro	3.662	562		4.224
S. Gertrudes	438	46		484
Rio Claro	2.128	6.333	25	8.486
Remanso	425	289		714
Araras	703	408	5	1.116
Goabiroba	642	265		907
São Bento	628	84		712
Leme	841	368	5	1.214
Pirassununga	1.166	1.236	26	2.428
Laranja Azeda	20			20
Emas	428	117		545
Porto Ferreira	2.424	678	7	3.109
Descalvado	1.219	1.692	30	2.941
P. Prainha	614	125	1	740
P.Amaral	370	155		525
P. C. Bueno	580	79		659
P. Jatahy	505	34		539
P. Cedro	416	90		506
P. M. Prado	62	32		94
P. Pinheiro	92	22		114
TOTAL	34.915	29.043	305	64.263

Fonte: REFCP 31.03.1889.

Já a totalização dos telegramas transmitidos no período 1882-1888 é apresentada abaixo. Na tabela, podemos visualizar a primazia de Campinas, seguida de Rio Claro. Com números não tão expressivos temos Pirassununga, Porto Ferreira e mesmo Cordeiro, que apesar da pequena quantidade de telegramas particulares, no cômputo geral, ainda tem um número expressivo por se tratar de um entroncamento ferroviário.

TABELA 62 - TELEGRAMAS TRANSMITIDOS SEMESTRALMENTE PELA CPEF POR ESTAÇÃO, 1882-1888														
	1882-1	**1882-2**	**1883-1**	**1883-2**	**1884-1**	**1884-2**	**1885-1**	**1885-2**	**1886-1**	**1886-2**	**1887-1**	**1887-2**	**1888-1**	**1888-2**
Jundiaí	1.365	1.430	1.414	1.497	1.275	1.573	1.446	1.522	1.514	1.855	1.929	1.596	2.125	2.369
Louveira	759	1.114	890	1.047	891	958	912	786	644	690	726	683	702	857
Rocinha	868	1.127	1.101	1.050	964	1.117	990	960	888	966	962	852	913	789
Vallinhos	879	1.057	950	1.064	860	972	960	1.062	709	823	714	670	809	927
Campinas	6.028	7.684	8.734	9.749	8.038	7.301	8.900	9.633	8.553	14.896	18.004	15.427	19.254	21.884
Boa Vista	253	342	267	403	205	324	199	202	149	256	209	244	296	519
Rebouças	730	920	925	1.053	985	1.024	828	1.016	848	1.019	1.005	979	1.054	1.160
Santa Bárbara	579	870	852	920	858	949	712	1.071	850	1.175	1.004	1.331	1.245	1.605
Tatu	674	942	514	531	665	976	899	886	862	1.283	1.052	932	992	1.420
Limeira	1.304	1.290	1.255	1.375	1.459	1.731	1.760	1.557	1.499	2.045	2.084	1.966	2.085	2.656
Cordeiro	2.130	2.351	2.065	2.133	2.226	3.151	2.990	3.200	3.022	3.667	3.311	3.158	3.188	4.224
S. Gertrudes												152	291	484
Rio Claro	1.501	1.440	2.191	1.700	1.689	2.234	2.105	1.915	1.970	3.407	5.079	5.074	6.156	8.486
Remanço						98	373	382	389	498	256	477	428	714
Araras	640	733	964	843	823	1.052	875	774	877	1.074	823	886	986	1.116
Goabiroba	431	564	763	674	688	742	715	725	716	691	682	712	905	907
São Bento								3	449	434	352	513	594	712
Leme	486	686	704	734	707	671	728	900	961	1.013	967	817	978	1.214
Pirassununga	1.414	1.355	1.361	1.377	1.437	1.496	1.340	1.722	1.575	1.733	1.237	1.656	1.645	2.428
Laranja Azeda										102	487	218		20
Emas										34	333	391	512	545
Porto Ferreira	510	746	649	678	716	1.461	1.749	1.910	1.921	2.434	2.176	2.324	2.380	3.109
Descalvado	1.080	1.201	1.107	1.154	1.315	1.536	1.537	1.679	1.616	2.058	1.875	1.806	2.344	2.941
P. Prainha								23	265	299	269	341	383	740
P. Amaral						42	273	761	452	527	327	342	341	525
P. Pulador								88	336	429	195	198		659
P. Cunha Bueno										138	358	510	296	
P. Jatahy												133	212	539
P. Cedro												49	216	506
P. M. Prado														94
P. Pinheiros														114
P. Jabotical														
P. Pitangueiras														
P. Pontal														
Cias. Estranhas	2.886	2.961	3.124	2.078	4.473	5.215	4.545	5.006	4.959					
TOTAL	24.517	28.813	29.830	30.060	30.274	34.623	34.836	37.783	36.024	43.546	46.416	44.437	51.330	64.263

Fonte: Relatórios da CPEF; Obs.: Laranja Azeda consta como "km 73" nos relatórios de 1886-2 e 1887-1.

Os números até aqui apresentados foram totalizados até 1888. Isto não é por preferência e sim devido à característica dos relatórios da Companhia Paulista. No ano de 1889, talvez até acompanhando as transformações decorrentes da mudança do sistema político de monarquia para república, a companhia no relatório semestral de 27 de outubro de 1889, não apresenta dados totalizados por estações, nem tampouco no relatório 13 de abril de 1890. Estes dois, ainda são indicados como relatórios semestrais. A partir do relatório de 26 de abril de 1891, já há a indicação que o mesmo se refere ao ano anterior. Porém, se deixam de ser semestrais os relatórios passam a ser muito mais detalhados que até então. Através do relatório de 1891, passamos agora a analisar o estado da companhia no ano de 1890, verdadeira síntese das interações que se estabelecem dentro da Companhia Paulista e com as demais ferrovias paulistas.

Esse maior detalhamento se refere, por exemplo, a não mais indicar apenas a estação de procedência dos mercadorias e passageiros. Passam a ser indicadas as linhas de destino e procedência. Dessa forma, pode-se mapear as relações entre a Companhia Paulista e as demais ferrovias paulistas existentes na época.

No que se refere ao movimento de mercadorias, podemos mapear as linhas férreas de destino das mercadorias embarcadas em cada estação e a procedência das mercadorias desembarcadas em cada estação da Companhia Paulista.

Na figura abaixo, podemos visualizar a destinação percentual das mercadorias embarcadas em cada estação da Companhia Paulista. Através dela podemos inferir o papel exercido por cada estação no conjunto das interações espaciais da companhia.

O primeiro fato que se destaca é que a maioria das mercadorias embarcadas nas estações da Companhia Paulista se destinam, ou à própria companhia (tráfego próprio) ou se destinam à São Paulo Railway, quando os produtos se destinam preferencialmente ao porto de Santos e se destinam à exportação.

No quesito tráfego próprio, o maior destaque é a estação de Jundiaí, que por ser ponta de trilhos canaliza produtos para a própria Companhia Paulista e em menor escala para a Mogiana, a Rio Claro e a Itatibense.

Também as estações próximas a Campinas apresentam um percentual elevado de tráfego próprio, em torno de 45%, chegado a 60% no caso da estação de Rebouças. Isto demonstra a existência de uma articulação regional que extrapola o transporte unicamente de

café. Já as regiões produtoras demonstram essa condição com índices elevados de seu transporte sendo direcionado à São Paulo Railway e ao o porto de Santos.

A importância de Campinas fica demonstrada pela destinação de produtos para a Companhia Rio Claro, e outras em menor escala. Para a Mogiana, não há transporte porque a Companhia Mogiana canaliza diretamente os produtos de Campinas para essa companhia.

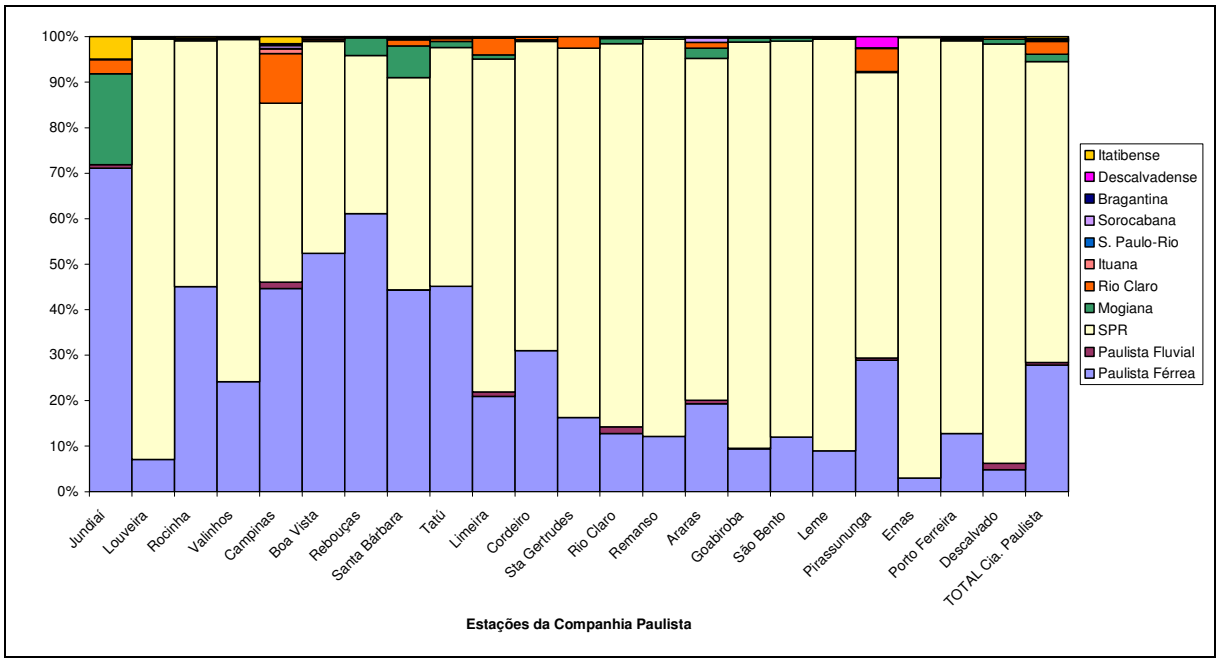


FIGURA 42 – MERCADORIAS EMBARCADAS EM CADA ESTAÇÃO DA COMPANHIA PAULISTA E AS LINHAS FÉRREAS DE DESTINO, 1890

Fonte: REFCP 26.04.1891.

Já na figura 43, podemos averiguar a destinação das mercadorias embarcadas nas estações da Companhia Paulista como um todo, especificando o tráfego próprio e aquele destinado a outras linhas. Nela percebemos que 66,14% das mercadorias embarcadas são destinadas à São Paulo Railway. Esse percentual corresponde a um transporte de 44.395.703 kg, sendo que quase 80% deste total (35.444.690 kg) é de café e o restante de outras mercadorias.

Os 27,86% de transporte próprio, denotam certa articulação interna, porém muito concentrada na região de Campinas, conforme já visto. Finalmente a articulação com as demais ferrovias paulistas é mínima, conforme o comprovam os índices constantes na figura.

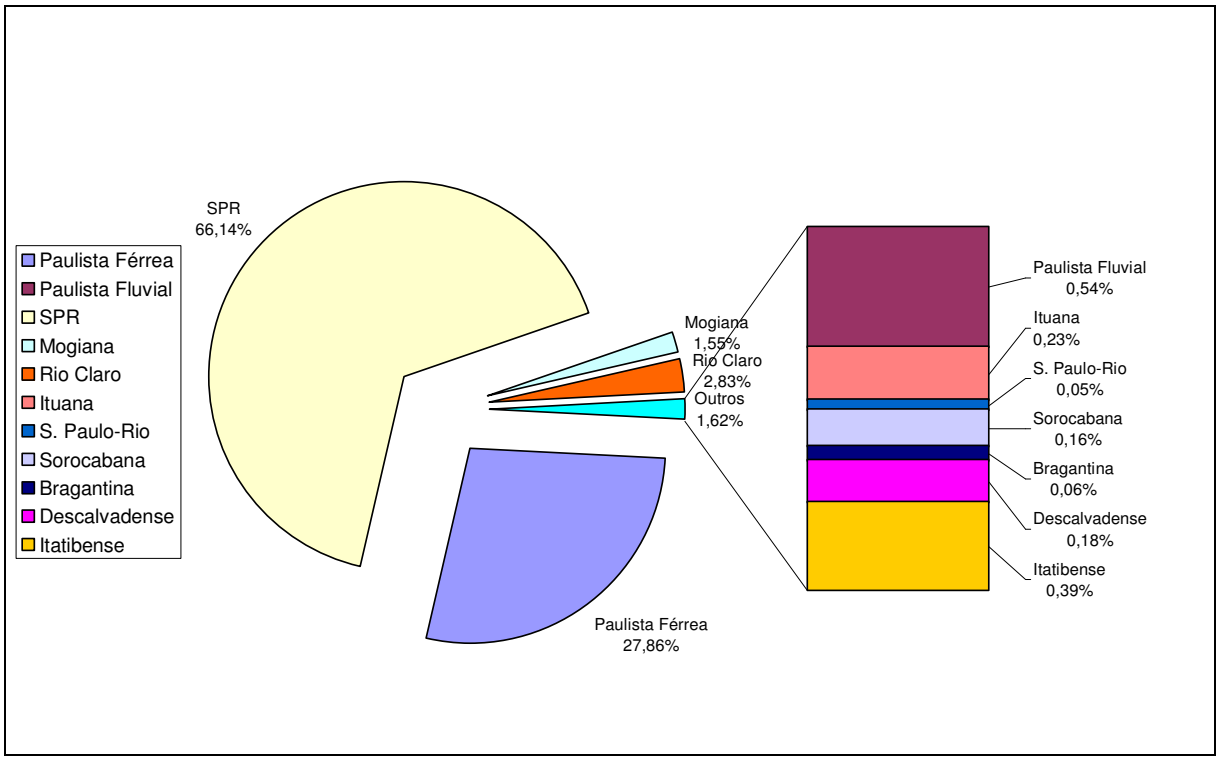


FIGURA 43 – DESTINO DAS MERCADORIAS EMBARCADAS NAS ESTAÇÕES DA CPEF, 1890

Fonte: REFCP 26.04.1891.

Em relação ao principal produto transportado pela Companhia Paulista, o café, apresentamos os dados particularizados por estação na tabela 63.

TABELA 63 - CAFÉ TRANSPORTADO PELA CPEF, 1890

DAS ESTAÇÕES DA CPEF PARA OUTRAS LINHAS

	KILOS	RECEITA
LOUVEIRA	389.813	1.585$240
ROCINHA	856.966	4.125$550
VALINHOS	4.067.817	26.556$260
CAMPINAS	3.330.701	30.225$280
BOA VISTA	20.700	221$910
REBOUÇAS	334.113	4.692$820
SANTA BÁRBARA	80.474	1.353$540
TATÚ	486.301	9.022$370
LIMEIRA	3.885.255	79.989$470
CORDEIRO	1.093.752	25.605$120
STA GERTRUDES	1.101.876	25.928$980

continua

conclusão

TABELA 63 - CAFÉ TRANSPORTADO PELA CPEF, 1890

DAS ESTAÇÕES DA CPEF PARA OUTRAS LINHAS		
RIO CLARO	1.984.542	50.666$620
REMANSO	576.423	13.091$760
ARARAS	1.299.424	33.478$740
GOABIROBA	1.165.365	31.938$010
SÃO BENTO	471.087	13.641$770
LEME	2.448.996	74.715$460
PIRASSUNUNGA	1.696.811	54.190$010
EMAS	2.584.316	82.557$060
PORTO	4.358.330	131.091$600
DESCALVADO	3.219.277	114.335$920
SOMA	35.452.339	809.013$490

DE OUTRAS LINHAS PARA AS ESTAÇÕES DA CPEF		
	KILOS	**RECEITA**
PAULISTA	2115	16$160
MOGIANA	18027	132$370
RIO CLARO	2236	48$720
ITUANA	598	6$590
ITATIBENSE	32428	67$500
SOMA	55404	271$340

DE OUTRAS LINHAS PARA OUTRAS LINHAS		
	KILOS	**RECEITA**
PAULISTA	5.268.810	131:691$320
DESCALVADENSE	2.384.506	84:752$910
MOGIANA	23.937.786	592:091$460
RIO CLARO	61.864.315	561:279$620
ITATIBENSE	3.801.113	8:831$910
SOMA	97.256.530	1.378:647$220
TOTAL GERAL	132.764.273	2.187:932$050

Fonte: REFCP 26.04.1891, p. 66.

Na tabela, aparecem discriminados os valores de transporte da própria companhia e aqueles provenientes de outras linhas e com destino a outras linhas, tal o caso da Mogiana e da Companhia Rio Claro. Por essa tabela, podemos perceber a importância estratégica da

posição ocupada pela Paulista. Do seu total de transporte de café, apenas 26,70% são provenientes de sua própria via férrea. Sua linha fluvial é responsável por 3,97% e há um transporte residual de 0,04% de outras linhas para estações da Paulista. O restante, nada menos que 69,29%, é proveniente de outras linhas férreas que são suas tributárias, particularmente a Mogiana e a Rio Claro.

Na figura 44, podemos visualizar o transporte de café proveniente de cada estação da Paulista. Através da tabela verificamos o crescimento da importância na produção cafeeira das novas áreas produtoras na região do vale do rio Mogi-Guaçu e além, canalizados particularmente para as estações de Porto Ferreira e Descalvado.

Observa-se também, o grande volume de produção da região de Limeira e o decréscimo da produção carreada para a estação de Rio Claro. Isto se deve à instalação da Companhia Rio Claro, que passa, a partir de 1886, a centralizar todo o transporte além de Rio Claro.

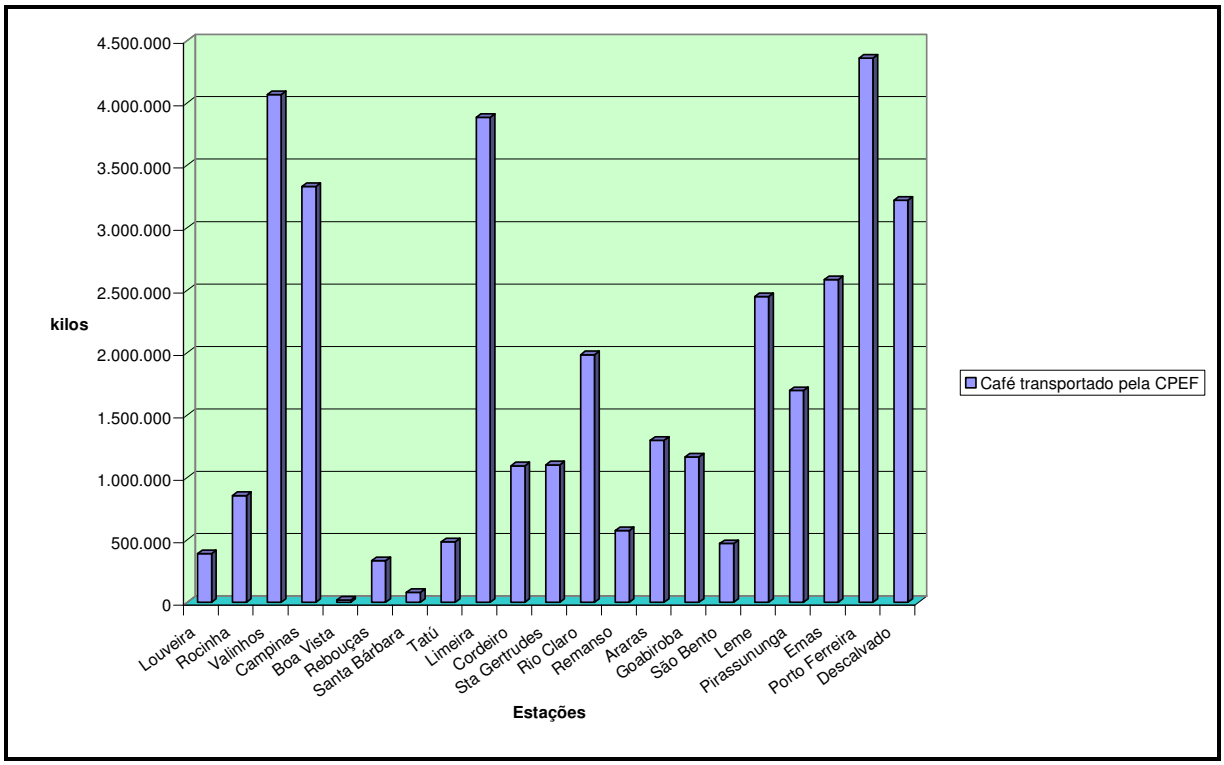


FIGURA 44 – ESTAÇÕES DE PROCEDÊNCIA DO CAFÉ TRANSPORTADO PELA CPEF, 1890

Fonte: REFCP 26.04.1891, p. 66.

A produção de café transportado pela Paulista e proveniente de suas linhas tributárias, pode ser visualizada na figura 45. Nela, salta aos olhos a grande produção proveniente das linhas da Companhia Rio Claro, fator que deve ter pesado na decisão da Companhia Paulista de comprar esta companhia.

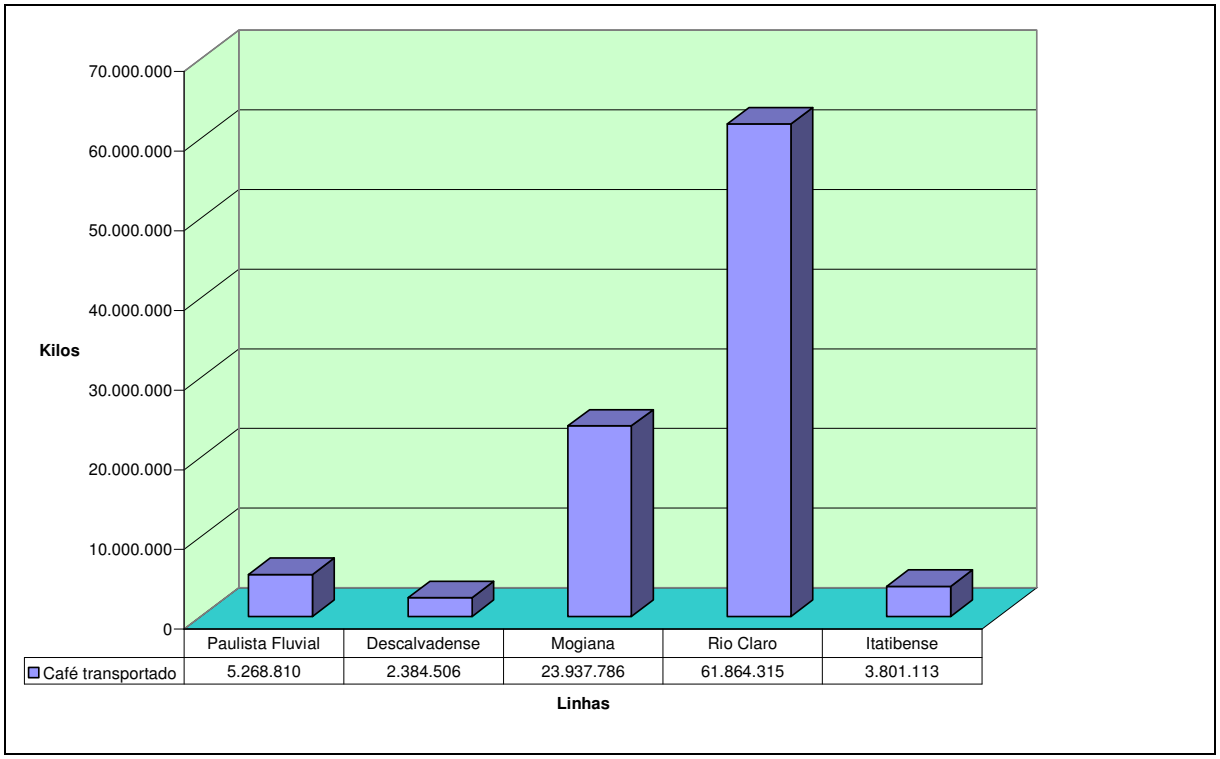


FIGURA 45 – CAFÉ TRANSPORTADO PELA COMPANHIA PAULISTA PROVENIENTE DE OUTRAS LINHAS E COM DIREÇÃO AO PORTO DE SANTOS, 1890

Fonte: REFCP 26.04.1891, p. 66.

Outro tipo de interações mediadas pelo dispositivo ferroviário são as mercadorias desembarcadas em cada estação, sejam provenientes de outras estações da companhia (tráfego próprio) ou provenientes de outras linhas férreas, aí se incluindo o tráfego de "importação", ou seja, aquele no sentido litoral-interior. Estas interações encontram-se representadas na figura 46. Por intermédio dela, constatamos que as cidades mais dinâmicas têm maior percentagem das mercadorias desembarcadas provenientes da São Paulo Railway, que por se ligar ao porto de Santos centralizava as mercadorias provenientes do exterior ou de outros estados.

Já aquelas que apenas embarcam produtos de exportação, como Boa Vista, Remanso e Tatu e não possuem diversificação econômica, recebem produtos importados de revendedores e importadores localizados em cidades como Campinas e Rio Claro, portanto via tráfego próprio da companhia.

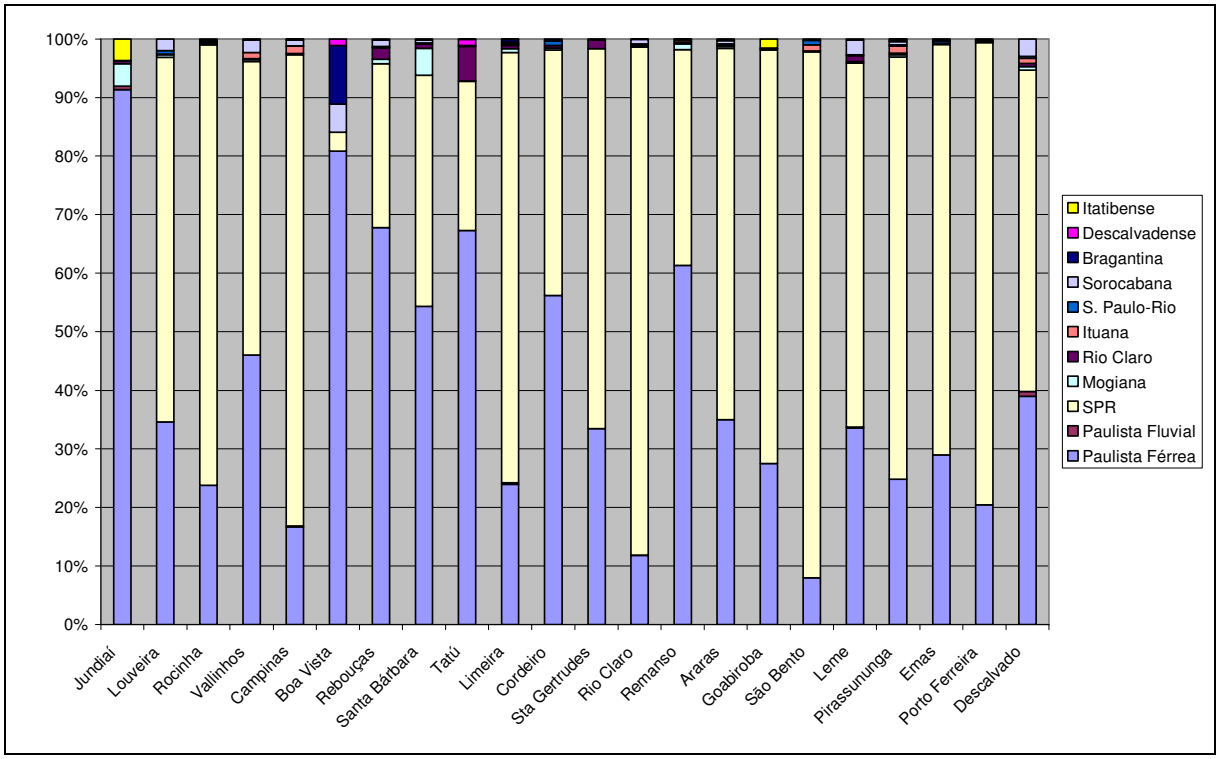


FIGURA 46 – LINHA FÉRREA DE PROCEDÊNCIA DAS MERCADORIAS DESEMBARCADAS NAS ESTAÇÕES DA CPEF, 1890

Fonte: REFCP 26.04.1891.

Já na figura 47, mostramos a síntese da procedência das mercadorias desembarcadas em estações da Companhia Paulista. Nela, tal como no caso das mercadorias embarcadas, vemos a condição da Paulista de tributária da São Paulo Railway, com 74,35% das mercadorias desembarcadas sendo procedentes desta ferrovia. Porém, a informação também denota a condição de uma economia agro-exportadora, que tem que importar, via único caminho disponível na época, todos os demais produtos necessários ao funcionamento de sua economia. Todavia, os 22,81% de tráfego próprio também já mostra certa diversificação econômica.

Também, como já visto, para o caso das mercadorias embarcadas, e no caso das mercadorias desembarcadas, a articulação com as demais ferrovias paulistas é mínima. Isto

mostra a ligação interior-porto-interior, que todas as ferrovias paulistas do período estabeleciam, por fazerem parte do complexo agro-exportador que se integrava à divisão internacional do trabalho em uma condição periférica.

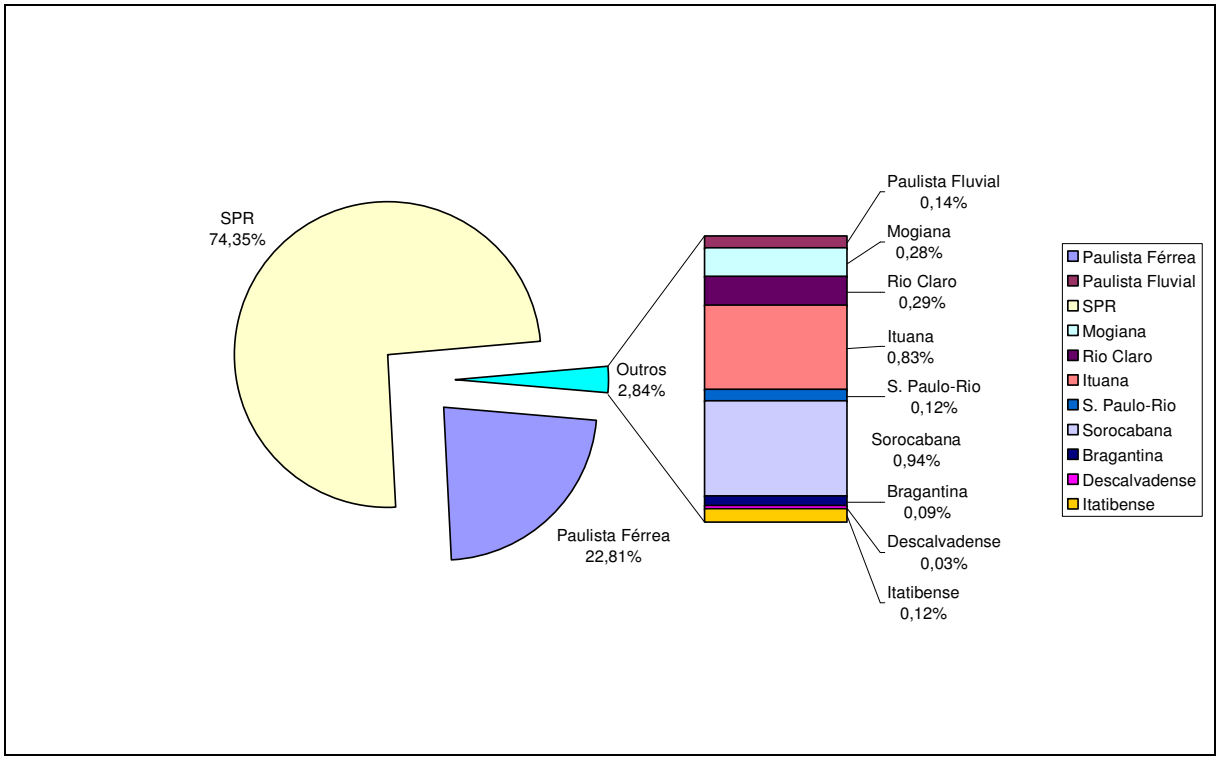


FIGURA 47 – PROCEDÊNCIA DAS MERCADORIAS DESEMBARCADAS NAS ESTAÇÕES DA CPEF, 1890

Fonte: REFCP 26.04.1891.

Outra categorização para o transporte de mercadorias realizado pela Companhia Paulista, é o que ela chamava de mercadorias provenientes de outras linhas, com destino a outras linhas. Esse é o exemplo da figura 48, no qual constata as companhias com que a Paulista mantinha relações no ano de 1890, e o transporte realizado por elas com destino à outras linhas, passando pela linha da Paulista. Logicamente, os valores indicados com destino à Paulista Férrea são os mesmos indicados como desembarcados em estações da Paulista na figura 46.

As linhas com maior quantidade de mercadorias transportadas eram a São Paulo Railway, da qual a Paulista era tributária, e as ferrovias Mogiana e Rio Claro, que eram tributárias da Companhia Paulista. Além dessas, há um pequeno volume das ferrovias das ferrovias Descalvadense e Itatibense, que apesar de serem tributárias da Paulista têm um

volume pequeno devido a seus tamanhos reduzidos. As demais apresentam um volume muito pequeno, denotando a pouca ligação entre elas.

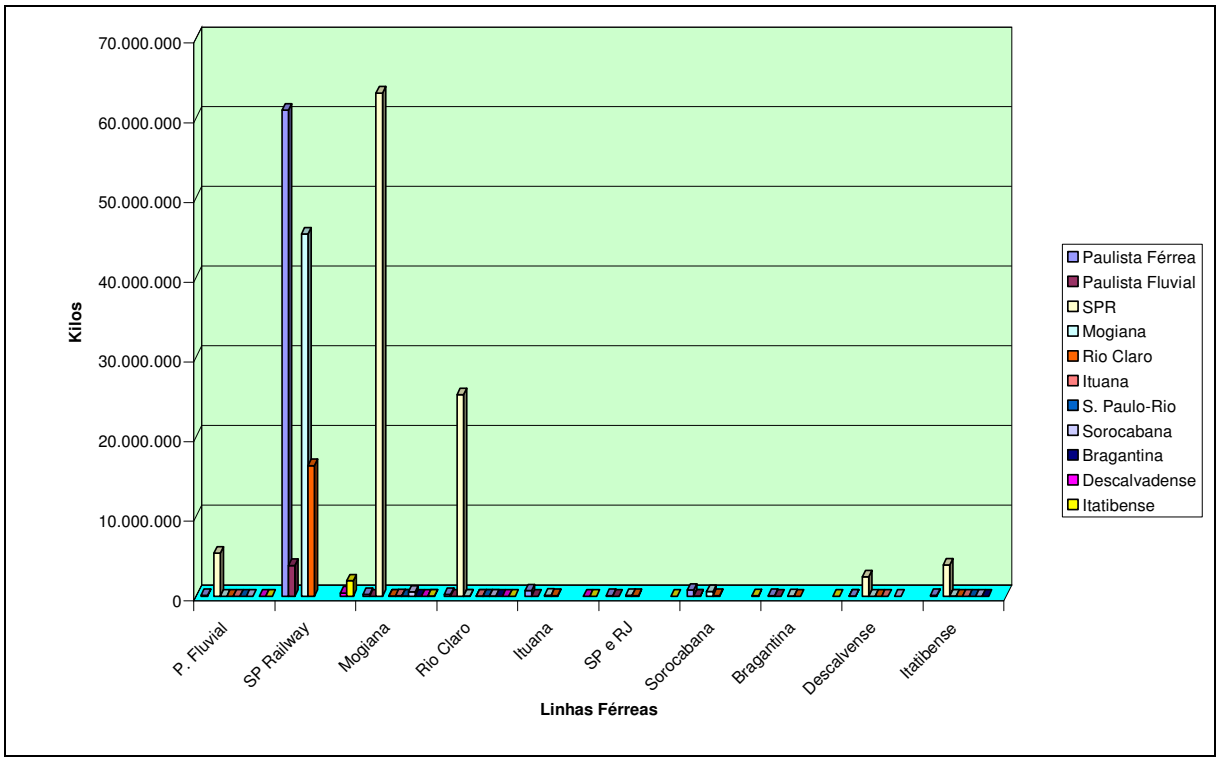


FIGURA 48 – MERCADORIAS TRANSPORTADAS PELA CPEF DE OUTRAS LINHAS FÉRREAS COM DESTINO A OUTRAS LINHAS FÉRREAS, 1890

Fonte: REFCP 26.04.1891.

Um tipo de interação espacial, mediado pela ferrovia de natureza diversa dos padrões vistos para o transporte de mercadorias, é o transporte de passageiros. Ele se presta mais a relações que se estabelecem na própria região, integrando as diversas cidades. É o que se vê na figura 49, em que aparece representada o destino das pessoas embarcadas em estações da Companhia Paulista. Prevalecem as destinações dentro da própria companhia (tráfego próprio) e em menor escala com a São Paulo Railway, que estabelece a ligação com a capital e com o porto de Santos, e a partir daí com o Rio de Janeiro e com outros localidades no país e no mundo.

Entretanto, as interações de pessoas ainda se estabelecem linearmente seguindo o eixo porto de Santos – capital estadual – oeste paulista, com muito pouca articulação lateral. Na figura, também pode-se verificar a grande importância da estação de Campinas também no transporte de passageiros. Outras cidades com grande transporte são Jundiaí (ponta de trilhos),

Limeira, Rio Claro, Pirassununga, Porto Ferreira e Descalvado, novamente confirmando o aumento de importância da região do Mogi-Guaçu.

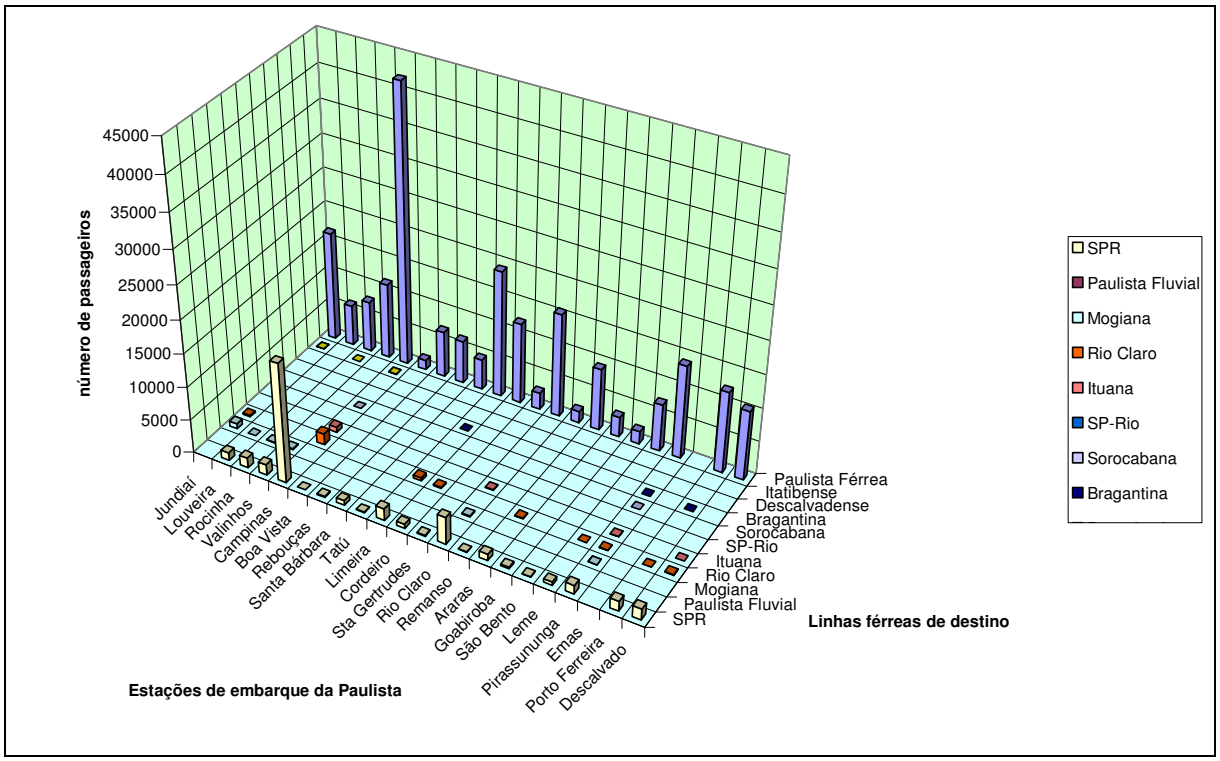


FIGURA 49 – PASSAGEIROS EMBARCADOS EM ESTAÇÕES DA COMPANHIA PAULISTA E AS LINHAS FÉRREAS DE DESTINO, 1890

Fonte: REFCP 26.04.1891.

Já na figura 50, podemos visualizar a procedência dos passageiros desembarcados em estações da Companhia Paulista. Nesse caso, também percebemos a grande importância do tráfego próprio e em menor escala daquele proveniente da São Paulo Railway.

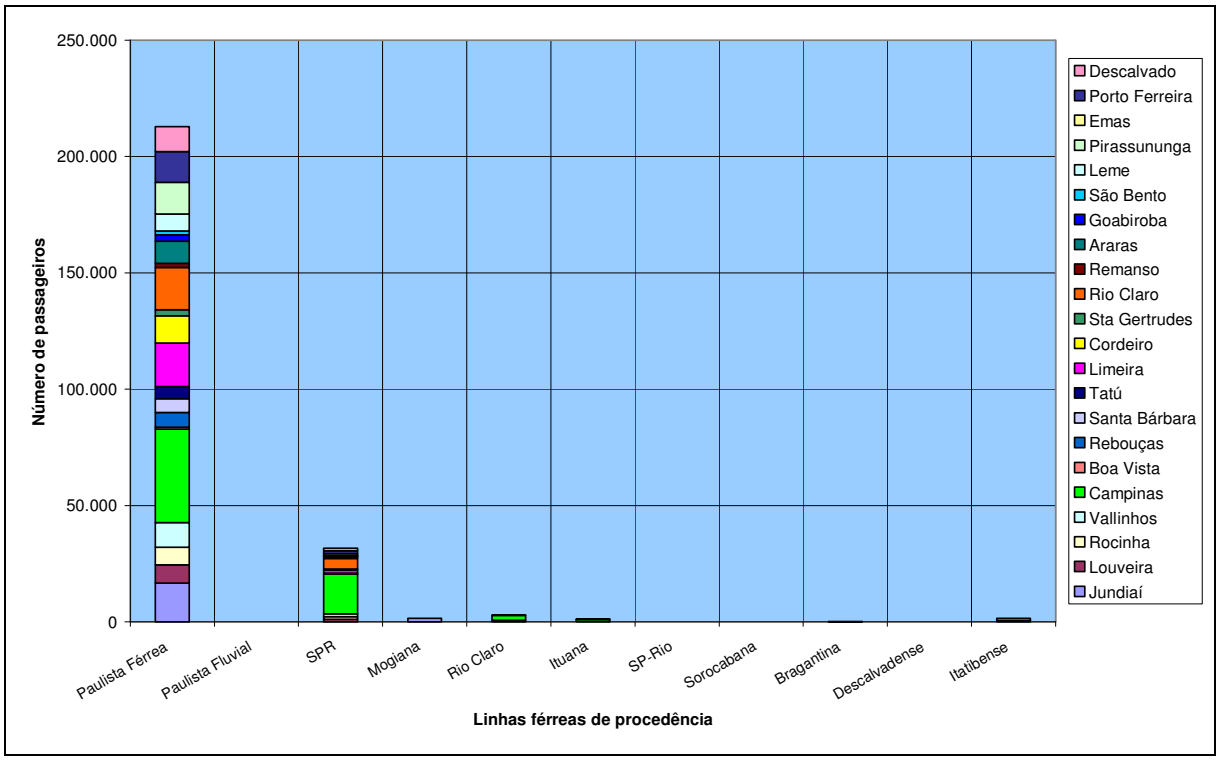


FIGURA 50 – PASSAGEIROS DESEMBARCADOS EM ESTAÇÕES DA COMPANHIA PAULISTA E AS RESPECTIVAS LINHAS FÉRREAS DE PROCEDÊNCIA, 1890

Fonte: REFCP 26.04.1891.

Para um maior detalhamento do destino dos passageiros transportados pela Companhia Paulista, apresentamos a figura 51, através da qual verifica-se a grande importância da estação Campinas, com mais que o dobro das estações que lhe seguem, Limeira e Rio Claro.

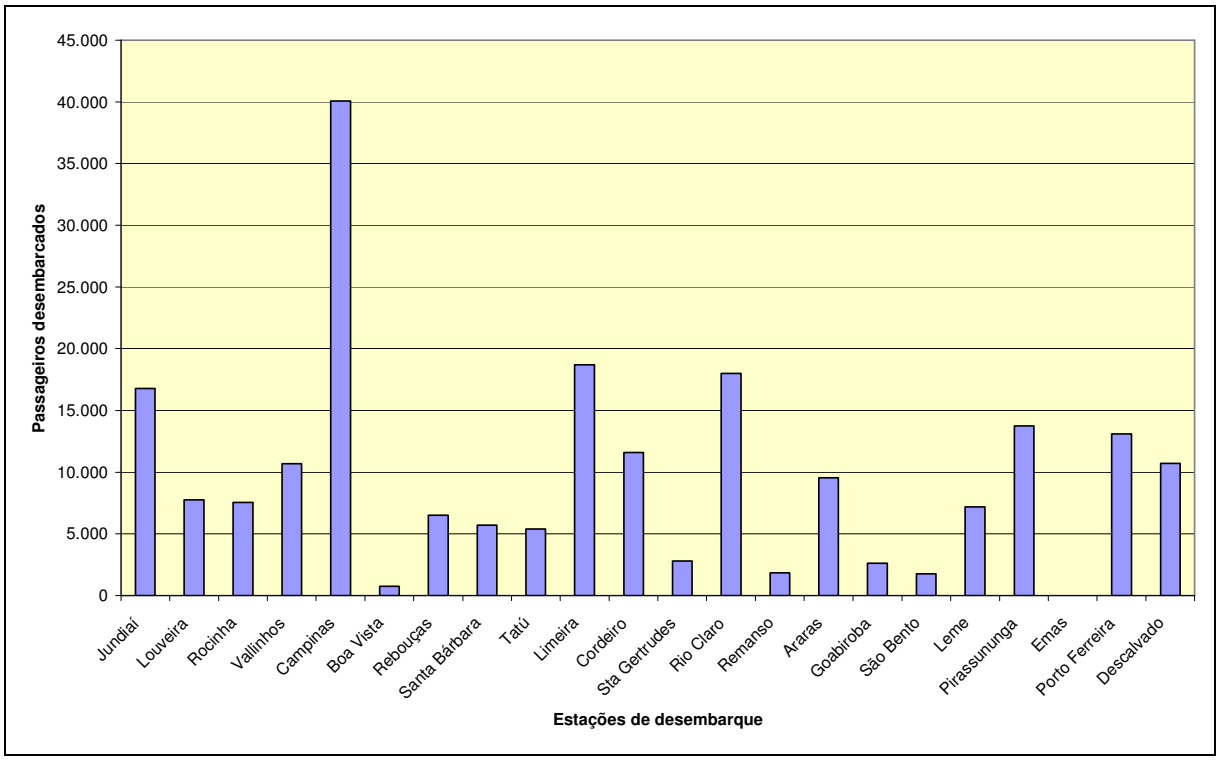


FIGURA 51 – PASSAGEIROS DESEMBARCADOS NAS ESTAÇÕES DA CPEF PROVENIENTES DE SUAS PRÓPRIAS ESTAÇÕES, 1890

Fonte: REFCP 26.04.1891.

Já na figura seguinte, podemos visualizar os passageiros desembarcados provenientes da São Paulo Railway. Nela, se destacam as cidades de Campinas e Rio Claro, indicando um destaque para essas duas cidades no que concerne a uma maior articulação com os centros decisórios estaduais e internacionais.

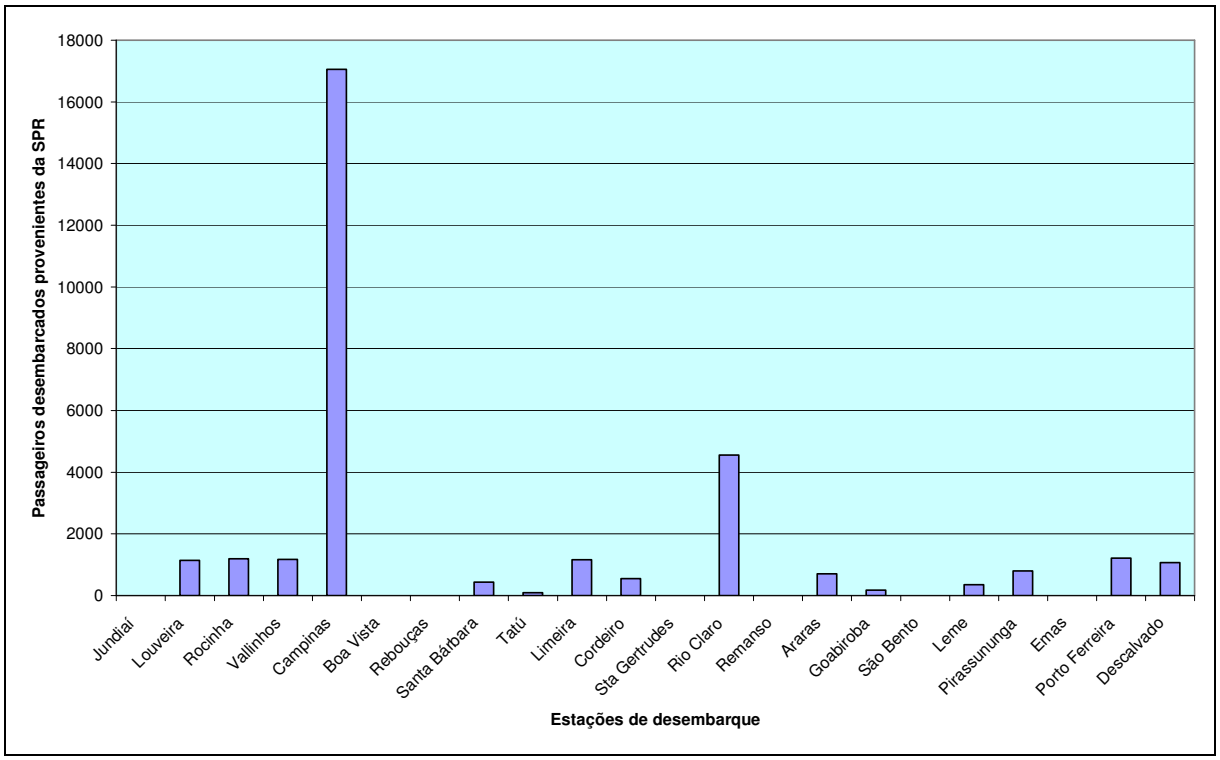


FIGURA 52 – PASSAGEIROS DESEMBARCADOS EM ESTAÇÕES DA COMPANHIA PAULISTA PROVENIENTES DA FERROVIA SÃO PAULO RAILWAY, 1890

Fonte: REFCP 26.04.1891.

Na figura 53, podemos verificar a mediação exercida pela Companhia Paulista entre as demais ferrovias paulistas. Podemos observar os passageiros provenientes de outras linhas férreas e tendo como destino outras linhas férreas. Como no caso das mercadorias, os passageiros indicados para a Paulista férrea já foram contabilizados como passageiros desembarcados nas estações da Paulista. Nessa figura, podemos constar a importância da articulação da Rio Claro e da Mogiana com a São Paulo Railway, que as conecta com os centros de poder já apontados no caso da Paulista. Mas nada que se compare ao grande fluxo da própria Companhia Paulista.

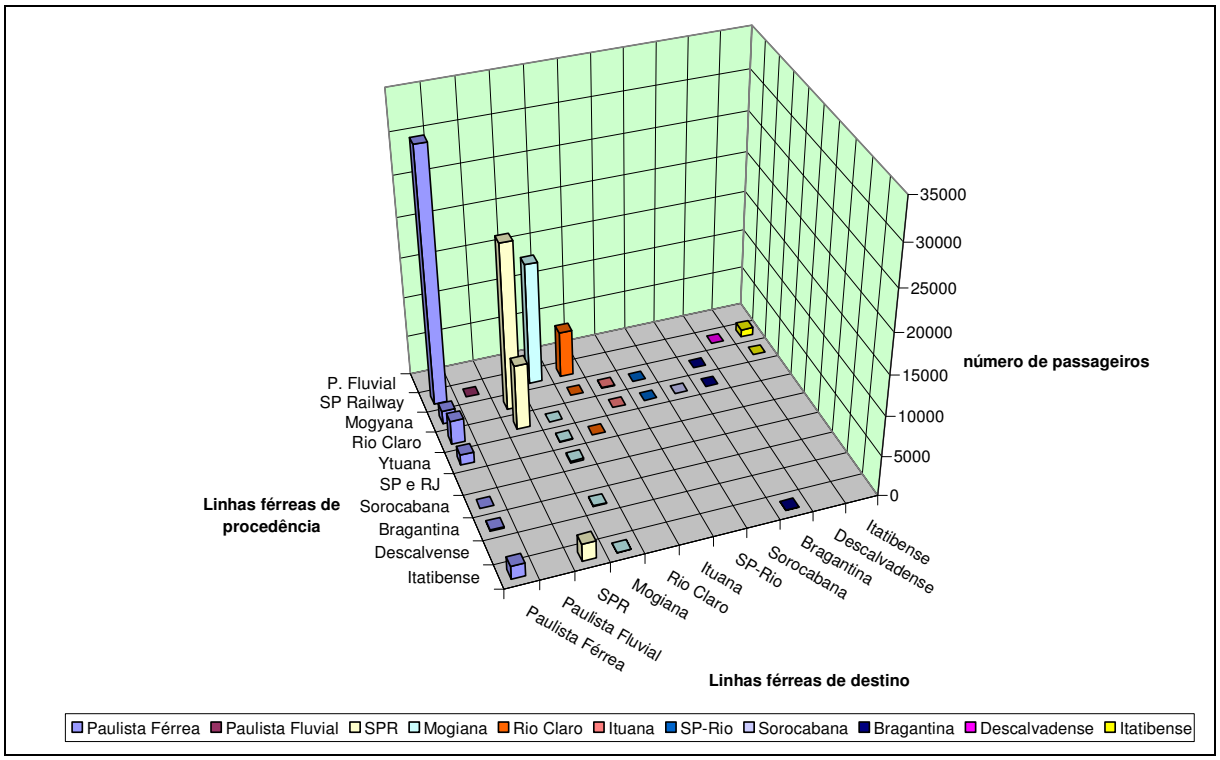


FIGURA 53 – PASSAGEIROS EM TRÂNSITO PELA COMPANHIA PAULISTA, SEUS PONTOS DE PARTIDA E CHEGADA, 1890

Fonte: REFCP 26.04.1891.

Nos relatórios constam outros dados como animais transportados e bagagens, que aqui não consideramos por serem inexpressivos face o volume maior de transporte representado por mercadorias e passageiros. No ano de 1890, para a via férrea (contabilizada separadamente da via fluvial) a receita correspondeu aos valores da tabela 64. Como se pode perceber, somadas as receitas com o transporte de mercadorias com as de transporte de passageiros chega-se a um percentual de 96,17% das receitas totais.

TABELA 64 - RECEITA DA VIA FÉRREA, 1890

Tipo de receita	Valores (réis)	Percentagem
Passageiros	724:360$030	15,09
Encomendas e bagagens	116:032$860	2,42
Transporte de Animais	14:222$320	0,30
Telegramas	53:998$480	1,12
Mercadorias	3.892:727$490	81,08
TOTAL	4.801:341$180	100,00

Fonte: 26.04.1891, anexo 2, balancete anual da via férrea.

A navegação do Mogi-Guaçu

A partir de 1886, a Companhia Paulista inicia a navegação comercial do rio Mogi-Guaçu. Foi a forma encontrada para contrabalançar a perda da concessão para prolongar sua linha pelo vale do mesmo rio, conforme já comentado. Para Domingues Neto (2007, p. 6), a implementação da navegação fluvial "...se apresentou como a opção única, no interior do processo de constituição de uma economia capitalista envolvendo acirrada concorrência com outras empresas ferroviárias".

Apesar das freqüentes declarações positivas, "Continua o serviço da navegação fluvial do Mogi-Guaçu a corresponder plenamente aos intuitos que determinaram o estabelecimento desta importante linha subsidiária da nossa via férrea" (REFCP, 26.04.1891, p. 5), a verdade é que o transporte fluvial nunca rendeu satisfatoriamente em comparação com a via férrea.

No período entre 1886, início da operação da via fluvial, até 1890, a navegação fluvial da Companhia Paulista teve o movimento apresentado na tabela 65. Apesar do aumento progressivo do movimento de transporte, no ano de 1890 a via férrea apresentou a receita apresentada na tabela 66.

TABELA 65 – MOVIMENTO DA VIA FLUVIAL, 1886-1890

Ano	Passageiros	Mercadorias (T)
1886	139	2.820
1887	315	5.423
1888	333	6.375
1889	690	9.558
1890	706	9.975

Fonte: REFCP, 26.04.1891, p. 5.

TABELA 66 – RECEITA DA VIA FLUVIAL, 1890

Tipo de receitas	Valores (em réis)	Percentagem
Passageiros	2:381$100	1,85
Encomendas e bagagens	955$240	0,74
Transporte de Animais	31$620	0,02
Telegramas	2:252$660	1,75
Mercadorias	123:107$830	95,63
TOTAL	128:728$450	100,00

Fonte: REFCP, 26.04.1891, anexo 3, balancete da via fluvial.

Como outras receitas totalizaram 4:158$216 réis e as despesas 180:723$228 réis, a via fluvial apresentou em 1890 um déficit operacional de 47:836$562 réis, que é explicado pelo Inspetor geral da linha como decorrente de "...haver sido modificado o sistema de escrituração para se obter completa discriminação de rendas e despesas entre a via férrea e a fluvial. Sem as modificações postas em prática, em vez do *déficit* de 47:836$562, apresentaria a navegação saldo superior a 100:000$000" (REFCP, 26.04.1891, p. 142, grifo do relatório).

Para Domingues Neto (2007, p. 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".

Concordamos que isto ocorreu, porém a alteração da metodologia de cálculo para a via fluvial, deixando de considerar a importação e exportação e englobando tudo como transporte diminui, um pouco, a importância do transporte do café frente a outras mercadorias. Por isso elaboramos a tabela abaixo, com os dados existentes no relatório do inspetor geral da ferrovia para comparar com os dados da quantidade de café transportado existentes na tabela 63.

TABELA 67 – MERCADORIAS TRANSPORTADAS PELA SEÇÃO FLUVIAL DA CPEF POR DESTINOS E PROCEDÊNCIAS, 1890

Destinos/Procedências	**EXPORTAÇÃO**			
	Café (kg)	**Sal (kg)**	**Diversos (kg)**	**Total (kg)**
Para as estações da via fluvial			186.435	186.435
Para as estações da via férrea	2.115		99.943	102.058
Para outras linhas férreas	5.268.810		152.060	5.420.870
TOTAL DA EXPORTAÇÃO	5.270.925		438.438	5.709.363
	IMPORTAÇÃO			
	Café (kg)	Sal (kg)	Diversos (kg)	Total (kg)
Das estações da via fluvial				
Das estações da via férrea		2.584	360.625	363.209
De outras linhas férreas		1.313.151	2.588.775	3.901.926
TOTAL DA IMPORTAÇÃO		1.315.735	2.949.400	4.265.135
TOTAL GERAL	5.270.925	1.315.735	3.387.838	9.974.498

Fonte: Elaborado pelo autor com dados do REFCP, 26.04.1891, p. 147.

Comparando estes dados com os da tabela 64, verificamos que o percentual do café em relação ao volume total da exportação foi, em 1890, de 92,32%. Já em relação ao total geral de transporte pela linha, que soma exportação e importação, o percentual cai para 52,84%. Valores próximos ao constantes da tabela citada, para toda a companhia e

englobando a via fluvial, no período 1881-1888, que foram respectivamente de 86,66% da quantidade total da exportação e 58,95% da quantidade total transportada pela Companhia Paulista.

A diversificação aumenta em períodos posteriores, porém isto também se liga à diminuição do volume transportado de café, que passa a ser carreado para a via férrea, com o que concorda o autor citado, quando afirma que

> ...a Companhia Paulista passou a desenvolver 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 (DOMINGUES NETO, 2001, p. 209-212, citado por DOMINGUES NETO, 2007, p. 14).

A espacialização das interações específicas desta seção da estrada, pode ser vista na tabela 68, que engloba, com já dissemos, importação e exportação, ou seja, mercadorias embarcadas e desembarcadas em cada estação fluvial.

TABELA 68 - TRANSPORTE DE MERCADORIAS PELA VIA FLUVIAL POR PORTO DE EMBARQUE/DESEMBARQUE DA CPEF EM TONELADAS, 1890

	Café	Diversas	Total
Porto Prainha	591.467	209.390	800.857
Porto Amaral	945.202	222.173	1.167.375
Porto Pulador	625.327	147.860	773.187
Porto Cunha Bueno	921.718	141.591	1.063.309
Porto Jatahy	776.145	338.409	1.114.554
Porto Cedro	828.145	46.640	874.785
Porto M. Prado	156.080	211.828	367.908
Porto Pinheiros	323.140	318.166	641.306
Porto Jaboticabal	103.701	1.054.309	1.158.010
Porto Pitangueiras		347.680	347.680
Porto Pontal		1.479.092	1.479.092
Vila Jabuticabal			
TOTAL	5.270.925	4.517.138	9.788.063

Fonte: REFCP 26.04.1891.
Obs.: Vila Jabuticabal é somente telegráfica

Baseada na tabela 68, a figura 54 procura retratar a localização dos embarques de café realizados no ano de 1890:

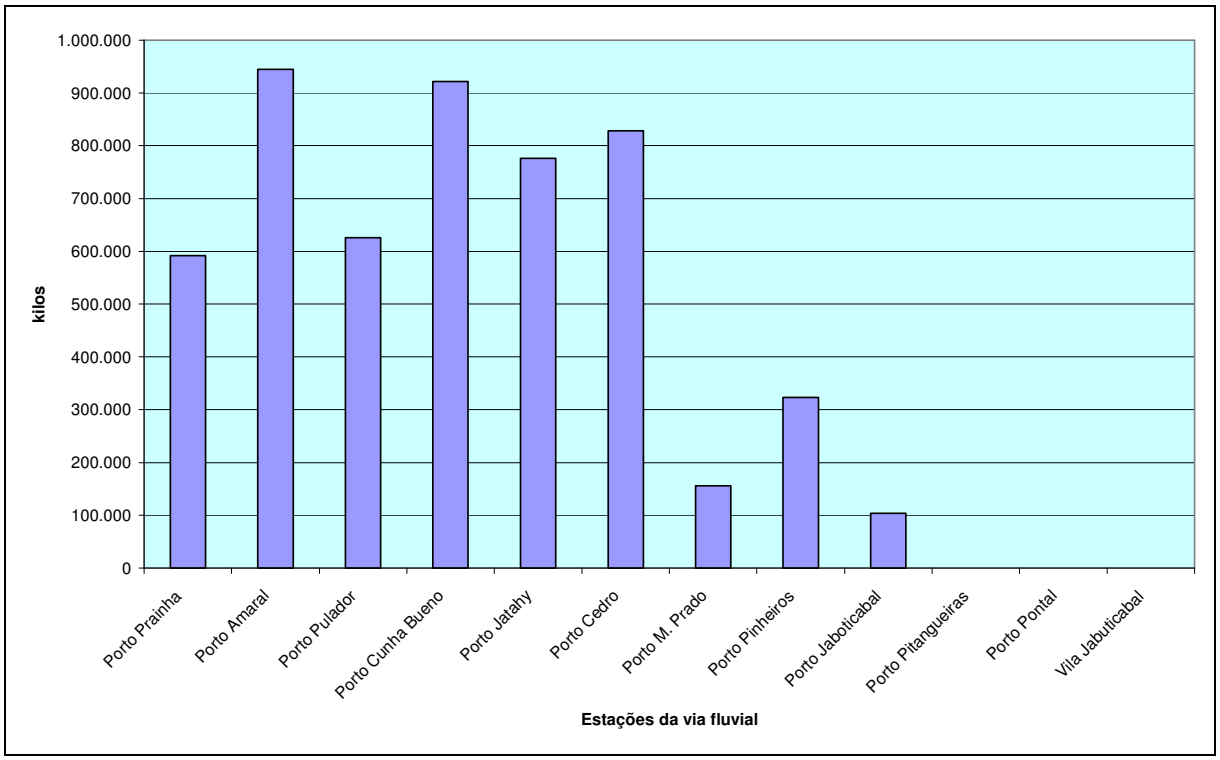


FIGURA 54 – TRANSPORTE DE CAFÉ PELA VIA FLUVIAL DA COMPANHIA PAULISTA E AS ESTAÇÕES DE EMBARQUE CORRESPONDENTES, 1890

Fonte: REFCP 26.04.1891.

Já na figura 55, podemos observar a relação entre mercadorias diversas e o café transportados pela via fluvial da Companhia Paulista em 1890.

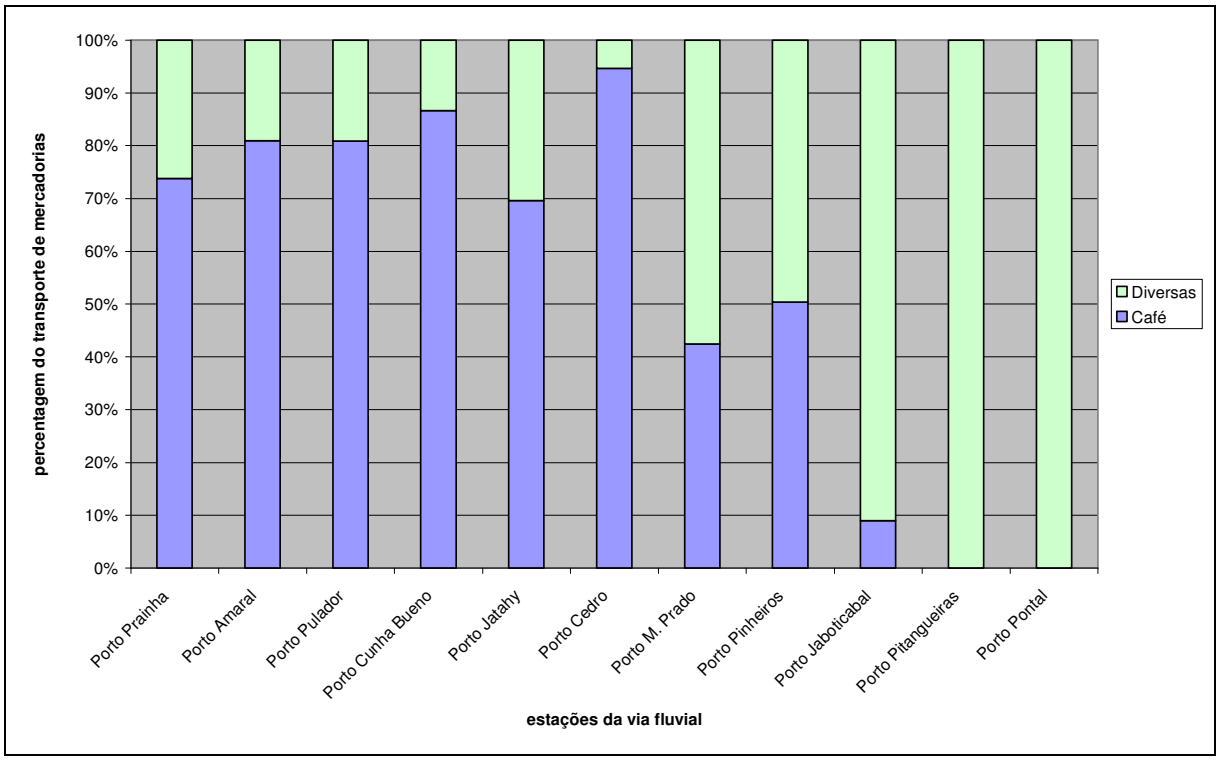


FIGURA 55 – PERCENTUAIS DE TRANSPORTE DE MERCADORIAS REALIZADAS PELAS ESTAÇÕES DA VIA FLUVIAL DA COMPANHIA PAULISTA, 1890

Fonte: REFCP 26.04.1891.

Por ambas as tabelas, verificamos que o transporte, neste ano, ainda se concentra nas estações mais próximas de Porto Ferreira, denotando a existência de uma região ainda não explorada: "...ao atingir o Pontal do Rio Pardo no ano de 1887 havia ultrapassado a frente pioneira, desvinculando-se do tráfego do café, questionamos sobre os motivos que teriam atraído sua atenção para aquele interior" (DOMINGUES NETO, 2007, p. 11).

A necessidade de reagir à perda da concessão para prosseguir com a ferrovia no vale do rio Mogi-Guaçu, e a reserva de uma área também cobiçada pela Companhia Rio Claro, conforme abordamos quando discorríamos sobre os conflitos entre as ferrovias paulistas da região, foram motivos que levaram a implantação da via fluvial, apesar do baixo retorno, a ponto de um autor afirmar que a via fluvial, "...conheceu rapidamente o fracasso" (GRANDI, 2007, p. 76), ao enfrentar a concorrência da Mogiana e afirmaríamos a sua própria, a partir da expansão das linhas adquiridas da Rio Claro Railway. A seção fluvial foi extinta definitivamente em 1903.

6.4 A EXPANSÃO EM UM PERÍODO DE CRISE: 1891-1892

Após a consolidação do território ferroviário no período 1880 a 1890, a Companhia Paulista está preparada para o grande salto quantitativo do período com aquisições de empresas concorrentes. Conforme pode ser verificado na tabela 50, dos 250 quilômetros até março de 1891, passa a 297 km no final deste mesmo ano ao comprar a Companhia Descalvadense, a E. F. Santa Rita e ao construir o prolongamento do ramal de Santa Veridiana de Emas a Baguaçu.

No ano de 1892, a Companhia Paulista compra a Companhia Rio Claro, saltando para 621 km, que passam a 708 quilômetros de vias férreas com a finalização de linhas que já estavam em construção pela antiga Companhia Rio Claro e a finalização do ramal de Santa Veridiana, até Santa Cruz das Palmeiras.

Esse é o período final de nossa análise porque, de um lado, há um salto quantitativo no tamanho da via férrea com as aquisições dos anos 1991 e 1992. Por outro, há também a crise fiscal e política do Encilhamento, que ocorre logo após duas outras grande transições no país que foram a abolição da escravidão (1888) e a queda da monarquia e o início da República em 1889.

O encilhamento se constituiu em um processo especulativo na Bolsa de Valores do Rio de Janeiro, mas que geralmente também é associado à desvalorização cambial de 1891 (GREMAUD, 2003, p. 1). Essa desvalorização tem um grande efeito para as ferrovias na última década do século XIX.

Até 1890 havia uma comunhão de interesses entre as ferrovias paulistas e o mercado cafeeiro. Até essa época,

> ...a preocupação fundamental da administração ferroviária é o volume de café transportado, variável que define a própria rentabilidade da empresa. Todos os outros fatores, como 'a crise que tem feito paralisar o comércio', vem em segundo lugar e apenas como explicação adicional. Daí acreditarmos haver perfeita solidariedade entre mercado cafeeiro e prosperidade das ferrovias, que não se via afetada por condições outras da economia (SAES, 1981, p. 86).

A década de 1890 acaba com essa harmonia, iniciando-se um período de divergência entre os dois setores da economia:

> ...novos fatos interpõem-se entre o mercado cafeeiro e as ferrovias de modo que as condições favoráveis aos produtores de café podem criar um estado insustentável para as empresas de estradas de ferro. A essência dessa discordância vai decorrer da violenta queda da taxa de câmbio verificada a partir dos primeiros anos da República (SAES, 1981, p. 86).

Para os produtores de café a queda da taxa de câmbio é favorável, pois aumenta o preço interno do café em moeda nacional, sempre que o preço internacional permanecer fixo. Já para as ferrovias,

> ...o declínio do valor da moeda nacional implica no aumento do custo de produtos importados: como as ferrovias dependem de importações (equipamentos e, principalmente, combustíveis), o seu custo operacional eleva-se com o declínio cambial. Além disso, como o movimento da taxa de câmbio relaciona-se com o processo inflacionário interno, o outro elemento básico do custo operacional das ferrovias – total de salários pagos ao pessoal – também tende a elevar-se. Vê-se dessa forma, que as despesas das ferrovias tendem a crescer em estreita correlação com o declínio cambial.
> Entretanto, a receita das ferrovias não cresce correspondentemente, porque as tarifas eram fixadas em termos monetários (SAES, 1981, p. 87).

Outro efeito sobre as ferrovias, esse não específico das ferrovias paulistas, foi que, apesar dos líderes do governo republicano serem contrários à administração das ferrovias pelo Estado, este teve que intervir com a crise de 1890, realizando numerosas expropriações, pois as garantias de rentabilidade pesavam muito no orçamento. “Em vez de apoiar novas linhas, o governo acabou sendo muleta para fracas e decadentes ferrovias. As garantias de subsídios dependiam apenas da capitalização e não do desempenho, e por isso muitas empresas construíam suas linhas contornando obstáculos em vez de fazer obras de arte, utilizavam materiais inferiores e prestavam serviços deficientes” (TOPIK, 1987, p. 113).

Nesse ambiente de crise, parecem surpreendentes as atitudes da Companhia Paulista em 1891-1892, como a expansão de 250 km para mais de 700 km em um espaço de pouco mais de um ano.

No relatório do Inspetor Geral de 26 de abril de 1891, este informa as linhas da empresa em 1890, dados que apresentamos na tabela a seguir.

TABELA 69 – EXTENSÃO DAS LINHAS DA CPEF, 1890	
Linha central de Jundiaí a Descalvado	226 km
Ramal do Rio Claro	17 km
Ramal de Santa Veridiana	7 km
Via fluvial, de Porto Ferreira a Porto Pontal	200 km
Total em tráfego	450 km

REFCP 26.04.1891, p. 51.

A compra da Companhia Descalvadense de Ferro Via Agrícola foi fechada em 20 de março de 1891 pelo valor de Rs. 294:390$130 (REFCP 30.04.1892, p. 13). Essa companhia ligava a estação de Descalvado com a fazenda Aurora, tinha apenas 14 km e bitola de 0,60 m.

A Companhia Ramal Férreo de Santa Rita foi comprada em 16 de junho de 1891, por Rs. 879:487$677 (REFCP 30.04.1892, p. 13). Ligava a estação de Porto Ferreira com a cidade de Santa Rita do Passa Quatro, em uma extensão de 27 km e bitola de 0,60 m. Foi aberta ao tráfego em 1890 e logo comprada pela Paulista (PINTO, 1903, p. 70-71).

A maior aquisição da Paulista, entretanto, foi a compra da Companhia Rio Claro. No relatório de 30 de abril de 1892, assim consignava a diretoria da Companhia Paulista:

> O preço da compra das estradas de ferro da Companhia Rio Claro com todos os seus acessórios e dependências, privilégios e direitos foi de £ 2.775.000 sendo £ 25.000 pagas em dinheiro e o restante £ 2.750.000 em título de obrigações preferenciais, vencendo juros à razão de 5% ao ano, pagos semestralmente,devendo o primeiro pagamento realizar-se a 1º de Outubro do corrente ano, sendo os referidos títulos garantidos por uma primeira hipoteca das estradas da Companhia Rio Claro e por uma segunda hipoteca sobre a totalidade das estradas da Companhia Paulista, sendo ditas hipotecas constituídas em favor do 'Britsh Banck of South América, limited' (sic), na qualidade de fiduciário, administrador e representante dos portadores das referidas obrigações preferenciais. Estas obrigações serão resgatadas dentro de quarenta e dois anos, por meio de um fundo de reserva acumulado de um por cento ao ano, a principiar em 1897 (REFCP 30.04.1892, p. 12).

No relatório do ano seguinte, a diretoria da Companhia Paulista informa que foi realizado o primeiro pagamento do empréstimo contraído para a aquisição da Companhia Rio Claro, no valor de Rs. 1.587:554$700, sendo que no mesmo ano, de abril a dezembro, a receita líquida da agora "linha Rio Claro" foi de Rs. 1.016:302$980. "A importância dos

encargos da dívida excedeu, pois, no ano de 1892, de 571:251$720 ao valor da receita líquida apurada" (REFCP 30.04.1893, p. 9), dados que justificavam o investimento realizado.

Com as novas aquisições a Companhia Paulista passa a ter, no final de 1892, a seguinte estrutura de transporte:

TABELA 70 - LINHAS EM TRÁFEGO NA CPEF E RESPECTIVAS QUILOMETRAGENS E BITOLAS, 1892

TIPO DA VIA	Bitolas	Linhas	km	Via Férrea	Via Fluvial	TOTAL
VIAS FÉRREAS	1,60m	Linha central de Jundiaí a Descalvado	224	274		
		Ramal do Rio Claro	17			
		Ramal de Santa Veridiana	33			
	1,00m	Linha central de Rio Claro a Guariba	200	393		
		Ramal de Jaú	143			
		Ramal de Água Vermelha	50			
	0,60m	Linha de Santa Rita	27	41		
		Linha Descalvadense	14			
		TOTAL DA VIA FÉRREA		708		
VIAS FLUVIAIS	De Porto Ferreira a Porto Pontal				200	
TOTAL GERAL EM TRÁFEGO (FÉRREA E FLUVIAL)						908

Fonte: REFCP 30.04.1893, p. 35-36.

Todas estas linhas e ramais podem ser visualizados no mapa das ferrovias de São Paulo, em 1892. Logicamente, semelhante aumento gerou um acréscimo no rendimento da companhia. Assim, a receita aumenta de 6.499:157$909 réis em 1891 para 9.227:635$144 réis em 1892, um aumento de 41% (REFCP 30.04.1893, p. 37). A despesa também aumenta de 2.510:912$371 réis em 1891 para 4.920:252$529 réis em 1892. Mesmo assim, a receita líquida passa de 3.988:245$538 em 1891, para 4.307:382$615 em 1892.

O transporte de passageiros passa de 544.488 pessoas em 1891, para 809.030 em 1892. O total de mercadorias transportadas nas vias férreas e fluviais passa de 388.985 toneladas para 809.030 toneladas.

Na tabela 71, vemos a comparação entre o café transportado em 1891 e 1892.

TABELA 71 - CAFÉ TRANSPORTADO PELA CPEF, 1891-1892

Das estações da CPEF para outras linhas, 1891	1892	1891
	Kilos	**kilos**
Jundiaí	53	
Louveira	647.777	492.761
Rocinha	1.757.223	1.588.405
Valinhos	7.056.690	4.945.860
Campinas	5.116.135	6.263.461
Boa Vista	144.840	37.320
Rebouças	515.422	562.664
Santa Bárbara	285.343	196.061
Tatu	442.169	1.155.416
Limeira	3.324.109	4.013.346
Cordeiro	1.076.539	1.392.666
Sta Gertrudes	1.577.450	1.657.417
Rio Claro	1.648.885	3.305.477
Remanso	604.541	755.620
Araras	1.922.092	2.350.369
Goabiroba	1.597.574	2.501.940
São Bento	401.058	746.013
Leme	3.394.429	2.366.791
Pirassununga	1.697.610	1.946.119
Porto Ferreira	1.206.336	2.850.823
Descalvado	2.937.877	4.152.609
Emas	226.718	2.800.640
Baguassú	2.376.523	751.375
Santa Silveria	954.538	
S. Cruz das Palmeiras	2.160.706	
SOMA	43.072.637	46.833.153

De outras linhas para as estações da CPEF		
	1892	**1891**
Paulista Fluvial	48.938	6.710
Santa Rita	8.979	19.942
São Paulo Railway	5.900	1.842
Mogiana	963	872
Rio Claro	13.174	13.191
Ituana	12.562	647
Sorocabana	2.445	35.646
Itatibense		
SOMA	92.961	78.850

De outras linhas para outras linhas		
Paulista Fluvial	5.676.974	6.028.315
Descalvadense	3.502.498	5.432.570
Santa Rita	2.938.176	3.206.851
Rio Claro	40.341.206	28.887.407
Mogiana	72.502.506	63.684.231
Itatibense	5.591.630	3.526.575
SOMA	130.552.990	110.765.949
TOTAL GERAL	173.718.588	157.677.952

Fonte: REFCP30.04.1893, p. 65.

Percebe-se o grande aumento no volume transportado após as incorporações realizadas em 1891 e 1892, o que comprova nossa opinião que as compras, principalmente da Companhia Rio Claro, foram vitais para a expansão futura da Companhia Paulista.

Guilherme Grandi analisou a compra da Companhia Rio Claro pela Paulista, na busca de uma definição se o que a Companhia Rio Claro gerava foi suficiente para a quitação da compra. Em suas palavras,

> ...independentemente das dificuldades enfrentadas pela Paulista com o pagamento da dívida ao grupo de investidores britânicos, observa-se que a compra da Rio Claro Railway foi determinante para a consolidação do projeto de expansão ferroviária da Paulista. Este, por sua vez, não se restringiu à incorporação dessa ferrovia, apesar de que até meados da década de 1920 a Paulista só avançou mediante investimentos em novas construções feitas no ramal de Rio Claro (GRANDI, 2006, p. 84).

Como se observa, temos aqui um corte efetivo na trajetória da empresa, iniciando um novo ciclo de expansões que levará a companhia a se transformar em uma das mais importantes do país até a estatização em 1961.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Tivemos, na realização dessa pesquisa, a verificação empírica da subordinação brasileira aos ditames da potência hegemônica do período, a Grã-Bretanha. A modernização do sistema de transporte atendeu principalmente o setor agro-exportador e, consequentemente, os países que adquiriam os produtos primários aqui produzidos, fundamentalmente o café. Em troca o país adquiriu um pacote tecnológico que custou caro e atendeu as necessidades produtivas enquanto a exploração carreada aos portos era da cultura do café e, fundamentalmente aos interesses dos países centrais.

A estrutura de ferrovias criada, com os mecanismos de garantia de juros, zonas privilegiadas e prazos de concessão, engessaram o sistema, não possibilitando alterações substanciais, pois feriam os interesses já adquiridos. Muito se critica a estrutura assumida por nossas ferrovias, mas na análise dos casos específicos se constata que não poderia ser de outra forma. A própria legislação, como no caso da lei 2.450 de 1873, rezava que o Governo só poderia conceder subvenção ou garantia de juros às ferrovias que ligassem os centros produtores aos de exportação!

Acresce a isto o fato de que as garantias de juros, na ampla maioria do país, remuneravam capitais, em grande parte britânicos, aumentando ainda mais a extração da mais-valia por parte da nação hegemônica. A garantia de juros e outros mecanismos não propiciaram a construção de empresas ferroviárias eficientes. Por todo o Brasil, o excesso de concessões, falta de fiscalização ou a corrupção pura e simples, levaram à construção de ferrovias de baixa qualidade, onerosas, deficientes, excessivamente longas para extrair o máximo de rendas do Estado, o que também contribuiu para a futura decadência das ferrovias no Brasil (TELLES, 1984, p. 311).

O caso paulista se diferenciou por uma série de motivos. O principal deles foi a existência de uma ampla área de expansão da cultura cafeeira, ao contrário, por exemplo, do Rio de Janeiro em que esta cultura decaia.

Também destacamos que, até aproximadamente o ano de 1890, há uma identificação plena entre os interesses cafeeiros e o das ferrovias, sendo o crescimento dessas realizado através de capitais cafeeiros.

A análise dos relatórios da Cia. Paulista mostra que a administração da mesma se pautava por critérios de racionalidade. Citamos como exemplo o processo de compra do material para a construção do primeiro trecho entre Jundiaí e Campinas, realizado diretamente na Europa pelo engenheiro-chefe, com lucro em relação à outras companhias que adquiriram de intermediários instalados no país.

O fator positivo da existência de um produto de exportação que sustentou a expansão inicial foi acrescido, no caso da Cia. Paulista, com a eficiência administrativa, que fez com que a Companhia Paulista não fosse estatizada como tantas outras no início do século XX.

De nossa análise, depreendemos que, tal regime de administração, mostrou aos fazendeiros do café a possibilidade de lucros decorrentes da aplicação em negócios capitalistas, facilitando a posterior industrialização do estado de São Paulo, quando o café perdeu parte de sua rentabilidade inicial.

A expansão ferroviária na província e depois estado de São Paulo seguiu a expansão cafeeira e populacional do Oeste Paulista no período pesquisado, como é amplamente conhecido. Pudemos constatar esse fato com os mapas que mostraram a população nos anos em que foi realizado o censo e sua relação com a rede ferroviária.

No caso da competição entre as empresas concorrentes, particularmente a Paulista, a Mogiana e a Ituana, a Paulista contou com a vantagem de ter obtido a concessão anteriormente, o que a fez ter mais benesses do que as demais. Particularmente no caso da Ituana, essa já iniciou suas atividades com sua linha percorrendo a zona da Paulista e tendo que repassar, parte de sua receita, para a Paulista. No caso da Mogiana, a empresa contou com ajuda política em momentos decisivos, mostrando que essa prática era usual.

Porém a empresa, mais do que a Paulista no período analisado, assumiu a configuração de uma empresa “cata-café”, para usar a expressão de Matos (1990, p. 100). Isso fez com que estendesse muito as suas linhas, não tendo a mesma lucratividade da Paulista, que buscou fortalecer sua estrutura básica. Mas há que destacar aqui que isto foi conseguido porque a Paulista era a segunda na “hierarquia” de canalização do café e outros produtos para o porto de Santos, conforme pode ser verificado nas figuras 24 a 32. Isto porque toda a produção era direcionada para a linha da São Paulo Railway, porém a engrenagem seguinte

era a da Paulista, transformando a Mogiana e a Companhia Rio Claro em suas tributárias, ou seja, fortalecendo o próprio negócio de transporte da Companhia Paulista.

No caso da disputa para a realização do prolongamento para além da cidade de Rio Claro, a Paulista parece ter sido derrotada politicamente em sua intenção de desviar sua linha para a área de Brotas e defender que a linha, que o governo imperial desejava ver construída até a província de Mato Grosso, fosse continuação de seu ramal do Mogi-Guaçu, estacionado em Porto Ferreira e Descalvado.

Em relação às disputas entre as companhias concorrentes podemos destacar alguns elementos. No caso da relação entre as companhias Paulista e Inglesa, parecia sempre haver uma tensão, uma má vontade em seu relacionamento que era compulsório.

Vários dos conflitos que aconteceram estavam relacionadas à zona privilegiada, tanto entre a Paulista e Ituana, como entre a Paulista e a Mogiana. A Ituana, como já comentamos, iniciou já suas atividades entabulada entre a Paulista e a Sorocabana, mantendo com essa companhia uma disputa que envolve a tentativa de estar a frente na conquista de novos territórios, conforme pode ser verificado nas figuras de 24 a 32, inclusive adquirindo uma linha fluvial em 1886 (ver figura 28).

Pedidos de novas concessões eram remetidos às empresas que já detinham o controle das áreas atravessadas pelas solicitações, e eram sistematicamente negados, com exceção dos casos em que pequenas ferrovias levariam a produção de certas áreas para a rede da companhia detentora dos direitos de zona.

No caso do conflito entre a Mogiana e a Paulista, a disputa era pelo domínio do vale do rio Mogi-Guaçu, que acabou divido entre as duas companhias, com vantagem para a Mogiana, pois contava com a linha férrea contra a linha fluvial da Paulista (ver figura 32).

A navegação do rio Mogi-Guaçu pela Paulista, foi uma tentativa de compensar a perda da concessão para expandir sua linha pelo vale desse rio. Serviu como garantia de futuras expansões, pois a hidrovia nunca conseguiu competir com a ferrovia.

Conforme chegamos ao final do período analisado, e com a crise do final do Império, intensas movimentações foram feitas para a fusão, acordo ou compra de companhias concorrentes. Aqui defendemos que, o período de “introspecção” da Paulista entre 1880 e 1890, serviu para fortalecer sua posição para o embate dos anos 1891 e 1892, quando compra a Companhia Rio Claro e a Sorocabana compra a Ituana.

A análise dos relatórios da Companhia Paulista propiciou o acompanhamento da rotina de transporte de uma ferrovia paulista do século XIX e modelo de administração e gestão. Assim é que pudemos realizar a análise para a construção, consolidação e gestão de um território ferroviário. Até 1879 trata-se de uma etapa inicial, em que a Companhia Paulista se encontra construindo sua rede básica, que fica praticamente estável por um período de dez anos. Nesse período de estabilidade que vai de 1880 a 1890, a empresa fortalece suas posição de elo da produção do Oeste Paulista com a São Paulo Railway, que liga Jundiaí, ponta de trilhos da Paulista, com o porto de Santos. Devido à excelência administrativa da companhia, tivemos a oportunidade de mapear o trânsito de mercadorias, passageiros e mensagens telegráficas para cada estação da ferrovia. Nessa análise se destaca a força de cidades como Campinas e Rio Claro, que já contavam com certa diversificação econômica. Campinas, inclusive, devido a sua posição estratégica (ver mapas da rede ferroviária paulista), se transforma em pólo ferroviário, ao conectar a Paulista, a Mogiana e a partir de 1924, a Sorocabana. Portanto, a posição de entroncamento que deveria ser de Jundiaí, é deslocado para Campinas devido à sua força econômica e à grande produção de café da região.

Em relação às relações entre o território ferroviário da Paulista e os territórios ferroviários das companhias rivais, podemos dizer que o mapeamento das interações espaciais mostra a estrutura da rede ferroviária paulista. Por um lado a Companhia Paulista realizando grande parte de suas relações com a São Paulo Railway, de quem era tributária, seguida pelas companhias Mogiana e Rio Claro, que eram tributárias da Paulista. A estrutura que se pode visualizar é a do eixo porto de santos-interior, e vice e versa. Poucas são as interações que se estabelecem com ferrovias fora desse eixo principal.

No caso da movimentação da linha fluvial da Paulista, constatamos que sempre representou uma fração ínfima da movimentação da empresa. Como já comentamos, a mesma serviu como uma “reserva de mercado” para expansão futura, o que foi realizado após a compra da Companhia Rio Claro, em que as linhas dessa companhia, são prolongadas (já estavam em construção) para uma linha paralela à da linha fluvial da Paulista (comparar a figura 31, referente a 1891, com a figura 32, referente a 1892).

Finalmente, os anos de 1891 e 1892 representam um “corte” na estrutura da Companhia Paulista, até então estável, principalmente devido à aquisição da Companhia Rio Claro. Com isso, a Paulista quase triplica sua rede de trilhos (passa de 250 km em 1890, para 708 km em 1892, ver tabela 50). Em plena crise do Encilhamento, toma uma atitude arriscada, hipotecando a rede da Companhia Rio Claro e a sua própria, para garantir o empréstimo que

respaldou a operação, atitude que não quis tomar quando da obtenção do empréstimo para a conclusão do ramal do Mogi-Guaçu.

O fortalecimento interno, no período 1880 a 1890, parece ter servido para criar as condições para esse “grande salto”, preparando a companhia para uma rede que se expandiu para todo o estado de São Paulo até a estatização em 1961.

REFERÊNCIAS

REFERÊNCIAS CITADAS

ABREU, Mauricio de Almeida. Sobre a memória das cidades In: **Colóquio O discurso geográfico na Aurora do século XXI**. Florianópolis: Programa de pós-graduação em Geografia/UFSC, 27-29 nov. 1996.

_____. Sobre a memória das cidades. **Revista da Faculdade de Letras**, Geografia I série, vol. XIV, 1998, Universidade do Porto, Portugal. Disponível em <http://ler.letras.up.pt/uploads/ficheiros/1609.pdf>. Acesso em 27 fev. 2007.

_____. Construindo uma geografia do passado: Rio de Janeiro, cidade portuária, século XVII. **Geousp**, 7, Universidade de São Paulo, 2000.

ADAS, Michel. **Machines as the measure of men**: science, technology and ideologies of western dominance. Ithaca, Nova Iorque: Cornell University Press, 1989.

ALDCROFT, Derek. The Railway Age. **Refresh**, 13, outono 1991. p. 5-8.

ANDRADE, Manuel Correia de. **A questão do território no Brasil**. São Paulo: Hucitec/IPESPE, 1995.

_____. **Imperialismo e fragmentação do espaço**. São Paulo: Contexto; Edusp, 1988.

ARIENTI, Wagner Leal; FILOMENO, Felipe Amin. Economia política do moderno sistema mundial: as contribuições de Wallerstein, Braudel e Arrighi. **Texto para discussão**. Florianópolis, UFSC, n. 04, 2004.

ARRIGHI, Giovanni. **O longo século XX**: dinheiro, poder e as origens de nosso tempo. Rio de Janeiro: Contraponto; São Paulo: Editora da Unesp, 1996.

ARRIGHI, Giovanni; SILVER, Beverly J. **Caos e governabilidade no moderno sistema mundial**. Rio de Janeiro: Contraponto; Editora UFRJ, 2001.

AZEVEDO, Augusto Cesar de Miranda. Frederico Fomm. In: GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO. **ALMANACH LITTERARIO DE SÃO PAULO PARA O ANNO DE 1880 PUBLICADO POR JOSÉ MARIA LISBOA**, 5º ANO. São Paulo: IMESP, 1982. Ed. fac-similar. p. 81-93.

BAIROCH, Paul. **Revolução industrial & subdesenvolvimento**. São Paulo: Brasiliense, 1976.

BAPTISTA, José Luiz. **O surto ferroviário e seu desenvolvimento**: Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1942.

BARKE, Michael. **Transport and trade**. Edinburgh: Oliver & Boyd, c1986.

BASSANEZI (Org.). **São Paulo do Passado**: dados demográficos, 1836, 1854, 1872, 1886, 1890, 1920. Campinas: Universidade de Campinas, 2001 (Cd-Rom).

BASSANEZI, Maria Silvia C. Beozzo; BACELLAR, Carlos de Almeida Prado. Levantamentos de população publicados da Província de São Paulo no século XIX. **Revista Brasileira de Estudos de População**, v.19, n.1, jan./jun. 2002.

BEAUD, Michel. **História do capitalismo**: de 1500 até nossos dias. São Paulo: Brasiliense, 1987.

BENÉVOLO, Ademar. **Introdução à história ferroviária do Brasil**: estudo social, político e histórico. Recife: Edições Folha da Manhã, 1953.

BERMAN, Marshall. **Tudo o que é sólido desmancha no ar**: a aventura da modernidade. São Paulo: Companhia das Letras, 1986.

BRAUDEL, Fernand. **A dinâmica do capitalismo**. Rio de Janeiro, 1987.

_____. A longa duração. In: _____. **História e ciências sociais**. Lisboa: Editorial Presença, 1990. 6. ed. p. 7-39. (Original de 1969).

BRUNHES, Jean. **Geografia Humana**. Rio de Janeiro: Editora Fundo de Cultura, 1962.

BRUNO, Ernani Silva. **Viagem ao país dos paulistas**: ensaio sobre a ocupação da área vicentina e a formação de sua economia e de sua sociedade nos tempos coloniais. Rio de Janeiro: Livraria José Olympio, 1966.

BURNS, E. Bradford. Cultures in conflict: the implication of modernization in Nineteenth-century Latin America. In: BERNHARD, Virginia (ed.) **Elites, masses, and modernization in Latin America, 1850-1930**. Austin, Londres: University of Texas Press, 1979. p. 11-?.

CALDEIRA, Jorge. **Mauá**: empresário do império. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.

CAMARGO, José Francisco de. **Crescimento da população no Estado de São Paulo e seus aspectos econômicos**: ensaio sobre as relações entre a demografia e a economia. São Paulo: Universidade de São Paulo, Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras, 1952.

CANABRAVA, Alice P. A grande lavoura. In: HOLANDA, Sérgio Buarque de; CAMPOS, Pedro Moacyr (dirs.). **História Geral da Civilização Brasileira**. São Paulo: Difel, 1972. 4. ed., tomo II, vol. 4. p. 85-137.

CANO, Wilson. **Raízes da concentração industrial em São Paulo**. São Paulo: Difel, 1975.

CAPEL, Horácio. **Filosofía y ciencia en la geografía contemporánea**: una introducción a la geografía. Barcelona, Espanha: Barcanova, 1981.

CASTRO, Ana Célia. **As empresas estrangeiras no Brasil**: 1860-1913. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1979.

CASTRO, Bertholdo de. **Na trilha das ferrovias**. Rio de Janeiro: Reler, 2005.

CHASE-DUNN, Christopher et al. Trade globalization since 1795: waves of integration in the World-System. **American Sociological Review**. 2000, vol. 65, fev. P. 77-95.

CLARK, Gregory. The Great Escape: The Industrial Revolution in Theory and in History. **Readings**. University of California – Davis, 2003. Disponível em: <http://www.econ.ucdavis.edu/faculty/gclark/papers/IR2003.pdf>. Acesso em 12 nov. 2006.

_____. The British Industrial Revolution, 1760-1860. **Readings**. University of California – Davis, 2005. Disponível em: <http://www.econ.ucdavis.edu/faculty/gclark/ecn110b/readings/ecn110b-chapter2-2005.pdf>. Acesso em 12 nov. 2006.

_____. The great divergence: world economic growth since 1800. **Readings**. University of California – Davis. Disponível em: <http://www.econ.ucdavis.edu/faculty/gclark/GlobalHistory/Global%20History-12.pdf>. Acesso em 12 nov. 2006.

_____. **A Farewell to Alms: A Brief Economic History of the World**. University of Califórnia – Davis. Parte disponível em: <http://www.econ.ucdavis.edu/faculty/gclark/ecn110b>. Acesso em 21 dez. 2007.

CORRÊA, Roberto Lobato. A periodização da rede urbana da Amazônia. **Revista Brasileira de Geografia**. Rio de Janeiro, ano 49, n. 3, 1987. p. 39-68.

_____. **Região e organização espacial**. São Paulo: Ática, 1995. 5. ed.

_____. Territorialidade e corporação: um exemplo. In: SANTOS, Milton et. al (orgs.). **Território Globalização e Fragmentação**. São Paulo: Hucitec/ANPUR, 1996. 3ª ed. p. 251-256.

_____. Interações Espaciais. In: CASTRO, Iná Elias de; GOMES, Paulo César da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato (orgs.). **Explorações Geográficas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997. p. 279-318.

_____. **Redes geográficas e teoria dos grafos**. Rio de Janeiro: UFRJ/LAGET, 1999. 30 p. (Textos LAGET, Série Pesquisa e Ensino, 1).

_____. Corporação e espaço – uma nota. In: _____. **Trajetórias geográficas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2001. 2. ed. p. 213-233.

_____. Processos espaciais e a cidade. In: _____. **Trajetórias geográficas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2001a. 2. ed. p. 121-143.

COSTA, Emilia Viotti da. **Da senzala à Colônia**. São Paulo: Brasiliense, 1966.

DARBY, H. C. On the relations of geography and history. In: GREEN, D. Brooks (org.). **History geography**: a methodological portrayal. Savage: Rowman & Littlefield. 1991. p. 34-45.

DEAN, Warren. **A industrialização de São Paulo**. São Paulo: Difel, 19-?. 3. ed.

_____. **Rio Claro**: um sistema brasileiro de grande lavoura, 1820-1920. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1977.

DEBES, Célio. **A caminho do Oeste**: subsídios para a história da Companhia Paulista de Estradas de Ferro e das ferrovias de São Paulo. São Paulo: Companhia Paulista de Estradas de Ferro, 1968.

_____. Uma ferrovia assassinada. **Revista Brasileira**, 2006, abr.-mai.-jun., ano XII, Academia Brasileira de Letras, n. 47, p. 301-316.

DIAS, Leila Christina. **Redes**: emergência e organização. Disponível em <http://www.cfh.ufsc.br/~imprimat/artigos/leila-dias.htm> Acesso em 29 nov. 2002.

_____. Redes: emergência e organização. In: CASTRO, Iná Elias de et. al. (orgs.). **Geografia**: conceitos e temas. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1995. p. 141-162.

DOBB, Maurice. **A evolução do capitalismo**. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1973. 3ª ed.

DOMINGUES NETO, Hilário. **Navegação do Mogi-Guaçu**: a formação de um mercado interno regional na órbita da economia cafeeira (1883-1903). Congreso Latinoamericano de História Econômica, 1. Montevidéu, 5-7 dez. 2007. Disponível em: <http://cladhe1.programacientifico.info/programa/buscar_area.php?Area=Simposio13> Acesso em 03 jan. 2008.

DUNCAN, Julian Smith. **Public and private operation of railways in Brasil**. Londres: P. S. King & Son, 1932.

DUPAS, Gilberto. **O mito do progresso**. São Paulo: Editora UNESP, 2006.

EISENBERG, Peter L. A mentalidade dos fazendeiros no Congresso Agrícola de 1878. In: LAPA, José Roberto do Amaral (org.). **Modos de produção e realidade brasileira**. Petrópolis: Vozes, 1980. p. 167-194.

EL-KAREH, Almir Chaiban. **Filha branca de mãe preta**: a Companhia da Estrada de Ferro D. Pedro II (1855-1865). Petrópolis: Ed. Vozes, 1982.

ESTAVILLE, JR., Lawrence E. Organizing Time in Historical Geography. In: GREEN, D. Brooks (ed.). **Historical Geography**: a methodological portrayal. Savage, Maryland: Rowman & Littlefield Publishers, c1991. p. 310-324.

GARCIA, Liliana Bueno dos Reis. Imagens do passado: café, ferrovia e a cidade de Rio Claro. **Geografia**, Rio Claro, 19(2), 149-166, out. 1994.

GERODETTI, João Emilio; CORNEJO, Carlos. **Lembranças de São Paulo**: o interior paulista nos cartões-postais e álbuns de lembranças. São Paulo: Solaris, 2003.

GIESBRECHT, Ralph Mennucci. **Estações ferroviárias do estado de São Paulo**. Disponível em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br> Acesso em 11 mar. 2005.

GOULART, José Alípio. **Meios e instrumentos de transporte no interior do Brasil**. S/local: Ministério da Educação e Cultura, 1959.

GRAHAM, Richard. **Grã-Bretanha e o início da modernização no Brasil, 1850-1914**. São Paulo: Brasiliense, 1973.

GRANDI, Guilherme. **Café e expansão ferroviária**: a Companhia E. F. Rio Claro (1880-1903). São Paulo: Annablume; Fapesp, 2007.

_____. A aquisição da Rio Claro-São Paulo Railway Company pela Companhia Paulista: uma leitura dos argumentos do engenheiro Adolpho Pinto. **Revista Interdisciplinar História e Economia**. São Paulo. Vol. 2, 2. semestre 2006.

GREMAUD, Amaury Patrick. A política econômica na passagem do século XIX para o XX: controvérsias em torno da questão monetária. In: CONGRESSO BRASILEIRO DE HISTÓRIA ECONÔMICA; 5., Conferência Internacional de História de Empresas, 6., 2003. Caxambu. **Textos**. Niterói: Associação Brasileira de Pesquisadores em História Econômica, 2003, Mesa redonda 4. Disponível em <http://www.abphe.org.br/congresso2003/Textos/Abphe_2003_108.pdf>. Acesso em 20 nov. 2006.

HAESBAERT, Rogério. **O mito da desterritorialização**: do 'fim dos territórios'à multiterritorialidade. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2004.

HARVEY, David. **Los límites del capitalismo y la teoría marxista**. México: Fondo de Cultura Económica, 1990.

_____. **Condição pós-moderna**: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural. São Paulo: Edições Loyola, 1992. 5ª ed.

HENDERSON, William Otto. **A Revolução Industrial**. São Paulo: Verbo; Edusp. 1979.

HOBSBAWM, Eric. **A era dos impérios**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988.

HUGILL, Peter J. **Global communications since 1844**: geopolitics and technology. Baltimore e Londres: The John Hopkins University Press, 1999.

KENNEDY, Paul. **Ascensão e queda das grandes potências**: transformação econômica e conflito militar de 1500 a 2000. Rio de Janeiro: Campus, 1989.

KLEIN, Herbert. Migração internacional na história das Américas. In: FAUSTO, Boris. **Fazer a América**: a imigração em massa para a América Latina. São Paulo: Edusp, 1999. p. 13-31.

LA BLACHE, Paul Vidal de. **Princípios de Geografia Humana**. Lisboa: Cosmos, 1954.

LATOUCHE, Serge. **A ocidentalização do mundo**: ensaio sobre a significação, o alcance e os limites da uniformização planetária. Petrópolis: Vozes, 1996. 2. ed.

LUZ, Nícia Vilela. **A luta pela industrialização do Brasil**. São Paulo: Ed. Alfa Omega, 1978.

MACHADO, Lia Osório. Limites, fronteiras, redes. In: STROHAECKER, T. M. et. al. (org.). **Fronteiras e Espaço Global**. Porto Alegre: AGB, 1998. p.41-49.

MARX, Karl. **O capital**: edição resumida. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1982. 7. ed.

MATOS, Odilon Nogueira de. Vias de comunicação. In: HOLANDA, Sérgio Buarque de. **História Geral da Civilização Brasileira**. São Paulo: Difel, 1972. tomo II, vol. 4. p. 42-59.

_____. **Café e ferrovias**: a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira. Campinas: Pontes, 1990. 4. ed.

MATTOON JR., Robert Howard. **The Companhia Paulista de Estradas de Ferro, 1868-1900**: a local railway enterprise in São Paulo, Brazil. Verificar.: Yale University., 1971.

MAUTNER, Yvonne. A era das estradas de ferro: o trabalho assalariado na indústria da construção. **Espaço & Debates**, São Paulo, n. 36, p. 62-68, 1992.

MAZZUIA, Mario. **Jundiaí e sua história**. Jundiaí: Prefeitura Municipal de Jundiaí, 1979.

MELLO, João Manuel Cardoso de. **O capitalismo tardio**. São Paulo: Brasiliense, 1982.

MERCIER, Guy. **The Geography of Friedrich Ratzel and Paul Vidal de la Blache**: a comparative analysis. Disponível em: <http://www.siue.edu/GEOGRAPHY/ONLINE/mercier.htm>. Acesso em 15 nov. 2007.

MICKLETHWAIT, John; WOOLDRIDGE, Adrian**. A companhia**: breve história de uma idéia revolucionária. Rio de Janeiro: Objetiva, 2003.

MILLIET, Sérgio. **Roteiro do café e outros ensaios**: contribuição pra o estudo da história econômica e social do Brasil. São Paulo: Ed. Hucitec; Instituto Nacional do Livro: Fundação Nacional Pró-Memória, 1982. 4. ed.

MITCHELL, B. R. **European Historical Statistics 1750-1970**. Londres: The Macmillan Press, 1978.

MONBEIG, Pierre. **Pioneiros e fazendeiros de São Paulo**. São Paulo: Hucitec; Polis, 1984.

MORAES, A. C. R. **Ideologias Geográficas**: espaço, cultura e política no Brasil. São Paulo: Hucitec, 1988.

MOREIRA, Ruy. As categorias espaciais da construção geográfica das sociedades. **GEOgraphia**, Niterói, n. 5, p. 19-41. set. 2001.

MÜLLER, Daniel Pedro. **Ensaio d'um quadro estatístico da Província de São Paulo**: ordenado pelas leis provinciais de 11 de abril de 1836 e 10 de março de 1837. São Paulo: Governo do Estado, 1978. 3. ed. (original de 1838).

OFFNER, Jean-Marc; PUMAI, Denise. **Reseaux e Territoires**: significations croisées. Paris: L'Aube, 1996.

PESTANA, Paulo R. **A expansão econômica do estado de S. Paulo num século** (1822-1922). São Paulo: Secretaria da Agricultura, Commercio e Obras Publicas do Estado de São Paulo, 1923.

PHILO, Chris. História, geografia e o "mistério ainda maior" da geografia histórica. In: GREGORY, Derek; MARTIN, Ron; SMITH, Graham (orgs.). **Geografia humana: sociedade, espaço e ciência social**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1996. p. 269-298.

PINCANÇO, Francisco. **Viação férrea do Brazil**: descripção technica e estatistica de todas as novas estradas de ferro. Rio de Janeiro: Typ. E Tilh. De Machado & C., 1884.

PINTO, Adolfo Augusto. **História da viação pública de São Paulo** (Brasil). São Paulo: Typographia e Papelaria de Vanorden & Cia., 1903.

PINTO, Estevão. **História de uma estrada de ferro do Nordeste**: contribuição para o estudo da formação e desenvolvimento da empresa "The Great Western of Brazil Railway Company Limited" e de suas relações com a economia do Nordeste brasileiro. Rio de Janeiro: José Olympio Ed., 1949.

PLASSARD, François. **Transport et territoire**. Paris: La Documentation Française, 2003.

PONS, Joana Maria Seguí; BEY, Joana Maria Petrus. **Geografía de redes y sistemas de transporte**. Madri, Espanha: Editorial Sintesis, 1991.

RAFFESTIN, Claude. **Por uma Geografia do poder**. São Paulo: Ática, 1993.

RAY, Christoffer. O Sesquicentenário da Ferrovia no Brasil – V: a primeira ferrovia inaugurada no Brasil. **História nos trilhos**, coluna n. 20, abr. 2004. Disponível em < http://www.anpf.com.br/histnostrilhos/historianostrilhos20_abril2004.htm> Acesso em 16 nov. 2006.

REDONDO, Garcia. **A primeira concessão de estrada de ferro dada no Brasil**: memória lida na sessão magna do Instituto Histórico de 1 de novembro de 1895. São Paulo: Typ. do Diario Official, 1901.

REVISTA DE ESTRADAS DE FERRO. Rio de Janeiro: Typ. de Machado & C., n. 48, dez. 1888.

RIBEIRO, Ana Clara Torres. Pequena reflexão sobre categorias da teoria crítica do espaço:território usado, território praticado. In: SOUZA, Maria Adélia Aparecida de (org.). **Território brasileiro**: usos e abusos. Campinas: Edições Territorial, 2003.

ROSSETTO, Pedro Francisco. Reconstituição do traçado da "estrada dos Goiases" no trecho da atual mancha urbana de Campinas. In: **Anais do Museu Paulista**. São Paulo. N. Sér. v.14. n.2. p. 141- 191. jul.- dez. 2006. Disponível em <http://redalyc.uaemex.mx/redalyc/src/inicio/ArtPdfRed.jsp?iCve=27314206>. Acesso em 04 out. 2007.

SACK, Robert David. **Human territoriality**: its theory and history. Cambridge: Cambridge University Press, 1986.

SAES, Flávio Azevedo Marques de. Transportes e comunicações. In: FUNDAÇÃO INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Estatísticas históricas do Brasil**: séries econômicas, demográficas e sociais de 1550 a 1988. Rio de Janeiro: IBGE, 1990. 2. ed.

_____. **As ferrovias de São Paulo, 1870-1940**. São Paulo: Hucitec; Brasília: INL, 1981.

SAMPAIO, Silvia Selingardi. O modelo de desenvolvimento dos transportes em países sub-desenvolvidos: o caso do Sudeste brasileiro. In: ENCONTRO NACIONAL DOS GEÓGRAFOS, 4., 1980, Rio de Janeiro. **Anais**... Rio de Janeiro: AGB, 1980. p. 578-579.

SÁNCHEZ. Joan-Eugeni. **Geografía Política**. Madri: Sintesis, 1992.

SANTOS, Milton. **A urbanização desigual**: a especificidade do fenômeno urbano em países subdesenvolvidos. Petrópolis: Vozes, 1982. 2. ed.

_____. O relógio e o tempo. **Folha de São Paulo**. 13 out. 1989.

_____. **Técnica, Espaço, Tempo**: globalização e meio técnico-científico informacional. São Paulo: Editora Hucitec, 1997. 3. ed.

_____. **A Natureza do Espaço**: Técnica e tempo. Razão e Emoção. São Paulo: Edusp, 2004. 4. ed.

_____. **O Espaço dividido**: os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos. São Paulo: Edusp, 2004b. 2. ed.

_____. **Pensando o espaço do homem**. São Paulo: Edusp, 2004c. 5 ed.

_____. **Por uma geografia nova**: da crítica da Geografia a uma Geografia crítica. São Paulo: Edusp, 2004d. 6. ed.

SANTOS, Milton; SILVEIRA, María Laura. **O Brasil**: território e sociedade no início do século XXI. Rio de Janeiro: Record, 2001.

SÃO PAULO. Instituto Geográfico e Cartográfico. **Quadro desmembramento territorial-administrativo dos municípios paulistas**. São Paulo: Instituto Geográfico e Cartográfico, 1995a.

SÃO PAULO. Instituto Geográfico e Cartográfico. **Municípios e distritos do Estado de São Paulo**. São Paulo: Instituto Geográfico e Cartográfico, 1995b.

SCHIVELBUSCH, Wolfgang. **Railway jorney**: the industrialization of time and space in the 19th century. Nova Iorque: Urizen Books, c1979.

SCHNERB, Robert. **O século XIX**: o apogeu da civilização européia. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1996.

SILVA, Marcelo Werner da. **A paisagem urbana da cidade de São Paulo na visão de viajantes estrangeiros, 1808-1858**. 2002. 234 p. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Instituto de Geociências e Ciências Exatas, Universidade Estadual Paulista, Rio Claro.

SILVA, Moacir M. F. **Geografia dos transportes no Brasil**. Rio de Janeiro: IBGE, 1949.

SILVA, Sérgio. **A expansão cafeeira e origens da indústria no Brasil**. São Paulo: Alfa-Omega, 1976.

SILVEIRA, Márcio Rogério. **A importância geoeconômica das estradas de ferro no Brasil**. 2003. 454 f. Tese (Doutorado em Geografia) - Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente.

SODRÉ, Nelson Werneck. **Brasil**: radiografia de um modelo. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1987.

SOUZA, Marcelo José Lopes de. O território: sobre espaço e poder, autonomia e desenvolvimento. In: CASTRO, Iná Elias de et. al. (orgs.). **Geografia**: conceitos e temas. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1995.

STEIN, Jeremy. Reflections on time, time-space compression and technology in the nineteenth century. In: MAY, Jon; THRIFT, Nigel (eds.). **Timespace**: geographies of temporality. Londres; Nova Iorque: Routledge, 2001. p. 106-119.

SUMMERHILL, William Roderick. **Order against progress**: government, foreign investment, and railroads in Brazil, 1854-1913. Stanford: Stanford Univ. Press, 2003.

TAAFFE, E. J.; MORILL, R. L.; GOULD, P. R. Transport expansion in underdeveloped countries a comparative analysis. In: HURST, Michael E. Eliot (ed.). **Transportation geography**: comments and readings. Nova Iorque: McGraw-Hill, 1974. p. 386-406.

TAUNAY, Afonso d'Escragnolle. **História do café no Brasil**. Rio de Janeiro: Departamento Nacional do Café, 1939-1943. 15 vols.

TEIXEIRA, Paulo Eduardo. O processo migratório na formação de Campinas: 1765 – 1830. **Revista Brasileira de Estudos de População**, 2002. Disponível em: <http://members.tripod.com/~Historia_Demografica/pesquisadores/teixeira/abep-rev-2002.pdf.>. Acesso em 04 out. 2007.

TELLES, Pedro C. da Silva. **História da Engenharia no Brasil** (Séculos XVI a XIX). Rio de Janeiro: Livros Técnicos e Científicos Editora S. A., 1984.

TOPIK, Steven. O sistema ferroviário. In: _____. **A presença do Estado na economia política do Brasil de 1889 a 1930**. Rio de Janeiro: Record, 1987. p. 111-150.

VASCONCELOS. Pedro de Almeida. Categorias e conceitos da geografia e sua utilização no estudo das cidades brasileiras no período escravagista. In: SIMPÓSIO NACIONAL DE GEOGRAFIA URBANA, 6, 1999, Presidente Prudente: **Anais**... Presidente Prudente: UNESP; AGB, 1999, p. 25-29.

WALLERSTEIN, Immanuel. **Capitalismo histórico e civilização capitalista**. Rio de Janeiro: Contraponto, 2001.

_____. A análise dos sistemas-mundo: a segunda fase. In: _____. **Impensar a ciência social**: os limites dos paradigmas do século XIX. São Paulo: Idéias e Letras, 2006. p. 305-312.

ZERUBAVEL, Eviatar. The Standardization of time: a sociohistorical perspective. **American Journal of Sociology**, jul. 1982, v. 88, n. 1. p. 1-23.

ZORZO, Francisco Antônio. **As práticas de territorialização e a formação de uma rede urbana no Brasil**: doze cidades conectadas pela ferrovia no sul do Recôncavo e Sudoeste da Bahia 1870-1930. Barcelona, Espanha, 1999. 334 p. Tese (Doutorat de Història de la Arquitectura – Història Urbana) – Departament de Composició Arquitectònica – ETSAB.

_____. **Ferrovia e rede urbana na Bahia**: doze cidades conectadas pela ferrovia no sul do Recôncavo e Sudoeste Baiano (1870-1930). Feira de Santana: Universidade Estadual de Feira de Santana, 2001.

FONTES PRIMÁRIAS CITADAS

ATAS DO CONSELHO DE ESTADO PLENO: Terceiro Conselho de Estado, 1850-1857 Disponível em: <http://www.senado.gov.br/sf/publicacoes/anais/pdf/ACE/ATAS4-Terceiro_Conselho_de_Estado_1850-1857.pdf>. Acesso em 07 nov. 2006.

BRASIL. Ministério dos Negócios do Império, 1852.
Relatório apresentado à Assembléa Geral Legislativa na primeira sessão da nona legislatura pelo ministro e secretário d'estado dos negócios do Império Francisco Gonçalves Martins. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1853. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/hartness/imperio.html>. Acesso em 08 fev. 2007.

BRASIL. Ministério dos Negócios da Agricultura, Commercio e Obras Públicas, 1867.
Relatorio apresentado à Assembléa Geral Legislativa na segunda sessão da decima terceira legislatura pelo Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, Manoel Pinto de Souza Dantas. Rio de janeiro: Typographia do Diário do Rio de Janeiro, 1868. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/hartness/agricultura.html>. Acesso em 08 fev. 2007.

BRASIL. Ministério dos Negócios da Agricultura, Commercio e Obras Públicas, 1868.
Relatorio apresentado à Assembléa Geral Legislativa na primeira sessão da decima quarta legislatura pelo Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, Joaquim Antão Fernandes Leão. Rio de janeiro: Typographia do Diário do Rio de Janeiro, 1869. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/hartness/agricultura.html>. Acesso em 08 fev. 2007.

BRASIL. Ministério dos Negócios da Agricultura, Commercio e Obras Públicas, 1869.
Relatorio apresentado à Assembléa Geral Legislativa na segunda sessão da decima quarta legislatura pelo Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, Diogo Velho Cavalcanti de Albuquerque. Rio de janeiro: Typographia Universal de E. & H. Laemmert, 1870. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/hartness/agricultura.html>. Acesso em 08 fev. 2007.

BRASIL. Ministério dos Negócios da Agricultura, Commercio e Obras Públicas, 1873.
Relatorio apresentado à Assembléa Geral Legislativa na terceira sessão da decima quinta legislatura pelo Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, José Fernandes da Costa Pereira Junior. Rio de janeiro:

Typographia Americana, 1874. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/hartness/agricultura.html>. Acesso em 08 fev. 2007.

COLLECÇÃO DAS LEIS DO IMPERIO DO BRASIL DE 1835: parte primeira. Rio de Janeiro, Typographia Nacional, 1864. Disponível em: <http://www2.camara.gov.br/legislacao/publicacoes/doimperio>. Acesso em Acesso em 07 nov. 2006.

COLLECÇÃO DAS LEIS DO IMPERIO DO BRASIL DE 1852: tomo 13, parte 1. Rio de Janeiro: Typogrphia Nacional, 1853. Disponível em: <http://www2.camara.gov.br/legislacao/publicacoes/doimperio>. Acesso em Acesso em 07 nov. 2006.

COLLECÇÃO DAS LEIS DO IMPERIO DO BRASIL DE 1852: tomo 15, parte 2. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1853. Disponível em: <http://www2.camara.gov.br/legislacao/publicacoes/doimperio>. Acesso em Acesso em 07 nov. 2006.

COLLECÇÃO DAS LEIS DO IMPERIO DO BRASIL DE 1856. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1857. Tomo XIX, Parte II. Disponível em: <http://www2.camara.gov.br/legislacao/publicacoes/doimperio>. Acesso em Acesso em 07 nov. 2006.

COLLECÇÃO DAS LEIS DO IMPÉRIO DO BRASIL DE 1873. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1873. Tomo XXXII, parte I. Disponível em: <http://www2.camara.gov.br/legislacao/publicacoes/doimperio>. Acesso em 02 nov. 2007.

RECENSEAMENTO DO BRAZIL EM 1872. Rio de Janeiro: Typ. De G. Leuzinger & Filhos, 1872.

REFCI – Relatórios da Companhia Ituana de Estradas de Ferro. Período 1869-1893.

REFCM. Relatórios da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro . Período 1869-1893.

REFCP. Relatórios da Companhia Paulista de Estradas de Ferro. Período 1869-1893.

RELATÓRIO DO PRESIDENTE DA PROVÍNCIA DE 1855. **Discurso com que o illustrissimo e excellentissimo senhor dr. José Antonio Saraiva, presidente da província de S. Paulo, abrio a Assembléa Legislativa Provincial no dia 15 de fevereiro de 1855**. São Paulo: Typ. 2 de Dezembro de Antonio Louzada Antunes, 1855. Disponível em: <http://www.crl.edu/content/brazil/sao.htm>. Acesso em 08 nov. 2006.

RELATÓRIO DO PRESIDENTE DA PROVÍNCIA DE SÃO PAULO DE 1865. **Relatório apresentado à Assembléa Legislativa Provincial de São Paulo na segunda sessão da décima quinta legislatura no dia 2 de fevereiro de 1865 pelo presidente da mesma Província o Conselheiro João Crispiniano Soares**. São Paulo: Typographia Imparcial, 1865. Disponível em: <http://www.crl.edu/content/brazil/sao.htm>. Acesso em 08 nov. 2006.

RELATÓRIO DO PRESIDENTE DA PROVÍNCIA DE SÃO PAULO DE 1868. **Relatorio apresentado a Assembléa Legislativa Provincial de São Paulo na primeira sessão da decima oitava legislatura no dia 2 de fevereiro de 1868 pelo presidente da mesma provincia, o conselheiro Joaquim Saldanha Marinho**. São Paulo, Typ. do Ypiranga, 1868. Disponível em: <http://www.crl.edu/content/brazil/sao.htm>. Acesso em 08 nov. 2006.

RELATÓRIO DO PRESIDENTE DA PROVÍNCIA DE SÃO PAULO DE 1870. **Relatorio apresentado á Assembléa Legislativa Provincial de S. Paulo pelo Presidente da Provincia, o Exm. Sr. Dr. Antonio Candido Da Rocha, no dia 2 de Fevereiro de 1870**. São Paulo: Typ. Americana, 1870. Disponível em: <http://www.crl.edu/content/brazil/sao.htm>. Acesso em 08 nov. 2006.

RELATÓRIO DO PRESIDENTE DA PROVÍNCIA DE SÃO PAULO DE 1874. **Relatorio apresentado á Assembléa Legislativa Provincial de S. Paulo pelo presidente da provincia, o exm. sr. dr. João Theodoro Xavier em 5 de fevereiro de 1874**. S. Paulo, Typ. Americana, 1874. Disponível em: <http://www.crl.edu/content/brazil/sao.htm>. Acesso em 08 nov. 2006.

RELATÓRIO DO PRESIDENTE DA PROVÍNCIA DE 1881. **Relatorio apresentado á Assembléa Legislativa Provincial de S. Paulo pelo presidente da provincia, Laurindo Abelardo de Brito, no dia 13 de janeiro de 1881**. Santos, Typ. a Vapor do Diario de Santos, 1881. Disponível em: <http://www.crl.edu/content/brazil/sao.htm>. Acesso em 08 nov. 2006.