

WILMA PERES COSTA

FERROVIAS E TRABALHO ASSALARIADO EM SÃO PAULO

Dissertação de Mestrado em
Sociologia apresentada ao
Departamento de Ciências
Sociais do Instituto de Fi-
losofia e Ciências Humanas
UNICAMP.

Orientador: Prof.Dr. Manoel Tosta Berlinck

CAMPINAS
1976

UNICAMP
BIBLIOTECA CENTRAL

Para

Cássia, Luiz,
Jô e Vânia

e

Luiz Flávio

Agradecimentos

A Luiz Flávio

companheiro e colaborador

A Manoel

orientador e amigo

Este trabalho foi realizado com o auxílio do Population Council (março a dezembro de 1974) e da Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo - FAPESP - (janeiro a setembro de 1975)

Í N D I C E

INTRODUÇÃO	1
PARTE I REFERENCIAL HISTÓRICO	
Capítulo I	
<u>A Economia Mercantil-Escravista- traços gerais .</u>	11
O contexto internacional	11
A situação interna	21
Capítulo II	
<u>O café no Estado de São Paulo</u>	29
O café no Vale do Paraíba -traços gerais.	29
Antecedentes do café na região centro-	
oeste: a lavoura canavieira	36
A situação em meados do século XIX	63
PARTE II FERROVIAS EM SÃO PAULO	
Capítulo III	
<u>O Capital Inglês</u>	73
Primórdios	73
O capital inglês nas ferrovias paulistas.	86
Capítulo IV	
<u>O Capital Nacional</u>	94
A Companhia Paulista	94
Expansão	110
Um empreendimento familiar	118
Capítulo V	
<u>Ferrovia e Trabalho Assalariado</u>	130

A discussão	130
A ferrovia como viabilizadora do trabalho assalariado	143
A empresa ferroviária como núcleo de trabalho assalariado	155
Bibliografia	173

ÍNDICE DAS TABELAS

1- CONSTRUÇÃO DE LINHAS FERROVIÁRIAS NO MUNDO POR DÉCADA	15
2- NÚMERO DE ENGENHOS E PRODUÇÃO DE AÇÚCAR E DE AGUARDENTE EM ITU	42
3- NÚMERO DE ENGENHOS E PRODUÇÃO DE AÇÚCAR E DE AGUARDENTE EM CAMPINAS	43
4- PRODUÇÃO DE AÇÚCAR, CAFÉ E ALGODÃO (EM ARROBAS)	50
5- CONCENTRAÇÃO DE ESCRAVOS NO ANO DE 1836 PARA ALGUNS MUNICÍPIOS - REGIÃO CENTRO- OESTE E VALE DO PARAÍBA	58
6- CONCENTRAÇÃO DE MÃO DE OBRA ESCRAVA POR ZONA DO ESTADO DE SÃO PAULO	58
7- ZONA NORTE- PRODUÇÃO DE AÇÚCAR E CAFÉ EM ARROBAS	59
8- ZONA CENTRAL- PRODUÇÃO DE AÇÚCAR E CAFÉ EM ARROBAS	59
9- ESTRUTURA DA PROPRIEDADE DA COMPANHIA PAULISTA - 1869-1900	106
10- COMPANHIA MOGIANA - AÇIONISTAS POR RESIDÊNCIA 30/06/1874	123
11- PREÇOS UNITÁRIOS DA CENTRAL DO BRASIL EM VÁRIAS FASES DE SUA CONSTRUÇÃO	160
12- SALÁRIOS DE FERROVIÁRIOS SEGUNDO OS OFÍCIOS	161
13- COMPARAÇÃO DE SALÁRIOS - DIVERSOS OFÍCIOS RIO DE JANEIRO E BUENOS AIRES	162

INTRODUÇÃO

O objeto deste trabalho situa-se na intersecção de três grandes temas: a produção cafeeira paulista, a expansão ferroviária e a transição para o sistema de trabalho assalariado. Todos esses temas tem sido bastante estudados na historiografia brasileira. Não se tem o objetivo de adicionar informações novas nesses campos. O que se pretende é investigar os pontos de contato entre esses temas de estudo. Mais especificamente, objetiva-se investigar o papel da expansão ferroviária na viabilização do trabalho assalariado e sua contribuição para a própria formação de um mercado de trabalho livre, o que significa, que o objeto se insere no interior do agregado maior que se intitula a transição capitalista no Brasil.

Tal colocação do problema envolve duas questões fundamentais.

Em primeiro lugar, a economia brasileira deve ser abordada como parte do complexo capitalista internacional, posição em que se encontra desde os primórdios da colonização. No entanto, a forma de articulação de nossa economia com os centros hegemônicos do capitalismo sofre, com a evolução e transformação desse sistema, alterações qualitativas que repercutem sobre a sua dinâmica interna.

Dessa forma, a ruptura do pacto colonial e a concomitante repressão inglesa ao tráfico de escravos são

um capítulo da constituição do capitalismo como sistema internacional. Vale dizer, o processo de subordinação do capital mercantil ao capital industrial traz consigo a necessidade da generalização das relações de produção capitalistas em escala internacional.

Pode-se afirmar que, durante todo o período colonial, em linhas gerais, o capital mercantil predominava, de maneira ainda autônoma, a nível internacio -
nal. O pacto colonial, realização máxima do capital mer -
cantil, não envolve a obrigatoriedade da generalização de
relações de produção capitalistas. Com efeito, enquanto o
capital mercantil permanece contido na esfera da circula -
ção, seu papel se resume ao de promover o intercâmbio de
mercadorias, qualquer que seja o modo de produção que as
tenha gerado, exigindo-se como único pré-requisito a for
ma mercadoria e seu corolário, o dinheiro. Os extremos en
tre os quais essas mercadorias são intercambiadas, atra -
vés do capital mercantil, não concernem a este último, e -
xistindo para ele como fixos. Dessa maneira, as trocas po
dem ser efetuadas entre organizações da produção as mais
heterogêneas, sem que isso acarrete qualquer impecilho pa
ra o movimento do capital mercantil.¹

A produção colonial escravista vai apa -
recer no Brasil, portanto, como forma específica de arti -
culação de nossa economia ao mercado mundial, no qual seus
produtos assumirão o caráter de mercadorias, sem que a pre
sença da escravidão represente qualquer entrave.

Quando, porém, superando a etapa da manu

fatura, a grande indústria se torna hegemônica, esta última passa a criar o mercado, ou conquistá-lo com suas mercadorias. No mesmo movimento, o comércio se converte em uma esfera subordinada da produção e conseqüentemente, o capital mercantil se converte em um segmento do capital em seu conjunto. A grande indústria traz consigo a produção em massa e sua tendência passa a ser a de ampliar cada vez mais o mercado existente .

A passagem para a fase da Grande Indústria nos centros hegemônicos (e, conseqüentemente, a subordinação do capital mercantil ao industrial) deverá ter uma repercussão revolucionária no mundo colonial. Por um lado, será necessário romper os limites do mercado, isto é, romper o pacto colonial. Por outro, os países coloniais deixarão a sua condição de produtores de bens caros e raros para assumir o papel de produtores de matérias primas baratas e wage - goods para as potências industriais. Essa nova condição se tornará cada vez mais incompatível com a persistência da escravidão, uma vez que só o trabalho assalariado e a introdução de tecnologia moderna podem tornar a produção maciça e barata e, concomitantemente, criar um mercado de massa para os bens industriais. Daí o movimento de Independência das colônias e a repressão britânica ao tráfico negreiro. Como vanguarda desse processo, o capital britânico é agora induzido a revolucionar a organização da produção naqueles espaços que, durante a hegemonia absoluta do capital mercantil, não haviam ainda consolidado relações de produção capitalistas, sem que isso tivesse significado qualquer en

trave a essa hegemonia.

Desse ponto de vista, com relação à cafeicultura paulista, a expansão ferroviária, a maquinização do beneficiamento e a introdução do trabalho assalariado apresentam-se como um aspecto da generalização das relações de produção capitalistas em escala internacional, pressionada pela nova etapa do modo de produção capitalista. Consequentemente, a expansão ferroviária paulista apresenta-se como um capítulo da exportação britânica de capitais (mesmo quando sob direção nacional, as ferrovias se processam com maquinaria, tecnologia e, frequentemente, financiamento, ingleses) que vai atuar de maneira eficaz onde a pressão diplomática se mostrara morosa e ineficiente.

Porém, colocado o problema apenas sob essa ótica, corre-se o risco de um viés perigoso: o de explicar o desenvolvimento da economia brasileira apenas pelos condicionamentos externos, reduzindo-a a mero reflexo da situação internacional.

Para evitar tal risco considera-se indispensável levar em conta a dinâmica interna da economia cafeeira como contexto específico da transição. Dessa forma, trabalho assalariado e ferrovia aparecem no bojo das transformações exigidas pelo complexo cafeeiro para romper os entraves impostos ao processo de acumulação (custos crescentes dos transportes a medida em que o cultivo se distancia dos portos e o preço também crescente do escravo em consequência da proibição definitiva do tráfico).

O que se apresenta diante dos cafeicultores paulistas é mais do que uma crise conjuntural; a solução da crise potencial implica na disponibilidade para adotar medidas qualitativamente novas, cujo alcance histórico tem como significação última a adoção de relações de produção capitalistas. A forma como a cafeicultura paulista reagiu a esse desafio remete-nos novamente ao duplo enfoque: a interferência dos fatores externos e internos.

Isso porque, em primeiro lugar, é preciso que a solução esteja disponível no horizonte histórico contemporâneo. Nesse aspecto, a conjuntura é invulgarmente propícia. A consolidação da Grande Indústria na Europa trará consigo o aperfeiçoamento das vias de comunicação e o desenvolvimento da indústria de transportes, como arma para a conquista dos mercados estrangeiros. Nesse contexto, a ferrovia surgirá como a invenção-símbolo do século XIX, sintetizando, enquanto técnica, o novo padrão de acumulação, baseado na produção de bens de capital, ferro, carvão e aço. Por outro lado, as transformações econômicas, sociais e políticas por que passa o continente europeu, colocarão à disposição do mercado internacional de trabalho, uma massa de homens dispostos a emigrar em busca de melhores condições de trabalho e existência.²

Do ponto de vista interno, porém, é preciso notar que a mera existência da invenção ferroviária e de trabalhadores dispostos a emigrar, não basta para dar conta das soluções exigidas pela economia cafeeira em cri-

se potencial. Seria indispensável que as condições históricas da cafeicultura paulista pudessem induzir uma camada de homens a aliar dinheiro e capacidade empreendedora aplicados num tipo de solução inovadora dentro de seu horizonte histórico.

É nesse sentido que se encontrará uma somatória de requisitos específicos na região centro-oeste do Estado de São Paulo, que lhe conferirão invulgar nesse processo de mudança. A cafeicultura dessa região será capaz de realizar as primeiras experiências na introdução do trabalho assalariado, bem como fundar e dirigir a primeira empresa ferroviária de capital nacional. Assim, o objeto de análise deverá privilegiar a região centro-oeste, durante o período 1860/1888.

NOTAS

1. "O capital comercial está confinado na esfera da circulação, e sua função consiste exclusivamente em propiciar a troca das mercadorias. Por isso, para existir - excetuada as formas rudimentares derivadas da troca direta - bastam as condições indispensáveis à circulação das mercadorias e do dinheiro. Ou melhor, esta é que é sua condição de existência. Qualquer que seja o modo de produção donde saem os produtos que entram na circulação como mercadorias - seja a comuna primitiva, a produção escravista, a da pequena agricultura, a pequeno-burguesa ou capitalista - não se altera o caráter deles como mercadorias, e como tais têm de passar pelo processo de troca e por todas as metamorfoses que ele implica. O capital mercantil supõe, como acontece com o dinheiro e o movimento do dinheiro, os extremos entre os quais medeia: basta que esses extremos existam como mercadorias, não importando que a produção seja em sua totalidade produção de mercadorias, ou que se lance ao mercado só o excedente sobre o consumo direto de produtores independentes. O capital mercantil apenas agencia o movimento desses extremos, as mercadorias que para ele são condições de existência". Marx, Karl, O Capital, R.J.: Ed. Civilização Brasileira, 1974, Livro 3, Vol. 5, Cap. XX, pág. 374/375.

"A circulação de dinheiro e a de mercadorias podem servir de intermediários a ramos de produção com as mais diversas organizações, essencialmente dirigidas, por sua estrutura interna, para a produção de valores-de-uso. Essa autonomia do processo de circulação na qual um terceiro fator liga os ramos de produção tem um duplo significado: primeiro, a circulação não se apoderou ainda da produção, que desempenha o papel de condição prévia

da circulação; segundo, o processo de produção ainda não incorporou a circulação a si como simples fase dele. Ao revés, essas duas circunstâncias se verificam na produção capitalista: o processo de produção repousa por inteiro na circulação, e esta é mero elemento, fase transitória da produção, simples realização monetária do produto gerado como mercadoria, e reposição dos elementos de produção também gerados como mercadorias. A forma do capital oriunda diretamente da circulação - o capital mercantil - aparece então como uma das formas do capital em seu movimento de reprodução". Idem, Livro 3, Vol. 5, Cap. XX, pág. 378.

"Logo que a manufatura atinge certo nível de desenvolvimento - o que é mais válido ainda para a indústria moderna - cria ela para si o mercado, conquista-o com suas mercadorias. O comércio se torna então servidor da produção industrial, para qual é condição de vida a expansão contínua do mercado. Produção em massa cada vez maior inunda o mercado existente e por isso se empenha sempre em expandi-lo, em romper seus limites". Idem, Livro 3, Vol. 5, Cap. XX, pág. 387.

2. "A maquinaria, de um lado, amplia diretamente a produção de matéria-prima como, por exemplo, a máquina descaçoadora que aumentou a produção de algodão. Por outro lado, o barateamento dos produtos feitos a máquina e a revolução nos meios de transporte e comunicação servem de armas para a conquista de mercados estrangeiros. Arruinando com seus produtos o artesanato de países estrangeiros, a produção mecanizada transforma necessariamente esses países em campos de produção de suas matérias-primas (...) Tornando constantemente supérflua uma parte dos trabalhadores, a indústria moderna nos países em que está radicada, estimula e incita a imigração para países estrangeiros e sua colonização, que se convertem assim em colônias fornecedoras de matérias-primas

para a mãe-pátria, como a Austrália, por exemplo, que produz lã. Cria-se nova divisão internacional do trabalho, adequada aos principais centros da indústria moderna, transformando uma parte do planeta em áreas de produção predominantemente agrícola, destinada à outra parte primordialmente industrial". Idem, Livro 1, Vol. 1, Cap. XIII, pág. 517.

PARTE I

REFERENCIAL HISTÓRICO

Capítulo I

A Economia Mercantil-Escravista - traços gerais

O contexto internacional

A bibliografia brasileira sobre o café sempre confere um grifo à expansão ferroviária e ao seu papel na economia paulista. No entanto, observa-se que a ferrovia é tratada sempre no seu aspecto de meio de transporte, indispensável ao prosseguimento da marcha do café em direção ao interior do Estado. Do ponto de vista deste trabalho, o aspecto meio de transporte, de resto evidente, não é senão um dos aspectos do fenômeno ferroviário e não é sobre ele que recai prioritariamente a atenção.

A preocupação centraliza-se na ferrovia enquanto um dos principais locus do investimento inglês no Brasil na sua etapa de exportação de capitais, vale dizer, exportação de relações de produção.

De fato, quando se pensa na economia cafeeira como um continuum, ferrovias, trabalho assalariado, aparecem como episódios dentro dessa continuidade e seu significado mais profundo fica obscurecido.

Se, ao contrário, se tiver em mente que a economia cafeeira se distingue em um período mercantil escravista (com características coloniais) e um outro capitalista (ainda que não especificamente), a questão das rela -

ções de produção torna-se central, como também a questão da transição de um momento para o outro. A ferrovia deveria, então, ser observada como um dos fenômenos que acelera essa transição, possuindo íntimos vínculos com o trabalho assalariado, através do qual a transição se completa.

É evidente que a exportação inglesa de capitais em direção às diversas partes do mundo não fomentou em todos os lugares uma transição para o capitalismo. A potencialidade transformadora desses capitais deve ser observada sempre tendo em vista as estruturas anteriores que os recebem. Assim, não se trata de defender a tese de que a ferrovia, o trabalho assalariado ou qualquer outro fenômeno isoladamente tenha "criado" o capitalismo.

Assim como no tratamento dado ao capital mercantil Marx¹ deixa claro que a ação dissolvente do comércio na preparação do caminho para o modo de produção capitalista só se verifica onde tenham já sido criadas as outras condições (condições estas vinculadas à desagregação do modo de produção feudal), podemos afirmar que o papel acelerador dos capitais ingleses (e da ferrovia, em particular) na transição para a economia exportadora capitalista, deve ser visto tendo em conta as estruturas anteriores com as quais esses capitais se articulam, transformando-as de dentro.

A expansão ferroviária promovida pelo café deve ser, portanto, observada, como de resto tudo o que se refere às economias coloniais, tendo-se em conta os fa-

tores externos e internos. Nem epopéia cafeeira, nem manipulação imperialista, mas elemento fundamental para a transição capitalista da economia brasileira, na qual a forma de penetração do imperialismo articula-se com a estrutura anterior, fornecendo ao capitalismo brasileiro sua especificidade.

Partindo da periodização clássica do capitalismo, pode-se distinguir os seguintes marcos:

1840/1873 - capitalismo competitivo

1873/1900 - Grande Depressão, fase de transição

1900 em diante - Imperialismo, capitalismo monopolista.

No primeiro período, a hegemonia industrial inglesa é fato incontestado. A primeira fase da industrialização, fundamentada na indústria têxtil, tinha chegado a seus limites e a economia britânica passa a um novo padrão de acumulação, baseado na produção de bens de capital, ferro, carvão e aço. A ferrovia aparecerá, então, como a invenção mais relevante do período, estimulando a inversão de capitais e o desenvolvimento acelerado das novas atividades.

Com justiça, o período de 1840/1880 é também conhecido como a Era das Ferrovias. Hobsbawm (1968) aponta para isso duas razões:

The first was the growing industrialization in the rest of the world, which provided a rapidly increasing market for the kind of capital goods which could not be imported in any quantity except from the "workshop of the world" and which could not yet be produced in sufficient quantity at home (...). The second reason, however, has little to do with the growth of demand. It is the pressure of the increasingly vast accumulations of capital profitable investment, which is best illustrated by the construction of the railways.²

As razões apontadas remontam ao próprio sentido do capitalismo no período. Tal sentido transparece no padrão de relações entre Inglaterra e o resto do continente europeu mais os EUA no período competitivo. Essas relações podem ser descritas como de complementariedade restrita. De fato, essas economias, já em processo de desenvolvimento do capitalismo, conseguirão ultimar suas transformações reduzindo a distância tecnológica que as separava da Inglaterra. A possibilidade de fechamento desse gap fundamenta-se na difusão do progresso tecnológico inglês para os EUA e Europa Ocidental, subvertendo as estruturas anteriores já em processo de dissolução. Para tanto, foi inestimável o papel da exportação britânica de bens de capital (onde a ferrovia ocupa lugar de destaque) que, dado o conteúdo ainda relativamente simples e mecânico de sua tecnologia, logo passam a ser produzidos nos países importadores.

But the stimulus was not exhausted with the 1840's. On the contrary, world railway construction continued on an increasingly massive scale at least until 1880's. (...)the railways were built to a large extent with british capital, british materials and equipment, and often by british contractors.³

Tabela 1

CONSTRUÇÃO DE LINHAS FERROVIÁRIAS NO MUNDO POR DÉCADA
(APROXIMADAMENTE 1.000 milhas)

ano	Reino Unido	Europa (incl.RU)	EUA	Resto do mundo (incl. Am.Lat.)
1840/1850	6.000	13.000	7.000	-
1850/1860	4.000	17.000	24.000	1.000
1860/1870	5.000	31.000	24.000	7.000
1870/1880	2.000	39.000	51.000	12.000

FONTE: Hobsbawm, E., Industry and Empire, N.Y.: Pantheon, 1968, pág. 93.

Entre 1840 e 1880, portanto, a tendência do investimento ferroviário inglês está voltada para a Europa e os Estados Unidos, economias com as quais a Inglaterra mantém uma complementariedade restrita. A complementariedade se baseia no fato de que a demanda de investimentos por parte da Europa Ocidental e dos Estados Unidos estimula a passagem para o novo padrão de acumulação na Inglaterra, ao mesmo em que possibilita a autonomização dessas economias. No final dos anos 70 do século XIX, a complementariedade se rompe dando lugar a uma concorrência fe

roz. A Inglaterra perde o seu lugar de "fábrica do mundo" para a bem mais modesta posição de uma das potências industrializadas concorrendo imperialisticamente com os Estados Unidos e a Europa Continental por áreas exclusivas de inversão. Deve-se reter, desse primeiro período, as seguintes linhas básicas:

- as economias da Europa Ocidental e Estados Unidos serão o espaço prioritário de investimento para o capital inglês. Para que esse capital fosse atraído pela América Latina seria preciso que lhe fossem oferecidas condições excepcionais de rentabilidade;

- a ferrovia representa o maior estímulo para a passagem da economia inglesa ao novo padrão de acumulação, ao mesmo tempo que alavanca principal na conquista de novos mercados. A Inglaterra experimenta dois grandes surtos ferroviários (railway manias) - 1840-1842 e 1845 - 1847, mas a era das ferrovias se prolonga aceleradamente até 1880 com tendência crescente para o exterior;

- a complementariedade restrita se rompe nos anos 70. Ao emergir da Grande Depressão, a Inglaterra perde a hegemonia inquestionada do capitalismo mundial.⁴

Tentar-se-á agora colocar, brevemente, as linhas básicas que orientam as relações da Inglaterra com a América Latina no período competitivo.

As colônias ibéricas da América Latina se especializam na produção de bens primários desde o início da

colonização. A articulação metrópole/colônia, baseada no exclusivo colonial, será fundamental enquanto instrumento de acumulação primitiva durante o período de constituição do capitalismo europeu, sob a égide do capital mercantil. Produtos de luxo, metais, especiarias, trabalho compulsório, lucro comercial, caracterizam a direção seguida pelas economias coloniais. Da mesma forma, singulariza-se o seu caráter cíclico, constituído por linhas de ascensão e decadência, geralmente provocada pela superprodução ou perda da concorrência para outras regiões. Nesse caso, um novo produto deverá substituir o anterior ou a decadência se generalizará na economia. De qualquer forma, o caráter cíclico é próprio de um período em que, sob a égide do capital mercantil, o produto só atinge o caráter de mercadoria na esfera da circulação.⁵

No entanto, nas primeiras décadas do século XIX, a consolidação do capitalismo industrial exigirá a adaptação dessas economias à novas funções, que não serão mais as de instrumento de acumulação primitiva, mas as de produtoras em massa de matérias primas e wage-goods. A adaptação às novas funções principiará pela ruptura do pacto colonial, estimulada pela Inglaterra, baluarte do liberalismo e do livre-cambismo. Eliminada a intermediação da metrópole, as economias coloniais se desenvolverão de maneira complementar à economia britânica, enquanto exportadoras de produtos primários e importadoras de mercadorias (e, em seguida, de bens de capital e de tecnologia).

A economia brasileira, foco da análise, se beneficiará, de certa maneira, da liberdade de comércio, e a cafeicultura que começara a se desenvolver nos arredores da cidade do Rio de Janeiro ganha impulso. Estimulada pelas boas condições de mercado, ultrapassa o Vale do Paraíba e atinge a região centro-oeste de São Paulo por volta dos anos 50 e dessa cabeça de ponte lança-se na marcha para o oeste, polarizando a economia e a sociedade brasileiras, durante o restante do século XIX.

Restará, entretanto, uma contradição insuperada, no período, entre capitalismo industrial e economias ex-coloniais: o trabalho compulsório. Como se tentou demonstrar anteriormente, a adaptação "ideal" às novas funções implica na extensão da mercantilização a todas as áreas da economia, que permita a sua integração ao capitalismo, embora de maneira limitada e complementar.

Não se descreverá aqui o processo jurídico de eliminação do tráfico negreiro e a intensa participação inglesa no dito processo.⁶ Fatores internos, porém, fazem com que o tráfico só seja efetivamente eliminado em 1850 e o trabalho compulsório em 1888. De resto, pode-se dizer que o trabalho compulsório não aparecia até então como obstáculo para a penetração das mercadorias inglesas. Assim, enquanto as relações econômicas se baseavam na troca de mercadorias, a contradição permanece latente. Todavia, quando as relações ^{passam a} se basear na exportação de capitais (entendido o capital como uma relação de produção) que, no caso brasileiro é anterior à fase propriamente imperialista

a utilização do trabalho compulsório se manifesta como um entrave de maneira muito mais aguda e insuportável. E, efetivamente, desaparece.

O que se deseja justamente analisar é o papel da ferrovia no quadro das exportações britânicas de capital e, conseqüentemente, seu papel como elemento propulsor na transição capitalista.

Como se viu, o espaço prioritário para o investimento inglês no período competitivo são as economias da Europa Ocidental e os Estados Unidos. Não houvesse outras razões, pela própria rentabilidade, que essas economias, em processo de industrialização, poderiam oferecer. A vinda de capital inglês para as economias latino-americanas estaria na dependência, portanto, das oportunidades de investimento, vale dizer, do dinamismo de seu setor exportador.

NOTAS

1. Cf. Marx, Karl, op. cit., livro 3, Vol. 5, Cap. XX.
2. Hobsbawm, E., Industry and Empire: the making of modern English society; 1750 to the present day. N.Y.: Pantheon, 1968, pág. 88/89.
3. Hobsbawm, E., op. cit. pág. 93.
4. Para a discussão das formas de articulação do capital inglês a nível internacional ver Mello, João Manoel Cardoso de, O Capitalismo Tardio (Contribuição à revisão crítica da formação e desenvolvimento da economia brasileira) - Tese de Doutorado - UNICAMP, 1975.
5. Cf. Marx, K., op. cit., livro 3, vol.5, cap. XX.
6. A representação definitiva dessa questão pode ser encontrada em Beiguelman, Paula, Formação Política do Brasil, S.P., Pioneira, 1967, especialmente o vol. I: "Teoria e ação no pensamento abolicionista".

A situação interna

O foco de interesse deste trabalho radica-se na região Centro-oeste de São Paulo e uma de suas hipóteses é a de que a chegada do café a essa região, em meados do século XIX, coincide com o momento mais crítico da economia mercantil escravista cafeeira. Postula-se que a precedência do açúcar tenha subsidiado essa região com elementos vários que lhe possibilitaram enfrentar criativamente essa conjuntura crítica, acelerando a transição à relações de produção capitalistas.

Para melhor compreensão desse raciocínio é necessário, entretanto, que se façam algumas considerações a respeito da economia mercantil escravista cafeeira que se constitui no bojo da crise da economia colonial.

Aparentemente, o rompimento do pacto colonial poucas transformações agregou à estrutura e dinâmica da sociedade brasileira. De fato, a persistência da escravidão, o caráter "voltado para fora" do sistema econômico, a continuidade da dependência em relação à Inglaterra (agora sem a intermediação da metrópole portuguesa), parece apontar como justa essa idéia. Entretanto, ela mostra apenas uma face da realidade e o problema da "persistência" deve ser melhor colocado.

Se se entende o rompimento do pacto colonial como parte da história da constituição do capitalismo em escala internacional, fica claro que, uma vez cumprido o seu papel de alavanca da acumulação primitiva para as metró-

poles européias, o sistema colonial, com seu corolário, o domínio do capital mercantil monopolista, deverá desaparecer, dando lugar à subordinação do capital mercantil ao industrial, através da consolidação da grande indústria.

Da mesma forma, e ainda em teoria, a escravidão, sobre a qual se assenta o complexo colonial, tende a desaparecer com ele como parte do mesmo processo de generalização das relações de produção capitalistas que é inerente à Grande Indústria.

Há contradição entre capitalismo industrial e formas de trabalho compulsório, porque se exige, na periferia, generalização das relações mercantis, quer dizer, mercantilização da força de trabalho. Só o trabalho assalariado poderia significar mercados os mais amplos possíveis e, simultaneamente, produção mercantil complementar em massa.

Há contradição entre capitalismo industrial e monopólio do comércio colonial porque só a sua remoção permitiria que os mercados coloniais (depois periféricos) pudessem ser apropriados diretamente, eliminando-se o lucro comercial monopolista. Quer dizer, o que se almeja é subordinar o capital comercial, transformá-lo, apenas numa face do capital industrial.

Há, ainda, contradição entre capital industrial e exclusivo metropolitano porque só a sua liquidação era a garantia de que se produzisse livre de restrições e de preços fixados monopolisticamente. ¹

Não é outra razão pela qual, em tratado com a Inglaterra de 1826, o Brasil se obriga a interromper o tráfico negreiro em três anos. No entanto, é sabido que, apesar das sucessivas pressões e crises diplomáticas, a proibição definitiva do tráfico só se consolida em 1850, ainda assim com larga persistência de contrabando.

As razões desse descompasso entre fenômeno nos integrantes do mesmo macro-processo só serão apreendidas se se levar em conta a dinâmica interna da ex-colônia, uma vez que pós-independência a colônia transforma-se num estado nacional. Consequentemente, a transformação do trabalho compulsório em trabalho livre passa a ser uma decisão nacional. Vale dizer, do ponto de vista político e jurídico, trata-se de uma situação radicalmente distinta da colonial.

... a queda de um dos elementos da economia colonial, o binômio monopólio do comércio/dominação política metropolitana, abrisse inteiramente os mercados latino-americanos ao capital industrial inglês: porém, com o consequente nascer do Estado Nacional, a História latino-americana deixa de ser "reflexa" e o industrialismo livre-cambista pode, no máximo, assessorar baterias contra o tráfico negreiro e usar de toda sorte de pressões, mas é impotente para fazer valer "por si próprio" seus objetivos.²

É justamente a eliminação desse caráter "reflexo" na história brasileira que torna obrigatório o

recurso a fatores explicativos internos para a compreensão de sua dinâmica. Tal recurso deverá nos permitir compreender porque o rompimento do pacto colonial justamente consolida a economia exportadora escravista, sugerindo que as repercussões internas da Independência teriam sido mais profundas do que aparentam.

A primeira e imediata consequência da eliminação da intermediação comercial de metrópole é possibilitar o florescimento do capital mercantil nacional. Esse capital que se desenvolvera no interior da colônia pode agora reter nacionalmente a parte da renda anteriormente vazada pela metrópole.

É preciso não perder de vista que apesar da persistência de estruturas econômicas coloniais e da continuidade da posição heteronômica em relação ao exterior, os mecanismos centrais da vida econômica passaram a gravitar em torno de interesses individuais ou coletivos internos e a se organizarem a partir deles (...). Como os processos econômicos mais significativos para o crescimento ulterior se desenrolavam como consequência das transformações no modo de ordenar, dirigir e explorar os fatores econômicos (efeitos econômicos de um processo político: a grande lavoura liberada dos entraves resultantes do estatuto colonial e organiza-se como força econômica), as alterações estruturais e dinâmicas mais relevantes ocorrem ao nível de reorganização do fluxo de renda e do seu impacto sobre a economia inter

na. Antes o fluxo de renda era canalizado de dentro para fora. Graças à extinção do estatuto colonial e à Independência, ele passa a orientar-se para dentro (...). Assim, ao mesmo tempo em que desapareciam os focos de heteronomia econômica, social e política, regulados pela vigência do estatuto colonial, surgiam novos padrões de organização interna do fluxo da renda. Esta deixou de ser canalizada normalmente para fora; e ganhou um suporte social interno, os agentes econômicos que controlavam a grande lavoura e, em seguida, também os que controlavam o "grande comércio".³

É justamente do bojo deste capital mercantil que deverá surgir a lavoura escravista cafeeira. Depois da independência, ou mais precisamente, do fim do monopólio comercial da metrópole, em 1808, uma burguesia comercial enriquecida com o desenvolvimento urbano da cidade do Rio de Janeiro, tornada sede da coroa portuguesa, lança-se na produção de café ao lado da aristocracia fundiária local.

Partindo das cercanias da capital, o café logo se espalhará por toda a faixa costeira, para o sul, acompanhando a serra, para Angra dos Reis, Parati e, já na Província de São Paulo, Ubatuba, Caraguatatuba e São Sebastião. É, na verdade, no Vale do Paraíba que o café encontrará seu primeiro habitat ideal. Uma soma de condições ecológicas (temperatura, relevo acidentado, oferecendo proteção contra o vento, fertilidade do solo) além da facilidade de escoamento da produção através do porto do Rio de Janeiro,

possibilitarão ao Vale do Paraíba tornar-se, na primeira metade do século XIX, o centro da produção cafeeira do Brasil, estimulado, de resto, pelo crescimento da demanda externa.

De fato, a Independência Americana e a elevação do nível de vida que se seguiu, o cessamento das convulsões geradas pelas Guerras Napoleônicas agirão em favor do aumento da demanda de café no mercado internacional, estimulando o seu plantio. O aumento da oferta brasileira, por sua vez, age no sentido da generalização do uso do café no mundo, fazendo que ele perca o caráter de produto colonial (caro e raro), para fazer parte inclusive da cesta de consumo da classe operária européia.⁴

O café, assim, tem sua origem estreitamente ligada ao capital mercantil nacional que emerge da Independência e, ao longo de sua história, o caráter predominantemente mercantil da economia cafeeira tenderá a se consolidar e a tornar-se mais complexo.⁵ Quando se fala de um caráter mercantil da economia cafeeira não se está pensando apenas no fato de o capital mercantil organizar e controlar a comercialização do produto. Ele invadirá a esfera de produção, personificado na figura do comissário, financiando e organizando a própria fazenda.

A crise da economia colonial é, dessa forma, o próprio momento de constituição da economia mercantil escravista cafeeira sob a égide do capital mercantil nacional.

O café virá estrategicamente revitalizar a debilitada economia herdada do período colonial, preen - chendo o vazio aberto pela decadência da economia açucarei - ra do nordeste e pelo esgotamento da atividade mineradora da região central. O capital mercantil agora liberto das a - marras do pacto colonial, estimulado pelo crescimento da demanda externa, irá revitalizar a escravidão, atraindo es - cravos das zonas decadentes e reestimulando o tráfico afri - cano.

A economia mercantil escravista que se estrutura assenta-se, portanto, num paradoxo: a base econô - mica da nova nação que emerge do desmoronamento do antigo sistema colonial deverá se assentar sobre a instituição crucial do período colonial: o trabalho compulsório. Mais do que isso, é a própria situação de estado nacional que possibilita ao Brasil prolongar a existência de uma insti - tuição historicamente condenada; entretanto, se a posição de estado nacional permite ao Brasil contornar a ofensiva diplomática inglesa até meados do século XIX, em 1850 a extinção do tráfico se consolida. A partir de então a aboli - ção se delineia como potencialmente adiável, porém inevitá - vel. Novamente a cafeicultura é chamada a responder criati - vamente à perspectiva potencial de crise. E a possibilida - de de responder a crise, viabilizando a transição capitalis - ta, estará na medida da própria rentabilidade de cada re - gião cafeeira.

NOTAS

1. Mello, João Manoel Cardoso de, op. cit., pp. 36 e 37.
2. Mello, João Manoel Cardoso de, op. cit., pp. 38 e 39.
3. Fernandes, Florestan, A Revolução Burguesa no Brasil, Ensaio de Interpretação Sociológica, Rio: Zahar Ed., 1975, pp. 63/64.
4. Simonsen, Roberto C., "Aspectos da História Econômica do Café", in Evolução Industrial do Brasil e outros estudos, S.P.: Companhia Editora Nacional, 1973.
5. A análise do caráter mercantil da economia cafeeira é tratada na excelente trabalho de Silva, Sérgio S., Le Café et l'Industrie au Brésil (1881/1930), Paris, 1973. (exemplar mimeografado).

Capítulo II

O Café no Estado de São Paulo

O Café no Vale do Paraíba - traços gerais

Iniciada nos arredores da cidade do Rio de Janeiro, a cultura cafeeira encontrará no Vale do Paraíba sua primeira grande fase de expansão.

Sob a denominação genérica Vale do Paraíba podem-se identificar três áreas de cultivo. A primeira delas localiza-se na região ocidental do Vale, tendo tido seu desenvolvimento entre 1830/1860. Destacam-se os municípios de Rezende, Barra Mansa, distrito de Pirai, Vassouras, São João Marcos, etc.

A partir de 1860 a hegemonia se transfere para a região oriental do Vale, tendo em Cantagalo o principal centro. Simonsen (1973) estima que o novo setor passaria a produzir o dobro do primeiro a partir de então. Uma terceira região a considerar é a parte paulista do Vale do Paraíba:

A lavoura cafeeira instalara-se, em São Paulo, nos fins do século XVIII, em São José do Barreiro, Areias e Bananal, estendendo-se até à época da Independência pelo vale e atingindo Jacareí e Taubaté por volta de 1822. Na região central mesmo antes de 1836 já começavam a apa -

recer as primeiras plantações de café, atingindo Mogi das Cruzes e Campinas. Nos meados do século as culturas do Vale do Paraíba estavam no seu apogeu. Banaal, em 1854, era o maior produtor de café na Província de São Paulo e, ao mesmo tempo, o município que apresentava o maior número de escravos, não só em valores absolutos como relativos à população livre. A seguir, apareciam Arreias e Pindamonhngaba, com mais de 5.000 escravos e valores mais altos na produção de café.¹

Essa região é, portanto, contemporânea da primeira (parte ocidental do Vale) tendo ambas atingido seu apogeu em meados do século XIX.

De maneira sumária poderia-se afirmar que, num primeiro momento (1830/1860) a principal região cafeeira abrange o lado ocidental do Rio de Janeiro e o Vale do Paraíba Paulista. A partir de então a marcha do café se orienta em duas grandes direções. Pela primeira delas, ocupará a parte oriental do Vale, dirigindo-se posteriormente para Minas Gerais e Espírito Santo.

A segunda frente penetrará, por volta de 1850 a região Centro-Oeste de São Paulo, cabeça de ponte da marcha para oeste, que dará a São Paulo, no final do século, a hegemonia da produção cafeeira do país.

Os dados apresentados por Roberto Simon - sen (1973) ressaltam a rapidez do declínio da produção flu-

minense, que cede a hegemonia a São Paulo no curto espaço de uma década. Assim, na década de 1870/1880, o Rio de Janeiro contribuía com 60% da exportação brasileira de café, sendo seguido por Minas Gerais, com 25%; São Paulo, com 10% e Espírito Santo e outras regiões com 5%.

No entanto, a partir de 1889, o Rio de Janeiro cede a São Paulo o primeiro lugar. Em 1896 passará ao terceiro posto, sendo o segundo ocupado por Minas Gerais.

Esse rápido declínio é consequência de um conjunto de variáveis, das quais nos limitaremos às principais.

A produção cafeeira do Estado do Rio de Janeiro, que fora de 1,0 milhão de sacas em 1835 passava a 1,5 milhões em 1840, crescendo lentamente para 1,8 milhões em 1870, e atingindo seu auge em 1882 com 2,6 milhões. Daí em diante, entraria em flagrante decadência. O comportamento da demanda e dos preços externos estimulou um grande plantio de cafeeiros na primeira metade da década de 1830, provavelmente uma lenta expansão entre esse período e meados da década de 1860, dando-se novamente uma grande expansão nos primeiros sete anos da década de 1870, quando os preços internacionais do café retomam níveis francamente crescentes, passando de (£/saca) 1,68 em 1869 a 3,90 em 1877. Também não é difícil estimar a idade provável dos cafeeiros do Vale do Paraíba em 1822: certamente menos de 25% deles teriam idade inferior a 20 anos e mais de

60%, idade superior a 45 anos, o que lhes conferia uma baixíssima produtividade física.²

A baixa produtividade física do cafeeiro do Vale do Paraíba não se deve apenas à sua idade avançada. Os processos agrícolas primitivos e as condições do solo e da topografia contribuíam para a erosão e rápida exaustão dos terrenos, fenômeno este agravado pela reduzida disponibilidade de terras. O plantio econômico do café restringia-se às terras de altitudes médias (200 a 550 metros). A especificidade das condições requeridas para as terras adequadas ao plantio, de oferta limitada, aumentará significativamente o seu preço, onerando consequentemente os custos de inversão.

Sendo uma lavoura totalmente apoiada no braço escravo, a cafeicultura do Vale do Paraíba sofrerá pesado ônus com a repressão britânica ao tráfico negreiro.

Wilson Cano (1976) observa que, em que pese a pouca eficácia dos acordos Brasil/Inglaterra em termos de positiva repressão ao tráfico, eles contribuíam para o encarecimento do escravo, cujo preço médio eleva-se, de 1821 a 1843, de 250\$000 a 440\$000 para cerca de 700\$000. Com a proibição legal do tráfico em 1850, o preço do escravo passa a subir vertiginosamente, atingindo 3 contos de réis em 1875.

Essa situação coloca o fazendeiro em cons

tante situação de endividamento frente ao traficante de escravos que passa a absorver parcelas cada vez maiores de seu excedente.

Dado que o comércio negreiro era realizado por traficantes brasileiros e estrangeiros é lícito se deduzir que uma fração importante da renda era transferida para o exterior, diminuindo, portanto, o potencial de acumulação produtiva do complexo. Outra fração aqui permaneceu, ampliando os capitais comerciais que financiavam os fazendeiros, na compra de meios de subsistência e de escravos, através de hipotecas ou outros títulos, por meio dos quais o agente escravista, diante da caótica situação financeira do fazendeiro, não raro lhe tomava a propriedade agrícola e seus pertences. Esse capital comercial teria destacado papel a cumprir, quando, mais tarde, se iniciasse a formação industrial do país. ³

Uma outra consequência importante do enca-recimento do escravo é a acentuação da tendência especializadora da cultura cafeeira, que passa a reduzir o cultivo de alimentos dentro do complexo. Dessa forma, transforma em desembolsos monetários a subsistência da força de trabalho. Mais do que isso, o distanciamento cada vez maior das fontes de abastecimento provoca uma acentuada alta dos gêneros, incidindo mais uma vez sobre os custos de inversão.

No caso de São Paulo, a penetração do café na zona central eliminará o cinturão de abastecimento aí localizado.

Com efeito, o deslocamento da preeminência do café da zona norte para a zona central da Província de São Paulo, entre 1854 e 1886, significou o declínio da cultura de alimentos, principalmente na área de Atibaia e Bragança. Era daí que tradicionalmente provinha o abastecimento alimentar da cidade de São Paulo (...). Com a cessação do tráfico e a expansão da cafeicultura, ocorreu nessa área uma intensificação no uso do braço escravo exclusivamente no café, dada a sua revalorização no tráfico interprovincial. A conjugação dos ciclos das lavouras de subsistência com a lavoura de café tornou-se impraticável.⁴

Como consequência temos um aumento progressivo dos gêneros alimentícios entre 1855 e 1875.⁵ Operando com custos sempre crescentes (aumento dos preços da terra, do escravo e dos alimentos), a cafeicultura do Vale do Paraíba deverá enfrentar a crise da abolição sem alternativas. O declínio que pudera ser protelado apenas pela elevação do preço do café no mercado internacional entre 1855 e 1875 é agora inevitável. O aumento dos custos de inversão minara seu potencial de acumulação, de maneira a tornar proibitivas tentativas inovadoras como a imigração e o beneficiamento. Ao sobrevir a abolição, os fazendeiros do Vale do Paraíba encontram a ruína, uma vez que os escravos representavam a parte mais significativa de seus ativos.

NOTAS

1. Viotti da Costa, E., Da Senzala à Colônia, S.P.: Difusão Européia do Livro, 1966, pág. 58.
2. Cano, Wilson, Raízes da Concentração Industrial em São Paulo, Tese de Doutorado, UNICAMP, 1975, vol.I, pág. 12.
3. Cano, Wilson, op. cit., vol.I, pág. 14.
4. Martins, José de Souza, A imigração e a crise do Brasil agrário, S.P.: Pioneira, 1973, pp. 56 e 57.
5. "Um alqueire de arroz passou de 5\$100 em 1855 para 11\$000 em 1875 (aumento de 137%); o feijão passou de 4\$200 para 9\$000, tendo aumentado de 123% o alqueire. O açúcar e a farinha de mandioca foram os menos atingidos pela alta. O açúcar, provavelmente, por ser cultivado em muitas fazendas da zona cafeeira, e a farinha de mandioca pelo caráter amplo da sua produção, à qual podia se dedicar qualquer pequeno lavrador. A arroba de açúcar, entre 1855 e 1875, passou de 3\$300 para 5\$200 (cerca de 57%), enquanto a farinha de mandioca, no mesmo período, aumentou de 64%, passando de 2\$500 para 4\$000 o alqueire. Também o toucinho foi atingido pela alta de preços, passando no curso de vinte anos de 7\$500 para 11\$000 (aumentando de 46%). A alta de preços dos gêneros era acompanhada pela alta do café que, no mesmo período, subiu de 4\$200 para 10\$200 (aumento de 142%)". Viotti da Costa, Emília, op. cit. pp. 133 e 134.

Antecedentes do café na região centro-oeste: a lavoura cana-
vieira

Quando falamos da região centro-oeste, que remos com isso significar a região denominada de Zona Central (ou Zona 2) por Sergio Milliet (1939)¹. Compreende os municípios de 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, Porangaba, Porto Feliz, Rio das Pedras, Salto, Santa Bárbara, São Pedro, São Roque, Sarapuí, Sorocaba, Tatuí, Tietê, Una e Vila Americana.

Essa região, a segunda a ser penetrada pelo café, erigiu-se como foco de atenção deste trabalho. Antes da penetração do café, a região centro-este se dedicava a duas atividades principais: a lavoura açucareira (será a principal região produtora de açúcar da Província de São Paulo) e a produção de alimentos.

Embora a produção açucareira da Província de São Paulo, que floresceu de fins do século XVIII a meados do XIX, jamais tenha ganho dimensão significativa em termos nacionais, como a do Nordeste, foi responsável pela manutenção da atividade econômica da província e sua articulação ao mercado externo.

A situação econômica da Província de São Paulo em fins do século XVIII é conhecida. O sonho do ouro transformara-se já, então, em pesadelo. As lavras esgotadas não atraíam mais os aventureiros paulistas. A imigração para as minas cessara por volta de 1780 e aos poucos o bandeirante desiludido voltava-se para a agricultura num esforço lento e difícil de re adaptação. De café não se cogitava ainda. Apenas a cultura da cana de açúcar conseguia dar estabilidade a uma população irrequieta por índole e avessa ao trabalho sedentário da terra.²

De fato, a cultura canavieira será a primeira atividade agrícola de exportação a florescer na província, despertando-a da letargia em que estava imersa desde a fase das bandeiras.

A cultura canavieira paulista dessa fase passou, por muito tempo, despercebida dos historiadores. Com o trabalho pioneiro de Maria T. Schorer Petrone(1968) a lacuna foi devidamente preenchida. Foi baseado largamente nesse trabalho que se elaborou o presente item.

Os testemunhos do Morgado de Mateus (governador da Província de 1765 a 1775) apontam para o estado estagnado da então capitania, atribuindo-o, primordialmente, ao desprezo pela atividade agrícola. A população dedicava-se à coleta de frutos "que a natureza oferecia" e à prática de uma agricultura de subsistência itinerante e pre

datória. Esse governador ocupou-se em estimular a produção agrícola da Capitania, datando de seu governo as primeiras notícias de exportação de açúcar. É, no entanto, entre fins do século XVIII e meados do XIX que o açúcar da Província de São Paulo vai ganhar maior significação. Nesse período, os centros produtores de açúcar localizavam-se no litoral, principalmente na parte norte, e em duas áreas do interior. A primeira compreende a região que hoje se conhece por Vale do Paraíba e a segunda o "quadrilátero do açúcar" formado por Sorocaba, Piracicaba, Mogi-Guaçu e Jundiaí.

A cultura canavieira no litoral norte irá se beneficiar principalmente da facilidade de exportação pelo porto do Rio de Janeiro. Por isso, a maior produção veio a se concentrar nas vilas de Ubatuba e São Sebastião-Vila Bela. O florescimento da cana nessa parte do litoral vai até 1788/89 quando começa a decair. Nesse biênio Ubatuba possuía 14 engenhos e São Sebastião 25.

O golpe fatal contra a cultura açucareira do litoral norte será desfechado pelo ato do governador Bernardo José de Lorena em 1789. Esse ato, buscando incrementar o comércio do porto de Santos e articular a Capitania com o comércio metropolitano, determinou que toda e qualquer exportação fosse feita através desse porto e diretamente para o Reino. A região, até então, escoava sua produção pelo porto do Rio de Janeiro, onde encontrava fácil colocação e preço favorável. A dificuldade de exportação por Santos, envolvendo baixo preço e problemas de embalagem,

desestimulará os cultivadores do litoral norte por trazer-lhes graves prejuízos. Em consequência, a maioria dos engenhos foi abandonada.

Entre 1797 e 1803 a produção volta a se reanimar graças à suspensão paulatina das medidas restritivas de Lorena pelo então governador Melo Castro e Mendonça.

No final do período, o governador Franca e Horta fará retornar as restrições ao comércio, restabelecendo a obrigatoriedade de que ele fosse feito diretamente da Capitania com Portugal.

Se a proibição da exportação livre por parte de Bernardo José de Lorena acarretou ali notável decadência, se outro tanto resultou das medidas semelhantes de Franca e Horta, ainda que menos opressivas, ambas tiveram a mesma consequência: sustaram o progresso da lavoura canavieira do litoral norte em benefício das áreas de "serra acima". Os lavradores de "serra acima" apesar de não contarem com uma infra-estrutura econômica, principalmente transportes, que lhes facilitassem a exploração da lavoura canavieira, saíram lucrando, aumentando rapidamente seus canaviais, os quais encontraram no planalto possibilidades quase ilimitadas de expansão. Não se deve esquecer, entretanto, de que além das medidas adversas ao cultivo da cana no litoral, também as condições geográficas de uma e outra área condicionaram seu aumento no planal-

to e sua limitação no litoral. Aqui as áreas próprias para a agricultura são pouco extensas, impedindo-lhe o desenvolvimento em maior escala. (...) Daniel Pedro Müller, em 1836 dá para Ilha Bela sete engenhos de açúcar e quinze destilarias de aguardente com uma produção de 4.955 arrobas de açúcar e 1.386 canadas de aguardente; para São Sebastião, dez engenhos de açúcar, cinco destilarias de aguardente, com uma produção de 1.028 canadas de aguardente (não se refere ao açúcar); para Ubatuba apenas 460 arrobas de açúcar e 1.422 canadas de aguardente. Das cifras apontadas, resulta que a produção tanto de açúcar como de aguardente, era bem pequena em relação ao total da Província. Os três municípios do litoral norte produziam juntos 3.836 canadas de aguardente, quando a produção da Província era de 46.728 canadas.

O cultivo do café tornou-se muito mais interessante que o da cana de açúcar. Em 1836 a produção de café era já bastante significativa, mesmo comparada com a produção de outros lugares. Ubatuba produzia 31.000 arrobas de café, São Sebastião 42.845 e Vila Bela 10.289. Nessa época, o maior produtor de café da Província era Araras, com 102.797 arrobas.³

A área do caminho para o Rio de Janeiro nunca se revestirá de grande importância como produtora de açúcar, encontrando precocemente no café sua vocação. Entretanto, as medidas liberalizantes do comércio de Melo Castro e Mendonça refletir-se-ão positivamente sobre a região uma

vez que o produtor poderá se utilizar dos portos da Costa Norte e de Parati.

Pelas mesmas razões que no litoral norte, o retorno às restrições comerciais no governo de Franca e Horta abalará a cultura canavieira da região. De qualquer maneira, a cana aí nunca tivera grande projeção. Já em 1813 o café começa a aparecer ao lado da cana entre os principais produtos da vila de Mogi, Jacareí, São José, Pindamonhangaba, Guaratinguetá, Lorena, Cunha e São Luiz.

Achou-se oportuno traçar sumariamente o desenvolvimento da cultura açucareira paulista nas suas duas regiões menores, antes de se tratar da região que mais de perto interessa ao trabalho: o "quadrilátero" (inserido na futura região centro-oeste). Isso se deve à importância de certos fatos para a posterior argumentação. Deve-se reter dessa digressão os seguintes aspectos:

- as medidas restritivas que abatem a cultura canavieira nas duas regiões apontadas estimulam a produção no quadrilátero, ao estimular o comércio pelo porto de Santos;

- com a posterior opção dessas regiões pelo cultivo do café, novo estímulo será dado ao quadrilátero (grosso modo a partir dos anos 30 do século XIX), quando o porto do Rio de Janeiro se especializará na exportação do café e o porto de Santos se tornará praticamente a única tora do açúcar;

- o Vale do Paraíba e o litoral serão penetrados pelo café na primeira metade do século XIX, sob condições de abundância de mão de obra escrava (liberdade de tráfico);

- a infra-estrutura propiciada pela cana não será significativa nessas regiões dada a pequena dimensão da produção, aliada ao fato de que o principal aspecto dessa infra-estrutura (a concentração de mão de obra escrava) não era um item problemático na primeira metade do século XIX.

A região do quadrilátero do açúcar, inserida naquela que mais tarde será designada como Zona Central, é que experimentará o florescimento significativo da cultura canavieira, na segunda metade do século XVIII e primeira metade do XIX. Já em 1797 a região produzia 83.435 arrobas de açúcar destinadas à exportação. É entretanto a partir de 1830, com a penetração cafeeira nas outras duas regiões, que o quadrilátero acolherá o crescimento acelerado da cultura canavieira. Dentro do quadrilátero, embora a cultura estivesse bastante disseminada, destacam-se Itu e Campinas.

Tabela 2

Nº DE ENGENHOS E PRODUÇÃO DE AÇÚCAR E DE AGUARDENTE EM ITU

ano	nº de engenhos	açúcar em arrobas	aguardente (canadas)
1797	-	50.000	-
1798	107	64.809	-
1799	113	73.506	-
1800	-	67.296	-

1801	-	66.586	-
1803	-	53.722	-
1803	130	80.000	-
1804	-	58.448	-
1805	-	72.920	-
1808	-	81.200	-
1809	-	71.094	-
1810	-	26.176	-
1811	-	31.724	-
1812	-	52.456	-
1813	-	53.656	-
1815	-	45.920	-
1816	-	56.254	-
1817	-	72.052	-
1818	124	-	-
1818	-	106.162	-
1820	100	-	-
1822	-	96.496	-
1836	98	91.965	5.071
1852	24	-	-
1854	164	159.070	-

FONTE: Petrone, M.T.S., A lavoura canavieira em São Paulo,
S.P.: DIFEL, 1968, pág. 44.

Tabela 3

NÚMERO DE ENGENHOS E PRODUÇÃO DE AÇÚCAR E DE AGUARDENTE
EM CAMPINAS.

ano	nº de engenhos	açúcar (arrobas)	aguardente (canadas)
1775	3	-	150
1798	37	15.139	460
1799	37	16.875	381
1818	60	100.000	-
1834	82	302.100	-
1836	93 engenhos 93 destil.	158.447	7.399
1852	51	-	-
1854	44	62.290	-

FONTE: Idem, pág. 48.

Apesar de mais concentrada em Itu e Campinas, a cana de açúcar estará disseminada por todo o quadrilátero. Cidades como Piracicaba e Porto Feliz devem seu povoamento à penetração do açúcar.

Um conjunto de variáveis explica a aclimação e expansão da lavoura canavieira no quadrilátero. Por um lado, se as primeiras notícias de exportação de açúcar e aguardente oriundas dessa região são bastante antigas (em 1797 a região já se exportava 83.435 arrobas) o grande surto de desenvolvimento será na primeira metade do século XIX.

Na verdade, a chamada região de "serra acima" será a maior beneficiária das medidas de Lorena e Franca e Horta. O monopólio comercial do porto de Santos, tão prejudicial à lavoura canavieira do litoral norte, trará prosperidade ao quadrilátero. Esse monopólio tornará viável a agricultura comercial na região, somando-se a isso a presença de melhores condições ecológicas, como as excepcionais terras negras da região de Itu. Nas primeiras décadas do século XIX, quando o café conquista o Vale do Paraíba e o litoral norte, o quadrilátero concentrará a produção de açúcar, do qual o porto de Santos se tornará a única rota. Essas condições acabarão por superar até mesmo as dificuldades de transporte, promovendo a expansão do plantio por todo o quadrilátero. Na verdade, a expansão da cultura, a "marcha do açúcar" liga-se a uma outra variável: o caráter itinerante da lavoura açucareira. Tal aspecto, de resto comum à agricultura escravista, como corolário da incipiente

tecnologia, que produz a exaustão rápida dos terrenos, caracterizará o açúcar de maneira especial. As características centrais desse cultivo são a obrigatoriedade da grande propriedade, interrelacionada à necessidade de florestas, dos pastos para a criação e da proximidade dos cursos d'água.

A fazenda aqui, como em qualquer outro lugar, tinha necessidade de grandes reservas de matas, pois, era grande o consumo de lenhas para as fornalhas do engenho; além disso, era preciso dispor de madeira para a construção dos edifícios. Um bom "sítio" deveria ter "matas para lenhas e mantimentos". A área com matas era uma terra em potencial para o cultivo de mantimentos destinados à alimentação do pessoal da fazenda: "o sítio tem terras suficientes e matas para o estabelecimento das plantações de canas de açúcar e lenhas suficientes para o fabrico do mesmo açúcar e só com o tempo poderão vir a faltar as matas para a plantação de milho". É constante, nas justificativas dos requerimentos, pedindo licença para levantar engenho, conforme o alvará de 1802, a existência de "muita extensão de matas não só para lenhas da mesma fábrica mas também para a plantação de mantimentos"... É que depois da derrubada e da queimada, geralmente se plantava feijão, milho, etc.⁴

Da mesma forma, os cursos de água são também indispensáveis à lavoura canavieira,

... tanto para movimentar a moenda e resfriar o alambique como para servir de aguada para os animais necessários ao engenho e para o transporte. A terra para a formação de uma fazenda de cana também era escolhida em função de maior ou menor existência de água (...). Outro fato que influía na escolha da terra para a fazenda de cana era o relevo e a existência de terras próprias para pastagem dos animais destinados ou ao trabalho da moenda ou para transportar a cana do canavial ao engenho.⁵

A necessidade de conjugar todas essas variáveis conferirá dois aspectos essenciais à fazenda canavieira paulista. Em primeiro lugar, o esgotamento das matas, tendo em vista o caráter predatório do cultivo, levará a uma permanente itinerância da lavoura e ao abandono dos engenhos onde as matas fossem esgotadas. Muitas vezes, o fazendeiro era obrigado a comprar mais terras unicamente por necessidade de matas e/ou pastos para a criação. No entanto, essa itinerância deverá obedecer a outros pré-requisitos: a presença de terras adequadas e cursos d'água. Nesse particular, as condições de relevo e hidrografia predominantes no quadrilátero não oferecerão obstáculos à itinerância açucareira. Assim é que Piracicaba e Porto Feliz, por exemplo, aparecem como extensão da lavoura canavieira de Itu.

Dessa forma, um documento do Capitão Mor de Itu, datado de 1784 afirma que:

he aquelle terreno (Piracicaba) o fiador para o estabelecimento de engenhos de asucar que allí com admirável commodo se podem e hão de fundar se ao futuro pois nesta Va. (Itu) já não acham muitos aonde possam estabelecer-se e alguns hão de deixar os seus estabelecimentos por falta de lenha.⁶

Fato semelhante acontece com Porto Feliz. É evidente que o esgotamento das matas não é o único fator que interfere na itinerância da lavoura canavieira paulista. O caráter tecnicamente primitivo do cultivo terá como consequência o rápido esgotamento da terra. No entanto, mesmo esse fator está imbricado ao problema das matas: o esgotamento das matas fornece um limite à possibilidade da rotatividade do cultivo que poderia propiciar um aproveitamento mais intensivo dos terrenos.

Um segundo aspecto, ligado ao primeiro, é que a estrutura da fazenda canavieira, envolvendo pastagens, engenhos, matas, etc., fará com que a área propriamente de plantio ocupe apenas uma parte relativamente pequena do total da propriedade. Por outro lado, seu aspecto itinerante, ligado principalmente à necessidade das matas, provavelmente fará com que o abandono dos terrenos se dê antes que estejam fisicamente esgotados.

É evidente que não se pretende aprofundar no estudo da lavoura canavieira paulista. O interesse central está no significado que a região cafeeira centro-oeste

tendo sido previamente colonizada pelo açúcar, assumiu. Nesse particular é que dois aspectos apontados interessam. Inicialmente, o café na região centro-oeste não teve o caráter pioneiro que assumirá na continuidade de sua marcha em direção ao oeste. Encontrará uma estrutura fundiária já formada. Embora não se possa desprezar a imigração de capitais cafeeiros advindos do Vale do Paraíba, parte substancial do investimento cafeeiro da região centro-oeste provém da transformação das fazendas canavieiras em cafeeiras. As indicações de Tshudi apontam o processo de substituição da cana pelo café como opção dos fazendeiros da região em vista da maior lucratividade desse cultivo. O que se tem, portanto, parece não ser a mobilidade dos fazendeiros de outras regiões em busca de melhores condições de plantio (embora esse fenômeno tenha ocorrido em certa medida), mas sim a conversão de fazendas açucareiras em cafeeiras. a "marcha para o oeste" não só do café mas também do cafeicultor na busca de frentes pioneiras, parece caracterizar o processo de expansão do café a partir de sua passagem pela zona centro-oeste. O testemunho colhido por Tshudi afirma o seguinte:

Era o recém-falecido Francisco Egydio de Souza Aranha membro de importantíssima família da região. Começara por pequenas experiências (com o café) em sua fazenda, e quando se convencera dos bons resultados destas, plantara grande cafezal, incitando os demais fazendeiros a que lhe seguissem o exemplo. Neles encontrara, po-

rém, pouca disposição para o fazerem.

Pensavam que a terra de Campinas se prestava exclusivamente ao cultivo tradicional da cana de açúcar. Apenas alguns membros de sua família realizaram experiências tímidas em suas propriedades.

Os resultados brilhantes obtidos venceram logo os preconceitos e o exemplo de Souza Arenha fora imitado, e muito além dos limites do município, substituindo-se às plantações de cana, os cafezais. No ano de 1860, só no município de Campinas existiam 189 fazendas de café que, juntas, exportavam, anualmente e, em termo médio, 700.000 arrobas. Dos engenhos de antanho só restavam 22; produzindo de 55 a 60.000 arrobas de açúcar em pó.⁷

Emília Viotti da Costa (1966) afirma que a opção pelo café foi determinada pela maior margem de lucro oferecida, ao lado do fato de o café exigir cuidados mais simples (note-se por exemplo que o café não necessita de lenha) e estar menos sujeito ao mau estado das vias de comunicação do que o açúcar. E prossegue:

Todavia, em 1852, não obstante essa tendência, a cultura da cana não era considerada decadente. No mapa das fábricas agrícolas de São Paulo, anexo ao relatório de Nabuco de Araújo, eram relacionadas 466 fábricas de açúcar e 395 de café. Este predominava no Vale do Paraíba, enquanto no Centro-Oeste paulista aparecia lado a lado com a cana.⁸

Nesse particular, o quadro fornecido por Sergio Milliet (1939) é bastante significativo:

Tabela 4

PRODUÇÃO DE AÇÚCAR, CAFÉ E ALGODÃO EM ARROBAS - ZONA CENTRAL

Ano	População	Café	Algodão	Açúcar
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
1935	877.077	3.716.021	4.269.237	271.876

FONTE: Milliet, Sergio, Roteiro do Café e outros ensaios, S.P.: 1939. pág.46.

Esse quadro nos mostra que o ano de auge do açúcar (1854) é também o do take-off do café; logo em seguida observa-se o declínio/estagnação do açúcar e a ascensão vertiginosa do café. A transformação das fazendas açucareiras em cafezeiras estará ligada a alguns dos principais nomes que farão a história do café em São Paulo: o já citado Francisco Egydio de Souza Aranha, Antonio Prado e Nicolau Campos Vergueiro, entre outros.

A itinerância própria à cultura açucareira será a principal responsável pela constituição da estrutura fundiária da região do quadrilátero, determinando a apropriação (por concessão, compra ou aforamento) das boas terras da região. Essas terras, como se viu, cobertas de matas

e irrigadas por cursos d'água, poderão posteriormente ser aproveitadas pelo café, uma vez que, além da cana de açúcar ocupar parte relativamente pequena da propriedade, a derrubada e o esgotamento das matas levarão ao abandono prematuro dos terrenos. O café se desenvolverá, então, nas antigas fazendas canavieiras, sendo que o açúcar já se responsabilizara pela derrubada das matas, que constituía parte do gasto monetário dos fazendeiros de café das zonas pioneiras (uma vez que para esse trabalho era utilizada a mão de obra livre nacional). Do ponto de vista do fazendeiro, a opção pelo café exigia muito pouco desembolso, tendo em vista a propriedade já adquirida, as matas já derrubadas, a disponibilidade de terras de boa qualidade e a possibilidade de utilizar as próprias instalações de engenho para a nova atividade. Além disso o açúcar já havia criado uma rede de caminhos em direção ao porto de Santos, caminhos estes em que, apesar de sua má qualidade tantas vezes apontada, o café poderia ser transportado com menos dificuldade e prejuízo do que o açúcar.

Existe, no entanto, um outro aspecto, talvez o de maior importância, a ser tratado: a alocação de mão de obra escrava, ao qual se dedicará atenção especial por se tratar de ponto crucial da argumentação.

Uma das hipóteses que orienta esse trabalho é a de que, em meados do século XIX, quando coincidem a proibição do tráfico negreiro e a chegada do café à região centro-oeste, esta última contava já com um estoque de mão de obra considerável, alocada pela cultura canavieira. Es -

fato teria amenizado, na conta de custos dos novos cafeicultores da região, o impacto do preço ascendente do escravo decorrente da cessação do tráfico. Em contrapartida, esses cafeicultores se beneficiarão do aumento do preço do café no mercado internacional, que acompanha o aumento do preço do escravo. Haveria aí, então, um "super-excedente" que iluminaria, inclusive, a questão da origem do capital que veio a ser empregado nas ferrovias paulistas financiadas e dirigidas pelos cafeicultores.

Em busca da confirmação dessa hipótese, investigou-se o volume do contingente de mão de obra escrava constituído pelo açúcar na região do quadrilátero.

Com efeito, a instalação de um contingente de escravos na então Capitania de São Vicente está intimamente ligada ao aparecimento e expansão da cultura açucareira. Antes disso, a inexistência de uma agricultura comercial de alguma significação, tornava desnecessário o recurso à mão de obra africana. Recorria-se aos trabalhadores pré-existentes, especialmente à população de índios e mamelucos.

O crescente interesse pela cultura canavieira, entretanto, dentro do quadro histórico da economia colonial, tornará imprescindível o recurso ao trabalho escravo e, conseqüentemente, a importação de africanos.

É assim que, segundo os dados recolhidos por Petrone (1968)⁹, se, para 1813 a Capitania contava já

com uma população escrava de 48.245 pessoas para uma população livre de 160.969, em 1836 a população escrava ascendeu a 86.933 para uma população livre de 238.969 habitantes. Esses dados acusam um crescimento de 44,7% para a população livre e de 80,1% para a população escrava. É verdade que em 1836 o café já tinha certa presença no Vale do Paraíba, devendo-se atribuir a esse fato uma parte da responsabilidade pelo acelerado aumento do número de escravos. Sem dúvida, porém, é a cultura canavieira a variável estratégica para a explicação desse fenômeno.

Dentro das condições históricas em que floresceu, a cultura canavieira se tornará dependente da obtenção regular e barata de escravos. Da mesma forma, do ponto de vista do sistema de valores da sociedade da época, o senhor de engenho vem a se tornar tanto mais importante e prestigiado quanto maior o número de escravos que possuir.

No começo do século XVIII, os escravos eram obtidos na Bahia e principalmente, no Rio de Janeiro. Esses dois portos contavam já com longa experiência no comércio negreiro, além do fato de o Rio de Janeiro ser a principal via de escoamento da produção açucareira do litoral de São Paulo e do Vale do Paraíba. Será principalmente no Rio, portanto, que os comerciantes de açúcar deverão comprar os escravos e trazê-los aos fazendeiros.

Esse tipo de transação, indicador do domínio do capital mercantil, presente posteriormente também no café, será bastante comum no "ciclo da cana" paulista. O

fazendeiro comprava o escravo a prazo, com a garantia da safra de açúcar, sendo o comerciante o intermediário da transação. Fazia portanto uma dívida com o comerciante de açúcar, encarregado de trazer os escravos do Rio de Janeiro. A superestimação da safra, acidentes climáticos, ou a possibilidade de fuga e morte do escravo colocam o fazendeiro em perpétua ameaça de endividamento frente ao comerciante. Nomes muito familiares ao estudioso do café em São Paulo, como os de Antonio da Silva Prado e Nicolau Campos Vergueiro estiveram anteriormente ligados ao comércio de açúcar, uma das origens de suas fortunas. Petrone (1968) cita o caso significativo de Antonio da Silva Prado que usualmente recebia safras de açúcar, condicionadas a mandar vir escravos do Rio de Janeiro para o senhor de engenho, estabelecendo uma espécie de "comissariado de açúcar".

A obtenção de escravos via Rio de Janeiro logo se torna problemática. Os senhores de engenho paulistas vêm reclamar da escassez de braços e dos preços especulativos impostos pelos comerciantes do Rio de Janeiro. Uma das tentativas de contornar o problema foi sempre o contrabando, frequente nos portos do litoral norte, principalmente Ubatuba e São Sebastião. Logo se imporá a alternativa da importação direta, pelo porto de Santos, propiciada pelo aparelhamento desse porto para a exportação do açúcar. O nome de Antonio da Silva Prado reaparece, aliás, ligado a uma das primeiras tentativas de importação direta de escravos da África. Com esse objetivo, ele fundou uma sociedade em 1820.

A sociedade mandou uma embarcação a Moçambique com um capital de 16:000\$000 reis em peças de 6:400 réis para comprar escravos. Embarcaram 461 negros, mas só chegaram a Santos 214.¹⁰

Entretanto, parte dos escravos continuaram a ser comprados no Rio de Janeiro, embora com crescente independência do porto de Santos. Em carta de Antonio da Silva Prado¹¹, datada de 1828, este afirma que dispensou o oferecimento de escravos por parte de um negociante do Rio de Janeiro, em vista da "abundancia q'aqui tem havido, pr. preços commodos, pr. chega a Santos em direitura uma porção de escravos q' privam a venda dos seus q'inda mmo. vendidos pelo principal são mais caros q'os q'aqui se axão ...". Fica, de passagem, o pitoresco pioneirismo dos Prado na solução dos problemas de mão de obra, ilustrado pelo papel relevante que os descendentes de Antonio da Silva Prado terão na futura Sociedade Auxiliadora da Imigração.

Embora não se possa fazer um cálculo exato da produtividade do escravo na lavoura canavieira, o confronto feito por Petrone (1969) entre dados disponíveis (relatos de viajantes, principalmente Saint Hilaire, relatórios de governadores da capitania, Maços de População) apontam para uma média em torno de 100 arrobas anuais por escravo.

Evidentemente, trata-se de uma média muito pouco confiável, conforme nota a própria autora, uma vez que a produtividade do escravo está submetida a uma série de

variáveis dificilmente mensuráveis. Se o engenho está em fase de instalação, por exemplo, far-se-á necessário um número maior de escravos, envolvidos no plantio da cana, construção do engenho e demais tarefas da instalação da fazenda. Além disso, não deve ser menosprezada a importância da lavoura de mantimentos para subsistência, presente sempre na lavoura canavieira paulista. Esta atividade, também atribuída aos escravos, é às vezes de grande monta, sugerindo a existência de escravos dedicados exclusivamente a ela. A produtividade da mão de obra escrava está também vinculada à qualidade e grau de esgotamento dos terrenos.

Dessa forma é que a proporção produção/número de escravos torna-se muito oscilante, tornando-se difícil inferir o segundo dado do primeiro, ainda que a média de 100 arrobas anuais por escravo, observada por Saint Hilaire encontre confirmação nos Maços de População examinados por Petrone (1968).

O número de escravos de uma fazenda de cana pode oscilar de menos de uma dezena até mais de uma centena. Em 1825, nos engenhos de Guaratinguetá, esse número varia de 1 escravo a 45, não parecendo haver muita relação entre a produção e o número de escravos. Veja-se o caso de um engenho de 45 escravos produzindo 70 arrobas de açúcar e 70 barris de aguardente, enquanto que outro com 15 homens produzia 100 arrobas de açúcar e 300 barris de aguardente.¹²

Já em 1816 a escravaria mais abundante se encontrava em Campinas:

O número variava de um escravo até 83, a média por fazenda orçava em torno de 24. O engenho com 83 escravos produzia 500 arrobas de açúcar e o de um escravo produzia 10 canadas de aguardente. Outro, que produzia 2.262 arrobas de açúcar e 200 canadas de aguardente tinha 39 escravos, sendo cinco ainda crianças; e um que produzia 3.600 arrobas tinha 49 escravos, sendo dez crianças. 13

Em 1834 a média subiria para 37 escravos por fazenda, sendo que as fazendas com mais de 100 escravos já eram relativamente comuns.

Apesar da dificuldade de calcular o volume de escravos alocados pela cultura canavieira paulista, pode-se dizer que esse número foi considerável. Com efeito, construindo um quadro - 5 - aproximativo com os dados organizados por Viotti da Costa (1966), pode-se comparar a concentração de escravos em alguns municípios da região centro oeste no ano de 1836 (predominantemente canavieiros) com alguns municípios do Vale do Paraíba (já na época predominantemente cafeeiros).

Deve-se observar que o ano indicado -1836- não corresponde ainda ao auge da cultura canavieira na região centro oeste, que se localizará em meados do século XIX, época da transição para a cultura cafeeira. Em 1852, Campinas contará com 8190 escravos e Sorocaba com mais de 5000. Não obstante, a se confiar nesses dados, sempre precários para o período, em 1836 a região centro oeste já rivalizava com o Vale do Paraíba quanto ao número de es-

cravos. Observando um outro conjunto de dados, fornecidos por Viotti da Costa (1966), chegamos ao quadro 6.

Tabela 5

CONCENTRAÇÃO DE ESCRAVOS NO ANO DE 1836 PARA ALGUNS MUNICÍPIOS PARA A REGIÃO CENTRO OESTE E VALE DO PARAÍBA.

nº de escravos	Vale do Paraíba (cidades)	Centro oeste (cidades)
524	Pindamonhangaba	
1679	Bananal	
+ de 1000	Cunha	
	Guaratinguetá	
+ de 2000	Areias	Itapetininga
	Jacareí	Sorocaba
		Jundiaí
		Atibaia
+ de 3000	Lorena	Porto Feliz
	Taubaté	Campinas
		Piracicaba
		Itu

Tabela 6

CONCENTRAÇÃO DE MÃO DE OBRA ESCRAVA POR ZONAS DO ESTADO DE SÃO PAULO.

ano	2a. zona	3a. zona	4a. zona	5a. zona
1836	28.862	31.838	2.737	937
1854	39.680	38.038	15.551	5.535
1874	48.702	52.138	23.290	15.478

FONTE: As tabelas 5 e 6 foram construídas a partir dos dados fornecidos por Viotti da Costa, Da senzala à Colônia, São Paulo: DIFEL, 1966.

Obs: Na tabela 6, o critério de divisão do Estado de São Paulo em zonas é o de José F. de Camargo, que coincide aproximada

mente com o seguinte: 2a. zona - Vale do Paraíba; 3a. zona - centro oeste; 4a. zona - Mogiana; 5a. zona - Paulista.

Esses dados, não é demais repetir, de valor apenas aproximativo, apontam para alguns fatos interessantes quando comparados com os fornecidos por Sérgio Milliet (1939) sobre a produção cafeeira e açucareira das regiões Norte e Central (aproximadamente 2a. e 3a. zonas de Camargo, respectivamente).

Tabela 7

ZONA NORTE - PRODUÇÃO DE AÇÚCAR E CAFÉ EM ARROBAS

ano	açúcar	café
1836	8.629	510.406
1854	11.350	2.737.639
1886	-	2.074.267

FONTE: Milliet, Sérgio, Roteiro do Café ..., 1939 pág. 35.

Tabela 8

ZONA CENTRAL- PRODUÇÃO DE AÇÚCAR E CAFÉ EM ARROBAS

ano	açúcar	café
1836	354.300	70.378
1854	538.535	491.397
1886	218.504	3.008.350

FONTE: Milliet, S., op.cit.. pág. 46

No ano de 1836, portanto, a região centro oeste é predominantemente açucareira, enquanto que em 1854, o café já compete vigorosamente com o açúcar, embora, em

termos globais, o total da produção cafeeira da Região Centro Oeste represente apenas 13,91% do total da província para o mesmo ano. Nesse intervalo (de 1836 a 1854), a produção açucareira cresce 52% enquanto que a de café praticamente sextuplica. Trata-se do período de transição do açúcar para o café. No mesmo período de tempo a região do Vale do Paraíba (já em 1836 quase que exclusivamente cafeeira), experimenta um salto de aproximadamente quatro vezes em sua produção. Para tanto, com base no quadro 6 observa-se um aumento de 37% no contingente de escravos. A zona centro oeste realiza sua transição para o café com apenas 19,4% de acréscimo de sua população escrava.

Tal fato é bastante significativo. Ele leva a crer que, no momento de sua opção pelo café, a região centro oeste pode contar com um estoque prévio de mão de obra que, do ponto de vista deste trabalho, se configura na principal contribuição da cultura açucareira para a instalação do café. Isso porque, conforme se procurará demonstrar no próximo capítulo, o encarecimento do escravo decorrente da extinção do tráfico se configurará no principal obstáculo a ser enfrentado pela cafeicultura a partir de meados do século XIX. Na região centro-oeste, dada a existência de um estoque de mão de obra, no momento de seu take-off, ameniza-se o problema.

Quando os senhores de engenho da região centro-oeste decidem optar pelo plantio do café, fazem-no inclusive tendo em conta que essa escolha envolve poucos riscos e gastos. Estão se decidindo por um produto de ma-

ior lucratividade, menos sujeito ao mau estado das comunicações e de melhor preço. Para tanto, contam com fazendas já instaladas, engenhos conversíveis à nova atividade, matas derrubadas e mão de obra alocada, podendo inclusive revalorizar fazendas anteriormente abandonadas pela cana em decorrência do esgotamento das matas. É evidente que não se pensa numa simples sobreposição do café à cana. O açúcar torna-se incomparavelmente pequeno quando confrontado às dimensões que teve o café na região, razão provável pela qual o primeiro tenha passado frequentemente despercebido dos historiadores. O que se defende nesse trabalho é a importância da precedência do açúcar no momento da transição, porque esse momento (meados do século XIX) é crucial na cafeicultura paulista.

Representa a conjuntura de meados do século uma crise de profundas repercussões, no bojo da qual se insere a transição capitalista em nosso país. É nesse aspecto que a cultura açucareira paulista ganha sentido para o trabalho. Para tentar explicar porque os fazendeiros da região centro-oeste se encontram em uma situação privilegiada para enfrentar a crise. Essa condição é que lhes possibilitará o lançarem-se em empreendimentos inovadores, dentre os quais a expansão ferroviária não é, certamente, o menos importante.

NOTAS

1. Milliet, Sérgio, "Roteiro do Café", in Roteiro do Café e Outros Ensaios, S.P.: 1939.
2. Milliet, Sérgio, op. cit., pág. 13.
3. Petrone, M.T.S., A Lavoura Canavieira em São Paulo, S.P.: Difel, 1968, pág. 34.
4. Petrone, M.T.S., op. cit., pp. 78/79.
5. Petrone, M.T.S., op. cit., pp. 83/84.
6. Apud Petrone, M.T.S., op. cit. pág. 47.
7. Apud Taunay, Afonso de E., História do Café no Brasil, Rio: Departamento Nacional do Café, 1939-1943, Tomo VI, pág. 48.
8. Viotti da Costa, E., op. cit., pág. 23
9. Petrone, M.T.S., op. cit., pág. 110.
10. Petrone, M.T.S., op. cit., pág. 115.
11. Petrone, M.T.S., op. cit., pág. 115
12. Cf. Petrone, M.T.S., op. cit., pág. 113.
13. Petrone, M.T.S., op. cit. pág. 113.

A situação em meados do século XIX

Durante o terceiro quartel do século XIX, a economia cafeeira paulista passa a estar submetida a um impasse. Enquanto produção mercantil-escravista, sua viabilidade se assentava em três aspectos principais:

- a obtenção abundante e barata de mão de obra escrava
- a disponibilidade de terras à distâncias viáveis dos portos de exportação
- o comportamento da demanda externa

Com a cessação do tráfico africano em 1850, a primeira condição se vê definitivamente ameaçada. Se o contrabando, o tráfico inter-provincial e as reservas constituídas nos anos anteriores à proibição podem a curto prazo, escamotear o problema em termos absolutos, não podem impedir que o preço do escravo suba assustadoramente, chegando a triplicar no período. Assim, se a escassez de mão de obra, em termos literais, é um falso problema, em termos dos custos de produção a cessação do tráfico gera uma tendência altista sem perspectivas de arrefecimento, uma vez que não se pode contar com a alternativa da criação interna de escravos.¹

Em condições de predomínio do capital mercantil, isso significará o endividamento crescente do

fazendeiro em relação ao traficante, ao qual estão abertas as melhores possibilidades de especulação.

Do ponto de vista da acumulação, isto significa que o potencial do complexo se vê reduzido, em - quanto que parcelas cada vez maiores do excedente vão sendo absorvidas pelos agentes do tráfico.

Quanto à questão da disponibilidade de terras, com a chegada do café à região centro-oeste atingem-se praticamente os limites de expansão extensiva em relação à distância dos portos de exportação. O porto de Santos, até então exclusivamente açucareiro, passa a ser o escoadouro da nova zona e o município de Rio Claro é considerado o local mais distante em que o café pode ser cultivado lucrativamente. A partir desse ponto, o custo do transporte torna o cultivo proibitivo.

É evidente que um tal impasse deve ser compreendido em relação às alternativas contemporâneas de transporte:

Ocupar, sempre, novas terras próprias ao café exigiria, a partir de certo ponto, interiorização, o que provocaria, dentro dos limites da economia mercantil-escravista, elevação persistente dos custos de transportes. Entendamo-nos bem. Quando digo dentro dos quadros da economia mercantil-escravista quero me referir ao fato de que a um setor produtor mercantil e escravista deve corresponder um setor de transportes também mercantil e

escravista. Quer dizer, um setor independente apoiado no trabalho escravo e na força animal, desde que a presença do escravo, ainda aqui, impunha limites estreitos à tecnologia adotada.²

Essa afirmação conduz a um outro ponto. Se o custo do transporte cresce na razão direta da distância dos portos, freiando a expansão, o encarecimento do escravo agrava o problema. Isto é, mesmo a distâncias pequenas dos portos, a cafeicultura não pode evitar o encarecimento do transporte provocado pelo preço crescente do escravo.

A acumulação se vê, portanto, comprometida em seus pilares principais. O problema da elevação da conta de custos do fazendeiro não tem possibilidade de solução nos quadros demarcados pelo complexo. No sentido estrito e imediato, entretanto, a alternativa que se apresenta é a de transferir para o preço do café o ônus da conta de custos. Essa alternativa é, evidentemente, muito frágil (uma vez que o preço do café pode ser considerado uma variável exógena), além de puramente defensiva, destinando-se a escamotear o problema sem enfrentá-lo.

A subida de preços, apartir de 1857 foi providencial. Sem ela, dificilmente a economia cafeeira teria podido se expandir. Não suportaria a elevação do preço do escravo, verificada apesar do vigoroso tráfico interprovincial e das "reservas" que dispunha, uma vez que as importações nos

anos que procederam imediatamente o encerramento do tráfico ficaram bem acima das necessidades. Ademais, à medida que se foram ocupando terras mais distantes do litoral, os custos de transportes de vem ter crescido apreciavelmente. O aumento dos preços internacionais, portanto, contrabalançou, ao menos de modo relativo, os efeitos perversos pelo lado dos custos...³

Os preços internacionais se mantêm altos entre 1857 e 1875, com um pequeno intervalo entre 1863 e 1868.

Para o Vale do Paraíba o impasse é insolúvel. A melhoria dos preços internacionais adia sua decadência mas não pode evitá-la. Enquanto zona mais antiga do café, o Vale do Paraíba enfrenta uma situação de produtividade decrescente. Onerada em seus custos de produção (e, conseqüentemente, em seu potencial de acumulação) não encontra recursos para lançar mão de novas alternativas. A imigração e o beneficiamento, por exemplo, são experiências de masiado caras para serem tentadas pelos fazendeiros endividados.

Deve-se desde já descartar a hipótese de que a mentalidade tradicionalista dos cafeicultores da região Norte tenha sido responsável por uma "resistência à mudança", incapacitando-os para sobreviver à crise. A questão fundamental é que os cafeicultores do Vale do Paraíba não possuíam recursos disponíveis para experimentar soluções e

nem tinham de onde extraí-los.

Caberá a região Centro-Oeste assumir o papel de vanguarda que a conjuntura lhe atribui estrategicamente. Um conjunto de variáveis colocará essa região em posição não só de defender-se do momento crítico como de criar condições para sua superação.

Enquanto zona mais nova, terá a seu favor a maior produtividade física do cafeeiro. A nova cultura que se dissemina rapidamente na década de 1950 estará em franca vitalidade durante os anos cruciais da crise. No entanto, a menor idade do cafeeiro não basta para explicar a posição privilegiada da região. Essa vantagem poderia ser rapidamente neutralizada pelos preços montantes do transporte e da mão de obra.

Daí a ênfase que se procura dar às condições em que o plantio maciço se efetuou, que se tornam relevantes exatamente pelo contexto crítico em que operaram. Tendo em conta uma infra-estrutura criada pela cultura açucareira, a arrancada para o café se processa com um mínimo de dispêndio. Se os indícios históricos parecem mostrar que a penetração do café na região significou primordialmente conversão de propriedades canavieiras em cafeeiras ou mistas, é lícito supor que os empresários pouparam despesas de instalação, uma vez que a estrutura fundiária já está constituída e as propriedades, com suas instalações, podem ser aproveitadas para as novas funções. Contam, além disso, com estradas e um porto de exportação. A toda es

sa gama de condições propícias adiciona-se a existência de um considerável contingente de escravos, estoque esse que ganha importância decisiva no quadro da especulação com o preço da mão de obra. É evidente que esse plantel deverá ser reposto e ampliado, mas isso não invalida o raciocínio. Os cafeicultores da região centro-oeste se aproveitaram dos preços crescentes do café no mercado internacional entre 1857 e 1875 com custos relativamente menores de produção do que as outras regiões (o chamado oeste paulista está em constituição e sofre diretamente o inflacionamento do escravo e o problema do transporte).

Parte-se então do suposto de que a região contou com um sobre-lucro no momento de seu take off, gerando os capitais necessários para responder ao impasse. E responder ao impasse significa eliminar os entraves que se opõem à continuidade da acumulação. Torna-se uma exigência a de que os obstáculos sejam superados justamente através daqueles que tinham uma taxa de acumulação privilegiada. Pode parecer curioso que uma região bem abastecida de escravos realize as primeiras experiências com a imigração, assim como o fato de que fazendeiros colocados a uma distância viável dos portos venham a financiar a primeira estrada de ferro de capital nacional. A realidade é que as iniciativas deveriam partir justamente de quem não estivesse absolutamente sufocado pela conjuntura.

Além disso, não é necessário que o preço do escravo e do transporte ameacem os cafeicultores em sua lucratividade imediata. Basta que se coloquem como entra -

ves à continuidade da acumulação dentro dos mesmos parâmetros em que esta se desenvolveu até então.

Há, portanto, a necessidade de romper os limites da fronteira agrícola, baratear os transportes e transformar a organização do trabalho, ou seja, libertar-se da escravidão. Sem isso, não seria possível a "marcha para o oeste" onde muitos dos cafeicultores da região central têm já interesses estabelecidos. Em grande parte, a mesma vanguarda que se liga à imigração e às ferrovias é a conquistadora do oeste, embora suas origens se fixem na região central.

A discussão da crise dos transportes na economia cafeeira de meados do século XIX deve ser encetada sob um duplo aspecto: em primeiro lugar, existe a questão da ligação aos portos de exportação de áreas já produtivas. Nesse caso, o problema que se coloca é, de um lado, superar o problema das péssimas condições das estradas existentes, baratear o transporte e, de outro, poupar mão de obra escrava desperdiçada no transporte tal como era realizado. Do ponto de vista da acumulação cafeeira, significa defender-se da conjuntura adversa gerada pela extinção do tráfico e reduzir os dispêndios com a condução do café.

Em segundo lugar, trata-se da necessidade de abertura da fronteira agrícola, incorporando as

terras férteis do oeste paulista. Nesse caso, o significado da ferrovia é o de soltar as amarras da acumulação numa ofensiva que se lança, não no desafogo das adversidades presentes, mas na proteção da acumulação futura.

Essa distinção é importante porque nos ajuda a dar conta do significado das ferrovias paulistas em relação às aceleradas transformações da sociedade brasileira na segunda metade do século XIX.

É o que se procurará demonstrar num rápido painel da história ferroviária de São Paulo.

NOTAS

1. A forma acabada dessa discussão, da qual se extraiu as principais conclusões, encontra-se em Mello, J.M.C. de, op. cit., especialmente cap. 2 : "A Dinâmica da Economia Mercantil-Escravista Cafeteira Nacional".
2. Mello, J.M.C. de, op. cit., pág. 59.
3. Mello, J.M.C. de, op. cit., pág. 67 .

PARTE II

FERROVIAS EM SÃO PAULO

Capítulo III

O Capital Inglês

Primórdios

A perspectiva desse trabalho é a de compreender seu objeto - um aspecto da transição capitalista no Brasil - levando em conta os fatores de ordem interna e externa de maneira articulada. Dessa maneira, compreender o peso do capital inglês no investimento ferroviário apenas como tentáculo da expansão capitalista internacional implicaria numa linearidade perigosa para a complexidade do fenômeno. Por outro lado, o caso de São Paulo, em que a maior parte da iniciativa empresarial nesse campo partiu dos próprios cafeicultores, pode dar azo a interpretações vazadas em um certo "ufanismo bandeirante" que é evidentemente saudável evitar.

Desse ponto de vista, o correto seria de tectar as imbricações do capital inglês e cafeeiro dentro de uma conjuntura crítica que propicia a inovação.

O início da era ferroviária brasileira, em termos da periodização do capitalismo internacional, é paralelo ao período de maciço investimento ferroviário inglês no continente europeu e nos Estados Unidos. Essas economias, em acelerado desenvolvimento de suas forças produtivas, poderiam oferecer ao capital inglês perspectivas muito grandes de lucratividade. Isso quer dizer que, inver

sões britânicas só seriam atraídas para as ferrovias brasileiras se as perspectivas de lucratividade fossem, pelo menos, competitivas em relação a outros polos de atração. É evidente que não seriam o prestígio externo e a estabilidade da economia brasileira os móveis da atração. Tratava-se de um país desconhecido nos meios financeiros ingleses, o que conferia um caráter aventureiro ao investimento. A garantia de lucratividade teria que ser fornecida pelas condições institucionais que colocassem a inversão em absoluta segurança. É assim que o Estado deverá assumir o risco que o capital não correria de per si.

Dessa maneira, entre a primeira "lei ferroviária" sancionada pelo Regente Feijó aos 31 de outubro de 1835 e a primeira concessão ferroviária frutífera (7 de agosto de 1852)¹ medelam quase vinte anos. A essa primeira fase Adolpho Pinto² (1903), historiador ferroviário de São Paulo, dá o nome de período das tentativas malogradas. O malogro a que se refere está associado à ausência de capital nacional disposto à realização de investimentos no setor e a não competitividade do meio brasileiro em relação a outros polos de atração do investimento.

A primeira tentativa (Lei Feijó) esbarra no fracasso do Visconde de Barbacena para organizar uma companhia em Londres cujo objetivo era a ligação do Rio de Janeiro às capitais do Rio Grande do Sul, Minas Gerais e Bahia.

A primeira lei paulista surgirá em 1836

(o ato adicional de 1834 permitia às províncias legisla-
rem sobre a matéria), sendo revogada e substituída pela
de 30 de março de 1838. Concedia à firma Aguiar, Viúva &
Filhos e Cia. e a Platt & Reid direitos para a ligação
Santos, São Carlos (Campinas), Constituição (Piracicaba),
Itu ou Porto Feliz.

A lei foi aprovada com as seguintes es-
pecificações?

1. Considerar cidadãos brasileiros de-
pois de um ano de sua chegada os colonos importados à
custa da Companhia que desejassem naturalizar-se.
2. Concessão de privilégio para extra-
ção de ferro, podendo levantar fábricas em terrenos devo-
lutos e particulares.
3. Direito de exploração dos terrenos
por onde passasse (com especificação para madeiras, pedra
e cal) sem indenização no caso de terras devolutas.
4. Isenção de tarifas alfandegárias para
todo material necessário que devesse ser importado.
5. Cessão à Companhia de doze léguas em
quadra para distribuir a seus colonos.
6. Direito de compra sobre terras ainda
não aproveitadas.
7. Isenção aos possuidores e cultivado-
res de todas essas terras do pagamento de dízimos e impos-
tos de produção pelo espaço de 20 anos.

O interesse na citação das especifica-
ções dessa primeira lei paulista (que resultou em malogro)

reside no traçado proposto, que iria beneficiar o "quadrilátero do açúcar" e na prematura preocupação com a colonização.

Merece ser lembrada ainda a tentativa encetada por Thomas Cockrane, a quem foi outorgada concessão para ligar por via férrea o Rio de Janeiro ao Vale do Paraíba com ponto final em Cachoeira (São Paulo) no ano de 1840. Odilon Nogueira de Matos (1974) assim descreve o fracasso da iniciativa:

Organizou-se assim, a Imperial Companhia de Estrada de Ferro, com capital de oito mil contos, julgado, ao que parece, suficiente para a construção de toda a linha referida na concessão. Apesar do entusiasmo inicial que a idéia despertou, três anos depois não se havia, ainda, integralizado o capital. Cockrane atribuía tais dificuldades ao estado revolucionário das províncias de Minas e São Paulo. Além disso, a ausência de garantia de juros era um obstáculo à realização da empresa. Em 1843 foi solicitada uma prorrogação por mais dois anos do prazo estipulado para início das obras, o que não isentou o pagamento da multa pelo não cumprimento de disposições contratuais. Cockrane não se deixou dominar pelo desânimo. Lançou as vistas para a Europa, reconhecendo então que os favores concedidos no Brasil eram inferiores, por exemplo, aos que o governo inglês outorgava para as vias férreas nas próprias Ilhas Britânicas. Difícilmente, portanto, poderiam capitais europeus ser atraídos para o Brasil. Por

essa época adotou a Rússia o sistema de garantia de juros, imitado logo por outros países e pela própria Inglaterra para a construção das primeiras ferrovias da Índia. Verificou Cockrane que ao Brasil não restava outro caminho senão acompanhar as nações européias no a largamento das vantagens concedidas às empresas ferroviárias. Todavia, seu pedido de garantia de juros arrastou-se na Câmara até 1852 sem qualquer solução.⁴

Com a lei imperial nº 641 de 26/6/1852 o governo institui a garantia de juros e o privilégio de zona rompendo enfim o entrave à atração do capital inglês. Ademar Benévolo (1953)⁵ nos fornece o texto da Concessão da Estrada de Ferro Recife ao São Francisco, primeira concessão ferroviária brasileira sob o regime da garantia de juros e do privilégio de zona e que serviu de modelo às demais.

"Condição Décima Sexta: O governo garante à Companhia o juro de 5% do capital que empregar na construção do caminho de ferro da linha principal. Por um regulamento especial do governo será designado o modo de verificarem-se as despesas da construção, do custeio e a receita realizada; bem como as épocas e forma do pagamento do juro.(...) Condição Décima Oitava: Esta garantia é devida a contar do primeiro dia em que estiver concluída cada seção da estrada, e franqueada ao público, e somente pelo capital nela dispendido, cessando logo que por espaço de seis

meses sejam interrompidos os trabalhos por culpa da Companhia. (...) Condição Décima Nona: Cumprindo precisar a responsabilidade a que por este contrato se sujeita o governo mediante a garantia dos 5%, será fixado o máximo do custo da obra, devendo lugar esta fixação depois que a Companhia apresentar os seus trabalhos preparatórios, a planta e o orçamento, com os convenientes detalhes explicativos, ficando tudo dependente da aprovação do governo imperial. Se na execução, porém, as despesas forem menores que as do máximo fixado, o governo se aproveitará da redução para a verificação da estipulada garantia; e se excederem, correrá o excesso por conta da Companhia. Condição Vigésima: A Companhia embolsará o governo do que tiver dispendido em virtude da garantia estipulada do juro, depois que ela tiver realizado o dividendo de 8%, guardada a seguinte escala de percentagem:

De 8%	1
De 9%	1 1/2
De 10%	2
De 11%	2 1/2
De 12%	3

E assim por diante".

No entanto, a garantia de 5% outorgada pelo governo imperial parece não ter sido suficiente mal e quiparando o Brasil à Europa e aos Estados Unidos. Os 5% eram também oferecidos pela Inglaterra para a East Indian Railway, a Great Indian Peninsula, a Madras Railway, as ferrovias suecas e a linha de Lucca a Pistoia do governo

toscano. A taxa de 6% era oferecida pelo Canadá e os EUA. A França pagava 4% a varias ferrovias sendo também este o caso da Rússia, Holanda e Dinamarca.⁶

A atração do capital inglês, ao que esses dados sugerem, só seria alcançada através de privilégios excepcionais. Assim é que algumas províncias se adiantam, adicionando mais 2% aos 5% assegurados pelo governo central. A iniciativa coube à Bahia, logo seguida por São Paulo, Pernambuco e Rio de Janeiro. (São Paulo: lei 495, 17/03/1855).⁷

O privilégio de zona é a segunda inovação da lei de 1852, aduzindo mais uma vantagem ao capital ferroviário: "Condição Segunda: Durante o tempo do privilégio não se poderá conceder empresas de outros caminhos de ferro dentro da distância de 5 léguas, tanto de um como de outro lado, e na mesma direção deste, salvo se houver acordo com a Companhia. Esta proibição não compreende a da construção de outros caminhos de ferro que, ainda partindo do mesmo ponto, mas seguindo direções diversas possam aproximar-se acidentalmente de algum ponto da estrada privilegiada, ou mesmo cortá-la, contanto que dentro da zona privilegiada não possam receber mercadorias e passageiros."⁸

A criação das condições excepcionais para que o capital inglês se dispusesse a investir no Brasil significou que o Império e a Província devessem assumir a responsabilidade pela proteção institucional propícia ao investimento.

Mesmo essas condições parecem não ter sido suficientes no início. É o que atestam os percalços enfrentados para a construção da Estrada de Ferro D. Pedro II que deveria ligar o Rio de Janeiro à São Paulo, servindo todo o Vale do Paraíba.

Ocorreu, a princípio, longo período em que se discutia a situação jurídica da concessão feita doze anos antes ao Dr. Thomas Cockrane, enquanto se abria concorrência para a construção da estrada da qual participaram os Teixeira Leite. Tanto o contrato de Cockrane foi dado por nulo (...) como a concorrência foi tornada sem efeito, julgando o governo mais conveniente a organização de uma Companhia, em Londres, com capacidade financeira para executar as obras. As disposições da praça de Londres foram boas e favoráveis à organização da empresa e, por outro lado, as vantagens oferecidas pelo governo brasileiro (garantia de juros e privilégio de zona) eram de molde a atrair capitais estrangeiros. Todavia, as perturbações do Oriente, que culminaram na Guerra da Criméia modificaram sensivelmente a situação e a essa circunstância deve-se o completo malogro das negociações celebradas em Londres, em setembro de 1853⁹

Finalmente, em 9/2/1855 o governo contrata com Edward Price a construção do primeiro trecho (Rio de Janeiro a Belém) e em 9/5/1855 organiza-se a Companhia, na Corte, da qual o governo era o principal a

cionista. Os trabalhos da estrada começaram em 11/06/1855 e a primeira seção, até Belém, foi inaugurada em 1858.¹⁰

A contribuição técnica britânica, por outro lado, pode ser considerada mais como prejudicial do que como auxílio. A empresa contratou um inglês, Edward Price, como empreiteiro para o primeiro trecho da linha. O ministro brasileiro em Londres, atuando como representante da Companhia, combinou as condições, as quais davam autonomia a Price de construir a estrada como lhe parecesse melhor, pois os brasileiros admitiram francamente não conhecer os mínimos pormenores de como achar a solução dos problemas que envolveriam a passagem a través da Serra. Price teve logo de início um desentendimento com a diretoria da Companhia (Cristiano Benedito Ottoni). O governo contratou outro engenheiro britânico Christopher B. Lane, como engenheiro consultor para supervisionar os trabalhos de Price. Lane declarou que foi devido a seus argumentos que Price concordou em reduzir ao máximo as inclinações e subidas e usar ferro nas pontes em lugar de madeira. Mas o presidente convenceu-se de que Lane e Price estavam combinados para prejudicar a Companhia, substituindo-os por americanos logo que terminou a primeira seção da ferrovia, em 1858. Esses primeiros quarenta e oito quilômetros custaram 625.991 libras, e não há qualquer surpresa em a Companhia ter ido à falência.¹¹

Em 1865, a Estrada de Ferro D. Pedro II foi encampada pelo governo imperial que passou a dirigi-la.

Apenas em 1875 a estrada atinge Cachoeira, já no Estado de São Paulo. Em 1877, uma companhia particular (Estrada de Ferro São Paulo e Rio de Janeiro ou Estrada de Ferro do Norte) completou a ligação São Paulo - Cachoeira. Em 1890 o governo republicano encampou também essa Companhia, com o propósito de torná-la parte do sistema federal de estradas de ferro, quando então passa a chamar-se Estrada de Ferro Central do Brasil).

Pode-se afirmar, com segurança, que sem o auxílio direto do governo, mesmo sob o regime de garantia de juro e privilégio de zona, não teria sido possível a existência da Central. Por outro lado, foram os empréstimos londrinos que tornaram viável sua execução:

Assim que a companhia foi organizada, levantou um empréstimo na Inglaterra de mais de 1,5 milhões de libras, com garantias dadas pelo governo brasileiro. O primeiro presidente da companhia, Cristiano Benedito Ottoni - criticado pelos ingleses -, teve que admitir que "sem esses empréstimos a ferrovia não teria cruzado a cordilheira". Em 1871 e em 1875, depois de a linha férrea se tornar efetivamente propriedade do governo, grandes empréstimos foram conseguidos em Londres para outras construções.

(12)

A Estrada de Ferro D. Pedro II se colo -

ca entre aquelas ferrovias que irão servir uma zona já madura de café, na realidade em processo de decadência. Desse forma, e do ponto de vista deste trabalho, pouca coisa pode ser dita sobre ela enquanto elemento transformador. Certamente, poupando mão de obra escrava e barateando o transporte atuará no sentido de adiar a decadência do Vale do Paraíba. Pode-se dizer então que ela prolonga também a escravidão e as estruturas de poder local. Sua história demonstra a própria impossibilidade inovadora do capital cafeeiro da região. Endividado que estava, será obrigado a transferir ao governo a responsabilidade pela construção e operação da ferrovia. Indica ainda a desconfiança inicial do capital inglês com respeito às possibilidades lucrativas do investimento ferroviário no Brasil. O episódio que teve lugar na inauguração do primeiro trecho ilustra, em acréscimo a atitude ostensiva que animava os primeiros técnicos ingleses no Brasil.

Em 15 de outubro de 1858 acompanhada a diretoria do capitão Horácio da Gama Moret engenheiro fiscal, do cel. Garnett e do inspetor de tráfico Ellyson, seguiu até Belém e ouvindo a opinião dos engenheiros julgou a estrada regular em termos de prestar trânsito; porém, apesar de aceita a obra, opôs o representante do empresário (de Price, portanto) obstáculos à abertura da estrada, e destruindo uma das pontes, arvorou no caminho de ferro a bandeira inglesa, do que, tendo notícia o governo, declarou por aviso de 2/10 aberta ao trânsito entre Queimados e Belém.

(13)

NOTAS

1. Trata-se da Estrada de Ferro Recife ao São Francisco, concedida aos irmãos De Mornay. Essa concessão serviu de modelo às posteriores, sendo detalhadamente estudada por Benévolo, Ademar, Introdução à História Ferroviária Brasileira - Estudo Social, Político e Histórico, Recife, Ed. Folha da Manhã, 1953.
2. Pinto, Adolpho, História da Viação Pública em São Paulo, Tip. Vanorden, 1903. Trata-se de um trabalho pioneiro, principal fonte de informações desta dissertação. A reconstituição fatural da história ferroviária de São Paulo, além das referências gerais aos primórdios da era ferroviária brasileira, baseiam-se, pois, largamente, nessa obra. Outras fontes de informação utilizadas são os trabalhos de Célio Debes, Odilon Nogueira de Matos e Ademar Benévolo.
3. Cf. Debes, Célio, A Caminho do Oeste (História da Companhia Paulista de Estradas de Ferro (1a. parte) S.P.: Edição Comemorativa do Centenário de Fundação da Companhia Paulista, 1968. Pág. 28.
4. Matos, Odilon Nogueira de, Café e Ferrovias - A evolução Ferroviária de São Paulo e o Desenvolvimento da Cultura Cafesina, S.P.: Ed. Alfa Omega, 1974, pág. 51.
5. Benévolo, Ademar, op. cit., pp. 460 e seguintes.
6. Benévolo, Ademar, op. cit., pp. 465
7. Matos, Odilon Nogueira de, op. cit., pág. 52.
8. Benévolo, Ademar, op. cit., pág. 173

9. Matos, Odilon Nogueira de, op. cit. pág. 54.
10. Pinto, Adolpho, op. cit., págs. 28 e seguintes.
11. Graham, Richard, Grã-Bretanha e o início da modernização no Brasil (1850-1914), S.P.: Ed. Brasiliense, 1973. Pág. 61.
12. Graham, Richard, op. cit., pág. 60/61.
13. Apud Benévolo, A., op. cit., pág. 286.

O Capital Inglês nas Ferrovias Paulistas

A primeira ferrovia inteiramente paulista em seu percurso nascerá também sob o signo da garantia de juros e do privilégio de zona, através do capital inglês. Trata-se da San (sic) Paulo Railway Company (futura Santos-Jundiaí) que se tornará a mais importante ferrovia paulista por monopolizar o trajeto para o porto de Santos, e consequentemente o transporte de toda a produção do Centro-Oeste e Oeste da Província.

Seu primeiro projeto de existência , como se viu, foi a concessão a Aguiar, Viúva & Filhos em 1838 e o trajeto proposto deveria percorrer a região açucareira da província. Esse projeto malogra, entre outros fatores, pela falência de Frederico Fomm, sócio e gerente da firma Aguiar, Viúva & Filhos. Porém, já tinham sido realizados os planos da estrada pelo engenheiro inglês Mornay, planos estes que Fomm guardou até sua morte em 1847. Com a morte de Fomm, os planos ficaram de posse do Marquês de Monte Alegre, seu parente, que os entregou a Mauá.

Mauá e Monte Alegre unem-se a José Antonio Pimenta Bueno, Marquês de São Vicente. A 26 de abril de 1856, os três entram de posse da concessão de uma ferrovia que, partindo de Santos atingisse Jundiaí com prolongamento autorizado até Rio Claro.¹ Note-se que o trajeto proposto agora inclina-se para a região cafeeira despontante no centro-oeste da província, desvinculando-se do seu caráter

açucareiro anterior. A presença do café era recente na região mas prometia um futuro auspicioso que não escapava a Mauá.

A concessão gozava de garantia de juros, de 7% (5 do governo imperial e 2 da província), privilégio de zona (5 léguas para cada lado da estrada), isenção alfandegária para os materiais importados necessários à construção, direito de desapropriação dos terrenos a serem utilizados, direito de exploração das minas que encontrasse na linha de seu privilégio e de obtenção de terras devolutas em termos favoráveis. A duração do privilégio era de 90 anos. Os decretos de 13/3/1858 e 29/10/1859 alteravam a concessão, permitindo ainda que o prazo para a organização da companhia fosse prorrogado e que a garantia de juros se estendesse por todo o prazo do privilégio, incluindo não apenas o capital inicial como também o que fosse adicionado durante a construção da estrada.

De posse da concessão e dos estudos preliminares realizados por Mornay, os três concessionários encomendaram os estudos complementares ao engenheiro inglês Robert Milligan e os planos e orçamentos à firma de James Brunlees. A mandado de Brunlees veio ao Brasil Daniel Mankinson Fox (futuro superintendente e engenheiro-chefe da São Paulo Railway) para proceder o levantamento topográfico. Esses estudos custaram a Mauá 25.000 libras.

O prestígio pessoal dos concessionários, as sólidas garantias que oferecia o contrato, sobretudo depois das últimas modi

ficações, e o auspicioso futuro que então já era dado prever para a obra do progresso social e econômico de São Paulo, foram elementos de influência decisiva para a definitiva organização, em Londres, da Companhia que tinha a fortuna de constituir-se senhora da chave da viação geral de uma rica região, do caminho de ferro que devia ser a grande artéria dessa extensa rede ferroviária que em poucos anos se devia desdobrar sobre o fecundo solo paulista.²

A companhia foi organizada em 1860 e, para tanto, foi indispensável o nome e o prestígio da firma Mauá, de longa data experiente em negócios com a Inglaterra e conhecida na praça londrina, inclusive por sua sucursal nessa cidade. A companhia comprou de Mauá a concessão e os estudos preliminares pela quantia de 45.000 libras sendo que, ainda em função da desconfiança britânica, Mauá foi obrigado a pagar a quantia de 20.000 libras a N.M. Rothschild & Sons para que o nome dessa firma figurasse nos prospectos, prestigiando a nova companhia. Na verdade, a própria existência da São Paulo Railway pode ser creditada à incansável persistência de Mauá.

É bem possível que a companhia tivesse falido e a linha não tivesse sido terminada se não fosse o entusiasmo de Mauá e sua credulidade. A empresa contratou com Robert Sharpe & Sons a aquisição do terreno, execução das obras e forneci-

mento de todo o material rodante e planta. A maior ajuda financeira obtida pela firma contratante foi do próprio Banco Mauá. Como foi dito por Mauá, tinha sido induzido pela Companhia a conceder grandes empréstimos à firma contratante contra a afirmação de que os serviços que fossem executados a mais e não constassem no contrato original seriam pagos. O que ele não sabia é que a Companhia tinha assinado mais um contrato secreto com Sharpe pelo qual este executaria todos os trabalhos extras por uma ninharia. Quando da falência de Sharpe, o Banco Mauá constatou que não poderia receber da Companhia as 340.000 libras que de direito, deveriam pertencer a Sharpe ou seus credores. Mauá propôs uma ação alegando fraude, que foi aceita pela justiça do Brasil. Mas o Supremo Tribunal, revogando uma decisão precipitada declarou que a causa só poderia ser julgada em Londres, onde a Companhia era oficialmente sediada. Devido ao tempo decorrido até que Mauá conseguisse ajuizar a ação em Londres, esta não pode ser julgada por decorrência de prazo.³

A construção foi iniciada em 24/11/1860 e em 16/2/1867 foi inaugurado o trecho total de Santos a Jundiaí somando 139 quilômetros, realizado com a superação de enormes dificuldades técnicas, para a transposição da serra e os problemas característicos de deslizamentos e quedas de barreiras nas estações chuvosas.

A Companhia recompensou, porém, regie-
mente seus acionistas, tornando-se rapidamente a mais lu-
crativa empresa britânica na América Latina. No segundo
mês de operação já transportava 3/4 do café embarcado pa-
ra Santos, superando em tempo recorde o transporte tradi-
cional. Em sete anos de operação deixava de receber ju-
ros do governo:

Só em São Paulo as estradas reagiram
bem e compensaram a adoção do sistema
(de garantia de juros). A Santos Jundi-
aí inaugurou seu tráfego em 1867, nesces-
sitou da garantia de juros até 1874, ten-
do renunciado à mesma em 1889 para não
continuar a dividir com o governo os lu-
cros excedentes de 8% como regia o con-
trato. Até 1874 recebeu dos cofres públi-
cos £ 518.443, e de 1874 a 1889 entregou
ao poder público £ 934.457 havendo a fa-
vor do último um saldo de 416.014, sendo
este saldo dividido em duas partes: 5/7
pertencentes ao governo central e 2/7 ao
governo paulista, pois o Império garan-
tia 5% e a Província 2%.⁴

Assim beneficiado, o capital inglês (ex-
cluindo a posse efêmera e especulativa da Rio Claro Railway
Company) não mais se interessará em investir diretamente
nas ferrovias paulistas. Assentado sobre o funil de expor-
tação da província, sob o regime de privilégio de zona, to-
das as demais ferrovias cafeeiras de São Paulo seriam ne-
cessariamente suas tributárias. O dinheiro inglês, presente
nas demais estradas, veio sob a forma de empréstimos, per-

mitindo que o capital se eximisse dos riscos do investimento e continuasse lucrando com a extensão de suas tributárias.

A São Paulo Railway ilustra bem o que se quer dizer quando falamos da imbricação entre estímulos internos e externos à expansão ferroviária. Nascida de um encontro de interesses entre empresários como Mauá e o capital inglês, beneficiados pela proteção governamental, ela irá solucionar a questão do transporte do café (com o seu corolário, a poupança de mão de obra escrava) da emergente região centro-oeste. Ao fazê-lo, o capital inglês atuará onde, pelas dificuldades técnicas e alto custo, o capital cafeeiro não poderia atuar nas condições contemporâneas. No entanto, sua construção aplainará o caminho para que o capital cafeeiro possa agir, construindo prolongamentos em direção à marcha do café, estando solucionado o problema da transposição da serra. Dessa forma, as novas empresas, tornadas tributárias da "Inglesa" se expandirão, aumentando sempre a rentabilidade da São Paulo Railway e o farão com maquinaria, matérias primas, tecnologia e, frequentemente, empréstimos ingleses.

Considerada em seu trajeto, apenas (os 139 quilômetros de Santos a Jundiaí), a São Paulo Railway poderia ser colocada, em relação à distinção feita anteriormente, ao lado da D. Pedro II, como ferrovia que vem servir a uma zona já produtiva (embora mais nova e flores

cente), contribuindo para reduzir os custos de produção em relação a transporte e mão de obra. Entretanto, sua situação é peculiar. A vanguarda cafeeira da região centro-oeste, substancialmente associada à abertura do oeste mais novo, se beneficiará do caminho aplainado para lançar-se no prolongamento das ferrovias, ampliando a fronteira agrícola e libertando a acumulação dos grilhões da proximidade dos portos. Ao fazê-lo, estará colocando em novas bases o problema da mão de obra: a nova fronteira agrícola que se abre agudiza a crise latente da escravidão e acelera a transição para o trabalho livre.

NOTAS

1. Cf. Debes, Célio, op. cit., pág. 35.

2. Pinto, A., op. cit., pág. 34

3. Graham, Richard, op. cit., pág. 69.

4. Benévolo, A., op. cit., pág. 480.

Capítulo IV

O Capital Nacional

A Companhia Paulista

Em 1862, antes portanto da extensão até Jundiaí estar concluída, a Companhia Inglesa declarava não ser sua intenção estancar os trilhos nessa cidade. Jundiaí não produzia café. Os trilhos deveriam estender-se, ao menos, até Campinas. É bom lembrar que a concessão original da "Inglesa" incluía o direito do prolongamento inclusive até Rio Claro.

Em maio desse mesmo ano, a Província fizera passar uma lei garantindo 7% de juros para o prolongamento da estrada de ferro até Campinas, significando com isso que a província assumiria sozinha o total da garantia de juros, autonomizando-se do governo central.

À frente do movimento pela extensão da ferrovia a Campinas aparecem o Senador Souza Queiroz, Joaquim Bonifácio do Amaral (Visconde de Indaikatuba) e João Ribeiro dos Santos que, levantando a importância de 20.000\$ réis, encomendam os estudos a James Brunlees. Esses estudos serão executados por Harvard e supervisionados por Daniel Fox, todos eles homens da São Paulo Railway. Em princípios de 1863 os estudos são concluídos e o orçamento total da obra é estimado em Rs. 5.234:210\$000.¹

Não se cogitava ainda da possibilidade de financiamento local da iniciativa. O primeiro plano de extensão a Campinas parece contar com o interesse da "Ingleza" no prolongamento.

O capital cafeeiro parece, no entanto, começar a dar-se conta de sua força. José Vergueiro apresenta em 1864 um projeto de estrada de rodagem, feito pelo engenheiro Camilo Gofredo, ligando Jundiaí a Campinas, Limeira e Rio Claro. O projeto não descarta a possibilidade de uma estrada de ferro ser construída futuramente no mesmo leito, tanto que se ocupa em detalhar declives em que locomotivas pudessem operar. Os custos estimados orçavam em Rs. 1.300:000\$.²

Estava lançada a polêmica entre Fox e Gofredo, que polarizará a imprensa e a opinião pública, chegando a tornar necessárias edições especiais do Correio Paulistano. A disputa envolveu arbitragens, apostas e polêmicas familiares (Souza Queiroz e Vergueiro eram cunhados). Na verdade, tratava-se de optar, como sintetiza Robert Mattoon (1971), entre a ferrovia, mais cara, com capital estrangeiro e a estrada de rodagem, mais barata, com financiamento local.

Os fatos estavam nesse ponto quando, em 31 de março de 1864, surge a onipresente figura de Mauá. Nessa data, o Barão oferece-se para construir a ferrovia, adotando o plano de Fox, com juros provinciais de 7% sobre o capital de 5.000:000\$000.³

Sua proposta teve o efeito de um catalizador. Imediatamente, Vergueiro revê sua posição inicial, propondo-se a construir a ferrovia com menos dinheiro (4.000:000\$) e em menos tempo. Concordava, ainda, em modificar o traçado original de Cofredo à luz dos planos de Fox.⁴

Mauá era um negociante estranho à Província de São Paulo e de conhecida anglofilia. Sua iniciativa estimulou o chauvinismo provincial e conciliou os cafeicultores paulistas em torno da possibilidade de financiar a ferrovia e tê-la sob seu controle. Mais uma vez, e desta, ironicamente, o nome de Mauá estará associado à expansão ferroviária.

O início da Guerra do Paraguai (1865 - 1870) adiará as discussões até 1867. De um lado, a guerra drenara a Província e o Império em termos de dinheiro e mão de obra. Na verdade, porém, não deixa de estimular a expansão ferroviária sob um outro aspecto: coloca na ordem do dia o péssimo estado das comunicações do país e a vulnerabilidade de suas fronteiras.

Em 1867, a inauguração do trajeto total da São Paulo Railway faz vir novamente à tona a idéia do prolongamento a Campinas.

A 29 de agosto, o Correio Paulistano noticia a formação de uma companhia particular para o prolongamento da ferrovia à Campinas e cita o nome de seus primeiros subscritores.

PRIMEIROS SUBSCRITORES DO PROLONGAMENTO JUDICIAL A CAMPINAS

Barão de ItapetiningaRs. 200.000\$000
Barão de PiracicabaRs. 200.000\$000
Barão de LimeiraRs. 200.000\$000
Senador QueirozRs. 100.000\$000
Comendador Souza BarrosRs. 100.000\$000
Dr. Martinho PradoRs. 100.000\$000
Thomas Luiz ÁlvaresRs. 100.000\$000

FONTE: Debes, Celio - A Caminho do Oeste, (Historia da Companhia Paulista de Estradas de Ferro), 1a. parte, pp.78.

O jornal noticia ainda a entrada de um capital provindo do interior da província e que excederia a quantia de Rs. 600:000\$000.

As divergências políticas entre liberais e conservadores, porém, estão acesas. No dia seguinte, o Diário de São Paulo, porta voz conservador, nega a participação de Martinho Prado e Thomas Luiz Álvares.

Restava, portanto, uma iniciativa conciliadora das divergências locais, iniciativa esta que só poderia estar baseada na confluência de interesses de ambas as facções: suas necessidades enquanto cafeicultores.

A figura unificadora surgirá, apropriadamente na figura de Saldanha Marinho, que assume a presidência de Província a 24/10/1867.

Com o objetivo de dar concretude à idéia da ferrovia, Saldanha Marinho vem a Campinas a 14/12/1867.

acompanhado do Vice-Presidente Joaquim Floriano de Toledo, os Barões de Itapetininga e Limeira, J.J. Aubertin (superintendente da "Ingleza"), Newton Bennaton e Daniel Fox (autores dos dois projetos alternativos para o traçado da ferrovia) e do Diretor do Correio Paulistano.⁵

A 16 de dezembro, instala-se na Câmara Municipal a assembléa dos interessados no prolongamento da estrada de ferro. Saldanha Marinho dirige-se aos presentes em linguagem clara e objetiva. Demonstra as vantagens que deveriam advir para a cafeicultura através da estrada de ferro.

Tomemos por base na qual aliás concordam todos os senhores fazendeiros presentes, a quantidade de 2.400.000 arrobas de café por ano que tem de ser transportada pela estrada de ferro de Campinas a Jundiaí. Tomemos por ora o preço atual do transporte nessa distância e, no mínimo-440 por arroba. Desde que esse preço for reduzido a 140 rs. (máximo a pagar pela estrada de ferro) terá o agricultor assim realizado uma economia de 300 rs. por arroba. Funcionando a estrada de ferro, o produtor de 5 mil arrobas de café, por exemplo, fará anualmente uma economia de 1:500\$000 e desde que assim em dois anos pode salvar o capital de 3:000\$000 tem possibilidade, sem sacrifício e antes com manifesto lucro de concorrer com 3:000\$000 isto é, com a subscrição de 15 ações de 200\$000 cada uma. Concorrendo, pois, com 3:000\$000 terá o acionista agricultor:

Em 4 anos

Economia feita no transporte 6:000\$000

Juros garantidos, que recebe 840\$000

6:840\$000

Se não teve dinheiro para fazer a sua entrada e o tomou emprestado a 12% mesmo, despendeu com isso (suponhamos, no máximo quatro anos

1:440\$000

ainda lhe ficam líquidos 5:400\$000

Pago o que tomou emprestado

para a sua entrada 3:000\$000

restar-lhe-á ainda 2:400\$000

Mas está então senhor de 15

ações que subscreveu no valor

de 3:000\$000

Terá portanto naquele limitado prazo, mesmo que se conte do começo do trabalho da estrada, aumentada sua fortuna em.... 5:400\$000.

(...) Na diferença de preço do transporte por ano (base 2.400.000 arrobas)

720:000\$000

Em 20 anos(suponhamos) 14.400:000\$000

Pode, pois, amortizar a sua dívida, só aplicando para isso o que economiza no transporte em 20 anos 14.400:000\$000. Mas, da facilidade do transporte lhe resulta também mais facilidade de aplicar do produto de sua lavoura, uma parte certa, sem prejuízo de suas necessidades. O produtor de 1.000 arrobas, por exemplo, que sem dúvida as venderá, preço líquido, por 3:000\$ pode aplicar a amortização de sua dívida 1:000\$000 (1/3 de seu produto). Sendo assim, teremos em um ano 1:000\$000 multiplicado por 2.400 (2.400.000 divididos por

1.000) ou 2.400:000\$000.

Em 20 anos 48.000:000\$000

E junte a isso o resul

tado da economia de -

monstrado 14.400:000\$000

A amortização será

em 20 anos de 62.400:000\$000

(...) em vista disso, a quem convirá adi-
antar o prolongamento da estrada de fer-
ro: ao consignatário ou correspondente,
que no lavrador tem um agente de seus
interesses, e que a olhos vistos caminha
para seu aniquilamento, ou ao lavrador
que nesse melhoramento encontrará a sal-
vação que deseja?⁶

Os resultados não se fazem esperar. São
subscritas no mesmo dia mais de 5.000 ações, totalizando
mais de 1/5 do capital necessário à empresa. São formadas,
em seguida, comissões com a tarefa de divulgar a iniciati-
va e arregimentar novos acionistas. O quadro dessas comis-
sões apresenta um verdadeiro mapeamento dos pontos de in-
fluência de alguns dos principais fazendeiros da região.

COMISSÕES NOMEADOR POR SALDANHA MARINO PARA SE ENCARREGA-
REM DA SUBSCRIÇÃO DE AÇÕES PARA O PROLONGAMENTO DA ESTRA-
DA DE FERRO

Capital: Senador Queiroz, dr. Martinho Prado e Thomaz Luiz
Álvares.

Campinas: Barão de Atibaia, comendador Joaquim Egydio de Souza Aranha, Joaquim Bonifácio do Amaral e os drs. Manoel Ferraz de Campos Salles e Jorge Miranda.

Amparo: João de Souza Campos, Antonio Araújo Cintra e José Lourenço.

Mogi-Mirim: Tenente Coronel Manoel Antonio Gurgão, Cotrim, Dr. Antonio Rodrigues do Prado e dr. Antonio Gonçalves Gomide.

Limeira: Flaminio Ferreira de Camargo, Barão do Cascalho, dr. Bento Francisco de Paula Souza, dr. Whitaker.

Rio Claro: Coronel José Estanislau de Oliveira, dr. José Alves de Carqueira Cesar, dr. José Elias Pacheco Jordão e tenente-coronel Raphael Tobias de Barros.

Constituição (Piracicaba): Coronel Alexandre Luiz de Almeida Barros, comendador Francisco José da Conceição e tenente coronel Antonio Carlos de Arruda Botelho.

Capivari: Vigario Fabiano José Moreira de Camargo, Joaquim Alves e Francisco Fernandes de Barros.

Belém do Descalvado: Dr. Francisco Antonio de Souza Queiroz, Antonio de Camargo Campos e Capitão Joaquim Felix de Carvalho.

Pirassununga: Joaquim Ferreira Camargo de Andrade, Antonio Paes de Barros e José da Silveira Franco.

São Carlos do Pinhal: Coronel Antonio Carlos de Arruda Botelho, Dr. Bento Xavier de Barros e Joaquim Roberto Rodrigues Freire.

Araraquara: Tenente Coronel Joaquim Lourenço Correa, Dr. Cândido Xavier de Almeida e Souza e José Aranha do Amaral.

Santos: Coronel Antonio Ferreira da Silva Jr., Nicolau Vergueiro e tenente-coronel Theodoro de Menezes Forjaz.

FONTE: Diário de São Paulo, 21/12/1867, citado em Celio Debes, op. cit., pp. 129.

A realização da Paulista dependia ainda de que a São Paulo Railway abrisse mão de seu direito sobre o prolongamento até Campinas. De uma série de ofícios trocados entre J.J. Aubertin e Saldanha Marinho se obtém a declaração de não interesse da "Inglesa" no prolongamento a Campinas. Argumenta Aubertin que "nesses tempos" não era possível empreenderem-se novas obras, além do que a Companhia não poderia contar unicamente com a garantia de juro da Província, sem a garantia do governo imperial.⁷

Ao que parece (e J.J. Aubertin e Fox estiveram presentes na assembléa de Campinas, convocada por Saldanha Marinho) a Inglesa entendeu que poderia confiar a outras mãos o prolongamento de sua linha, lucrando sem necessidade de investir. Esse teria sido o principal móvel da desistência.

A 30/1/1868 a Companhia Paulista se consolida e elege sua primeira diretoria: Clemente Falcão de Souza Filho (presidente), Inácio Wallace da Gama Cochrane, Bernardo Avelino Gavião Peixoto, Francisco Antonio de Souza Queiroz e Martinho da Silva Prado (diretores). Inicia - dos os trabalhos de construção a 15/3/1870, a linha chega

a Campinas a 11 de agosto de 1872.

A longa narrativa, extraída do trabalho de Celio Debes (1968), sobre a fundação da Companhia Paulista se explica pela importância pioneira que esta empresa teve no sentido do financiamento da expansão ferroviária pelo capital cafeeiro.

Do exposto se extrai que existiam recursos para o empreendimento no interior da economia cafeeira, e suficientes. É ilustrativo que, como se viu na listagem dos primeiros subscritores, quando a Companhia era apenas um projeto, que apenas sete acionistas pudessem de imediato, subscrever 25% aproximadamente do capital necessário. O quadro abaixo, mostrando a concentração da propriedade no interior da Paulista dá idéia do poderio de algumas famílias que, com raízes na região centro-oeste, estarão já envolvidas na penetração do oeste mais novo, e influenciando sobre a expansão futura da empresa.

Tabela 9

ESTRUTURA DA PROPRIEDADE DA COMPANHIA PAULISTA - 1869-1900

Ações e Acionistas	1869	1880	1889	1900
Total de Ações	25.000	61.479	100.000	300.000
Total de Acionistas	654	615	802	1.328
% de ações em mãos do				
1% superior	19	17	24	21
Idem 10% superior	54	69	69	61
Idem 10% inferior	.01	.2	.2	.2
Acionistas do sexo masculino %	92	70	65	60
Acionistas do sexo feminino %	8	30	35	40
% de acionistas com sobrenome Silva Prado	1	4	1	2
% de ações (sob.SilvaPrado)	3	9	9	6

FONTE- Mattoch, R., op. cit. pp. 238

Ownership in the Company showed a fairly high degree of concentration. Ten per cent of all stockholders owned 54 per cent of the shares, and 1 per cent owned 19 per cent. Not extremes in themselves these figures do not reveal the probable stock conglomerations among family groups. Names of the leading planter-business families - Barros, Souza Queiroz, Silva Prado, Vergueiro, etc - crop up frequently, but marriage ties resulting in changes in name make precise identifications difficult if not impossible. (...) The leading families may actually have controlled a block of shares far in excess 54%, deriving their income not only from coffee, but from other interests in São Paulo, Santos and Campinas.⁸

A análise do quadro de municípios que se fizeram representar na primeira assembléia de interessados e que deveriam ser contactados pelas comissões encarregadas de arregimentar acionistas, dá idéia não apenas do trajeto a ser seguido pela Companhia Paulista, como prognostica a multiplicação das companhias de estrada de ferro em São Paulo.

Estão presentes os municípios de Campinas, Limeira, Rio Claro, São Carlos, Araraquara, Descalvado, Pirassununga, indicando as balizas do futuro traçado da Paulista. Mas estão também Amparo, Mogi-Mirim, Piracicaba, Capivari. É evidente, portanto, que os cafeicultores desses municípios, cuja presença na assembléia atesta

o interesse no investimento ferroviário, se animarão a, seguindo o exemplo bem sucedido da Paulista, constituir companhias de estradas de ferro para atingir seus focos de interesse.

Assim, mais quatro Companhias de Estradas de Ferro surgem na década de 1870. A Ituana (organizada em 1870 e inaugurada em 1873), Mogiana (1872/1875), Sorocabana (1870/1875) e Estrada de Ferro do Norte (1871-1877). As duas últimas originavam-se em São Paulo, alcançando Sorocaba e Cachoeira (terminal paulista da Estrada de Ferro D. Pedro II), respectivamente. A Ituana originava-se em Jundiaí e a Mogiana em Campinas.

Como é de se prever, Itu, Sorocaba e Mogi-Mirim seriam apenas outros tantos pontos de partida para as novas empresas, cuja expansão se orienta no sentido das áreas mais produtivas do café. Os cafeicultores iniciam-se no manejo da complexa empresa capitalista, aprendem a lidar com o mecanismo dos dividendos e da oscilação das ações, de senhores de escravos que até agora foram, tornam-se patrões de trabalhadores assalariados. A ferrovia torna-se, em certo sentido, a escola de uma classe.

Garantida pela proteção governamental, no que se refere à garantia de juros e ao privilégio de zona até 1880, a partir dessa data a expansão ferroviária já dispensa a garantia de juros, conservando apenas o privilégio de zona.

NOTAS

1. Debes, Célio, op. cit., pág. 55.
2. Debes, Célio, op. cit., pág. 57.
3. Mattoon, Jr., Robert Howard, The Companhia Paulista de Estradas de Ferro, 1868-1900: a local railway enterprise in São Paulo, Brazil. Tese de Doutorado, Yale University, 1971. Pág. 53.
4. Mattoon, R.H., op. cit., pág. 53.
5. Debes, Célio, op. cit., pág. 81.
6. O texto citado baseia-se em reportagem do Correio Paulistano de 20/12/1867, apud Célio Debes, op. cit., pp.85-86.
7. Apud Célio Debes, op. cit., págs. 131 a 137.
8. Mattoon, R.H., op. cit., pág. 70.

Expansão

Tendo chegado a Campinas em 1872 os trilhos da Companhia Paulista, o prolongamento até Rio Claro deveria ser sua sequência natural. A extensão tem início em 18/1/1874, atingindo Santa Bárbara a 27/6/1875, Limeira a 30/6/1876 e Rio Claro a 11 de agosto desse mesmo ano.

Por essa época, a Companhia projetava suas possibilidades de expansão em direção ao Rio Mogi-Guaçu onde se encontravam as propriedades de alguns de seus mais importantes acionistas, entre os quais a família Prado (Araras, Descalvado). O ramal de Mogi-Guaçu tem início em 18/2/1876, alcançando Araras em 10/4/1877, Leme (30/9/1877) e Porto Ferreira (15/1/1880).

Ainda em 1880 (25/10) a Paulista contrata a construção do trajeto Porto Ferreira-Descalvado, concluído em novembro de 1881. De Porto Ferreira partirá, ainda, o Ramal de Santa Viridiana, cuja terminal será o próprio pasto da fazenda de Antonio da Silva Prado (concluído em 1891)

A ponta de trilhos em Porto Ferreira abrirá a possibilidade de expansão da Companhia Paulista em direção às excelentes terras da zona do São Simão e Ribeirão Preto. No entanto, essa pretensão será objeto de uma longa disputa com a Companhia Mogiana, da qual esta última sairá vitoriosa, vedando as possibilidades de expansão da Paulista nessa direção.

Para o prolongamento além de Rio Claro, sua outra alternativa de expansão, a Paulista se verá novamente envolvida em violenta polêmica, que terá como resultado adiar por longo tempo suas pretensões.

A Companhia Paulista favorecia o prolongamento para São Carlos, através das terras de Morro Pelado, dando acesso direto à região de Jauá, Dois Córregos e Brotas. Aparece então a figura de Antonio Carlos de Arruda Botelho (Conde do Pinhal) que defendia o trajeto através de Cuscuzeiro, servindo diretamente suas propriedades. Para tanto, o Conde do Pinhal estava apoiado no traçado do engenheiro Pimenta Bueno, feito a pedido do Governo Imperial, dentro do projeto de extensão a Mato Grosso. A Paulista acaba por declinar sua opção em 1880.

O Conde do Pinhal organiza, em 7 de maio de 1881, uma companhia sob sua direção com o nome de Companhia Rio Claro de Estradas de Ferro. Constrói, então o prolongamento até São Carlos (15/10/1884), Araraquara (18/1/1885) e o ramal Rio Claro-Jauá (18/2/1887).

Em 1889 a Companhia Rio Claro é vendida aos ingleses, passando a chamar-se Rio Claro Railway Company. Sob direção inglesa inicia-se o prolongamento de Araraquara a Jaboticabal e de São Carlos a Santa Eudoxia e Ribeirão Bonito.

Em 1892 a Paulista conseguirá concretizar suas pretensões iniciais. Compra a companhia inglesa, retifica o traçado segundo seu projeto primitivo e comple

ta o prolongamento a Jaboticabal (5/5/1893), Santa Eudoxia (20/9/1893 e Ribeirão Bonito.

A Companhia Paulista figura, ao lado da Mogiana, entre as mais lucrativas estradas de ferro paulistas. Em 1877 abre mão da garantia de juros, tendo rendido menos de 7% apenas em 1872/1873. Em 1881 tinha saldado completamente seu débito com o governo. A Companhia distribuía dividendos em torno da média de 10% em todo o século XIX, sendo que seus críticos a acusam de ter distribuído 18 e 20% no período de 1896/1897.¹

A Companhia Ituana de Estradas de Ferro é uma das primeiras a se formar sob o escopo do exemplo da Paulista. Já em 1870, quando o prolongamento de Jundiaí a Campinas apenas se iniciava, a Ituana se organiza a 30/6 contando com capital cafeeiro e tendo como presidente José Elias Pacheco Jordão.

O trajeto projetado deveria ser Jundiaí-Itu-Sorocaba, mas não interessava aos sorocabanos, uma vez que alongaria demasiadamente sua distância da capital da província. A Ituana atinge Itu (17/4/1873), de onde constrói, com financiamento da província, um ramal para Capivari e Piracicaba (11/2/1879).

Em 1875, inicia-se o tráfego de uma outra Companhia, a Sorocabana. A companhia objetivava ligar Sorocaba diretamente à São Paulo, reduzindo a distância de

170 para 100 quilômetros em relação ao projeto inicial da Ituana. A empresa foi organizada em 29/3/1871, concluindo o trajeto até Sorocaba em 10/7/1875. A 31/12/1876 concluiu-se o prolongamento a Villeta, atingindo Ipanema, onde estava localizada a indústria de ferro do governo, em 29/10/1879. Prosseguindo na mesma direção chegam a Baciaetava (1/8/1880) e Tietê (1/1/1883).

A partir desse ponto, Ituana e Sorocabana entram em disputa pela região fértil de Botucatu e São Manoel. Como desfecho do impasse, as duas companhias acabam por se fundir em 1880 passando ao controle do governo provincial. Na verdade, tanto uma como outra dependeram, desde o início da interferência financeira do governo. Nem Itu, nem Sorocaba produziam café e a região a ser servida por ambas as empresas não comportava a existência lucrativa de duas ferrovias.

A viabilidade das ferrovias paulistas, enquanto empresas, está, em sua origem, diretamente vinculada ao café, Ituana e Sorocabana figurando como exemplos de linhas deficitárias, que só conseguiram subsistir à custa da sustentação governamental.

Em 1872 organiza-se, sob a direção de Antonio de Queiroz Telles, a Companhia Mogiana de Estradas de Ferro que estará, ao lado da Paulista, como exemplo ilustrativo de grande rentabilidade, tendo seu destino intimamente vinculado ao café. A Mogiana irá servir à mais

produtiva região cafeeira de São Paulo no último quartel do século XIX, sendo a primeira ferrovia paulista a transpor os limites da província.

Seu objetivo inicial era (com bitola de 1 m, privilégio de zona, juros de 7% e prazo de 90 anos) partindo de Campinas atingir Mogi-Mirim, com um ramal para Amparo. A construção se inicia em 29/8/1873 chegando a Jaguari (3/5/1875), Mogi-Mirim (27/8/1875) e Amparo (15/11/1875).

A concessão da Mogiana incluía, ainda o privilégio para o prolongamento a Casa Branca e Franca. Assim, a Companhia inicia a construção do prolongamento a Casa Branca em 1/5/1875, chegando a esse município a 14/1/1878. Por esse mesmo contrato, a Companhia poderia prosseguir, com garantia de juros, para Ribeirão Preto, passando por São Simão. Essa pretensão envolverá a Mogiana em um atrito de zona com a Paulista, que pretendia a mesma região através de seu ramal, com ponta de trilhos em Porto Ferreira e acusa a Mogiana de invadir sua zona privilegiada. Na solução do conflito a Mogiana sai vitoriosa, embora abrindo mão da garantia de juros e estende seus trilhos a São Simão (16/8/1883) e Ribeirão Preto (23/11/1873) cortando, como se observou, as possibilidades de expansão da Paulista por esse lado.

A posterior extensão à Franca (5/5/1887) e Jaguará (6/3/1888) coloca a Companhia Mogiana às margens do Rio Grande, de onde esta se expandirá pelo triângulo mi

neiro. Antes disso, porém, a Companhia Mogiana já havia penetrado em terras de Minas Gerais, através do ramal de Poços de Caldas (1/10/1886).

A Mogiana se caracterizará como a ferrovia dos pequenos ramais, que irão atender aos interesses imediatos dos fazendeiros de sua imensa região.

Logo no início, apenas a 32 quilômetros de Campinas, da estação de Jaguari (atualmente Jaguariúna) saem os ramais de Amparo, Socorro e Serra Negra; de Mogi-Mirim, (km.73) sai o ramal de Itapira, prolongado depois até Eleutério, na divisa de Minas, onde vai articular-se (...) com uma ferrovia mineira; menos de dez quilômetros depois de Mogi-Guaçu sai o ramal de Espírito Santo do Pinhal (atualmente apenas Pinhal), fazendo dessa cidade ponta de trilhos, embora tão próxima da linha tronco. De Cascavel (atualmente Aguaí), km.125, sai o ramal de Poços de Caldas; pouco mais de vinte quilômetros a diante, na estação de Lagoa Branca, deita a Mogiana o ramal de Vargem Grande; quarenta quilômetros além da estação de Casa Branca, sai o ramal de Mococa e Canoas, o qual, através de sub-ramais, vai penetrar em território mineiro, alcançando Guaxupé; em Baldeação (km.190) articula-se com o ramal de Pirassununga, da Paulista; em Santos Dumont (km.232.) tem início o ramal de Cajuru; em S.Simão, (pouco mais de vinte quilômetros adiante), inicia-se o ramal de Jataí; de Cravinhos (km.287) partem os ramais de Arantes e

rão Preto, sai o ramal
e, pouco depois de Ribeir
rão unca-se a linha, uma se -
guindo a manca e outra por Igarapava,
reunindo-se as duas em Uberaba.²

Resta ainda, para completar os traços ge
rais da evolução ferroviária de São Paulo, a referência à
Estrada de Ferro do Norte (Companhia São Paulo e Rio de
Janeiro). Essa empresa se organiza em 1872, tendo na sua
primeira diretoria a figura de Clemente Falcão de Souza
Filho. Seu traçado, de 231 quilômetros foi projetado com
o objetivo de encontrar a Estrada de Ferro D. Pedro II em
Cachoeira (S.P.), completando a ligação da capital da Pro
víncia à Corte. Seus trilhos chegam a Mogi das Cruzes (6/
11/1875), Jacareí (2/7/1876), Taubaté (27/12/1876), Pinda
monhangaba (18/1/1877), Guaratinguetá (13/5/1877) atengin
do finalmente Cachoeira e, 8/7/1877. Sua construção em bi
tola estreita, entretanto, obrigava a baldéação em Cacho
eira, onde se passava aos trilhos da D. Pedro II. Só poste
riormente, quando a estrada foi encampada pelo governo pa
ra fazer parte da Rede Ferroviária Federal, é que esse in
conveniente foi superado, tendo sido alargada a bitola da
Estrada de Ferro do Norte, homogeneizando a linha.

NOTAS

1. A respeito do comportamento financeiro da Companhia Pag
lista ver Matton, R.H., op. cit., pág. 239.
2. Matos, Odilon Fogueira de, op. cit., pág. 77.

Um empreendimento familiar

Sem receio de erro, pode-se afirmar que parcela substancial dos capitais desbravadores do oeste paulista, nas diferentes direções em que as ferrovias penetram, são extensões do capital enraizado na região centro-oeste, ou seja, as velhas famílias da região centro-oeste estarão também presentes no oeste, frequentemente representadas por suas gerações mais novas, imbricadas entre si em uma complicada rede de relações familiares.

Pelo menos dois importantes nomes de família - Vergueiro e Prado - estarão associados simultaneamente ao café das regiões centro-oeste e oeste, às ferrovias paulistas e à imigração. Ambos estarão, ainda, ligados à cultura açucareira que precede o café na região centro-oeste.

Nicolau Pereira de Campos Vergueiro, o patriarca da família e senador do Império, é pioneiro na introdução de colonos europeus em sua fazenda de Limeira. Seu filho e herdeiro, José Vergueiro, está intimamente ligado ao nascimento da Companhia Paulista, como já se observou, sendo que já anteriormente aparece empenhado na resolução dos problemas de transporte da Província de São Paulo. Quando as chuvas de 1862 arrasaram a velha estrada para Santos, seis casas comerciais da Província

prontificou-se a fazer as reparações. Foram elas: Vergueiro & Cia., Souza Queiroz & Vergueiro, Manoel Joaquim Ferreira Neto, Antonio Ferreira da Silva e Forjaz & Sá.

O Correio Paulistano de 13/4/1862 noticia que:

... desde que começaram os trabalhos de reparação da serra que ele (José Vergueiro) e mais cinco cidadãos se propuzeram a fazer e o sr. José Vergueiro abandonando a direção de sua casa transportou-se para o lugar dos trabalhos e aí se pôs à sua testa. (...) O sr. José Vergueiro não se tem dedignado de comer na caldeira e de pernoitar nos ranchos a par dos trabalhadores. (...) os resultados já obtidos contrastam singularmente com o andamento ordinário de nossos trabalhos públicos: é quase incrível o que se tem feito no pouco tempo que há decorrido depois que começaram as reparações.¹

Posteriormente, estará o nome de José Vergueiro associado a uma das primeiras iniciativas para o prolongamento da estrada de ferro a Campinas. Na verdade, entre os beneficiários da realização estaria sua numerosa família. Segundo a pesquisa de Celio Debes (1968), os Vergueiro são um dos ramos da família Barros, que compreende os Barros, Queirozes, Paula Souzas, Vergueiros, Gaviões, Arrudas, Campos e Mellos. Essa grande família possuía fortuna em torno de 20 mil contos de réis, sendo responsável por uma exportação anual de café de aproximadamente 300.000 arrobas. Sua

área de influência espalhava-se de Campinas para Itu, Sorocaba, Porto Feliz, Pirapora, Capivari, Piracicaba, Limeira, Rio Claro, Brotas e Araraquara.²

Em seu trabalho sobre a Companhia Paulista, Robert Mattoon (1971) está também atento ao papel desempenhado pelas grandes famílias no empreendimento ferroviário. Ressalta, especialmente, a família Prado.

Antonio da Silva Prado, Barão de Igua-
pe (1788/1875) começa sua fortuna nos sertões da Bahia e
Gaiás, como comerciante. Estabelecendo-se posteriormente
em São Paulo, passa a dirigir da capital da província seus
negócios, que envolvem a gerência da agência local do Ban-
co do Brasil e a plantação e engenho de açúcar em Jundiá.
O Barão de Igua-
pe teve dois filhos: Veríssimo (também fa-
zendeiro) e Viridiana.

Viridiana casou-se com seu tio paterno,
Dr. Martinho da Silva Prado (1811/1891), que, além de ad-
ministrar a fazenda de seu pai (avô de Viridiana, portan-
to) em Araras possuía, sintomaticamente, terras em Casa
Branca e outros pontos do interior. Foi diretor da Compa-
nhia Paulista e da firma Prado, Chaves & Cia., casa comis-
sária em São Paulo.

Dois dos seis filhos de Martinho e Vi-
ridiana projetaram-se na via política e econômica: Anto-
nio (1840/1929) e Martinho Jr. - Martinico - (1845/1906).
Herdeiros de fazendas no oeste, expandiram suas plantações,
exerceram mandatos políticos e foram diretores da Companhia
Paulista.³

Os planos pioneiros da Companhia Paulista (Fox X Gofredo) tinham como defensores, respectivamente, como se viu, Antonio de Souza Queiroz e José Vergueiro, que eram cunhados. A primeira diretoria da Companhia contava com Clemente Falcão de Souza Filho, I-nácio Wallace da Cama Cokrane, Bernardo Avelino Gavião Peixoto, Francisco Antonio de Souza Queiroz e Martinho da Silva Prado. A simples menção dos sobrenomes indica, à primeira vista a presneça familiar dos Barros (Queiroz, gavião) e Prados, de resto, aparentados entre si.

É importante, porém, notar que a teia familiar não se refere apenas à Paulista. Todas as demais ferrovias paulistas de capital cafeeiro estão igualmente articuladas entre si através de laços familiares. Vejam-se, por exemplo, os casos da Ituana e da Mogiana. O grande realizador e primeiro presidente da Ituana foi José Elias Pacheco Jordão, patriarca de antiga família de Itu e primo em primeiro grau de Antonio da Silva Prado (o Barão de Iguape). Eram ambos descendentes do mesmo avô materno, mas o pai de José Elias havia se estabelecido em Itu e constituído fortuna com engenho de açúcar. O filho de José Elias, por sua vez, se formara em engenharia em Cornell, N.Y., e veio a ser engenheiro da Companhia Paulista. Um dos primeiros diretores da Ituana, Antonio Paes de Barros (Barão de Piracicaba) esteve também entre os primeiros subscritores da Companhia Paulista, vindo a ser o terceiro maior acionista dessa última companhia e seu promotor. Um outro diretor da Ituana, Francisco Egídio da Fonseca Pacheco, a -

lém de ser também acionista da Companhia Paulista era, tanto quanto o presidente da Ituana, Pacheco Jordão aparentado tanto com os Silva Prado quanto com Antonio de Queiroz Telles, presidente da Mogiana, que, por sua vez era genro de um outro diretor da Ituana, João Tibiriçá Piratininga.⁴

A mesma teia de relações está presente na Mogiana. Um de seus diretores, Dr. Antonio Pinheiro de Ulhoa Cintra (Barão de Jaguará) foi também deputado, presidente da Província de São Paulo e presidente da Companhia Paulista. Quanto ao primeiro presidente da Companhia Mogiana, Antonio de Queiroz Telles, já citado, descendia de uma família de fazendeiros de açúcar radicada em Itu, onde também Antonio de Queiroz Telles desenvolveu sua carreira de advogado e fazendeiro. Foi também deputado provincial e proprietário de fazendas em Mogi-Mirim, além de possuir uma importante casa de importação em Campinas. Além de presidente da Mogiana por vários períodos, foi também presidente da província e por muito tempo um dos principais defensores da imigração européia em São Paulo.⁵

Essa descrição, bastante exaustiva, tem por objetivo apontar para o fato de que, por trás do empreendimento ferroviário estão as sólidas fortunas da região centro-oeste, muitas delas originadas da cultura canavieira que precede o café na região. Por outro lado, ou através de extensões do próprio capital original ou através das novas gerações, estão entre os desbravadores do oeste paulista.

A tabela que se segue, indicando a residência dos acionistas da Mogiana em 1874 aponta na mesma direção.

Tabela 10

COMPANHIA MOGIANA - AÇIONISTAS POR RESIDÊNCIA, 30/6/1874

Residência	Acionistas	Ações	Média
Campinas	104	5.605	54
Mogi-Mirim	63	1.820	29
Amparo	37	717	19
São Paulo	35	3.060	87
Casa Branca	29	194	7
Jundiaí	16	491	31
S. João da Boa Vista	13	420	35
Penha	11	245	22
Mogi-Guaçu	9	158	18
Santos	9	400	33
São Simão	8	38	5
Pinhal	5	101	20
Itu	5	690	138
Outros (10 municípios)	16	1.061	66
Totais	360	15.000	42

FONTE: Matton, Robert, op. cit. pp. 79

Como o próprio autor observa, essas indicações não são exatas, uma vez que muitos acionistas possuíam fazendas em vários municípios. A concentração de ações em Itu, longe do traçado da Paulista, por exemplo, fica distorcida pela presença de Antonio de Queiroz Telles, que forneceu seu endereço nessa cidade, embora pudesse ser, da mesma

forma listado em Campinas, Mogi-Mirim ou São Paulo⁶. Deve-se acrescentar que Santos e São Paulo indicam, evidentemente, endereços comerciais, ficando impossível, nesses casos, precisar o local da propriedade do adionista. De qualquer modo, o quadro indica uma importante tendência: o número de acionistas diminui conforme nos afastamos da origem da ferrovia, estando o maior número de acionistas concentrados na região centro-oeste. O mesmo fenômeno se repete, ainda segundo Mattoon (1971) para a Companhia Paulista e para a Estrada de Ferro do Norte.

A provável razão disso é que 1) os fazendeiros da região centro-oeste, dadas as condições de extrema lucratividade do take off cafeeiro da região, é que possuíam o capital necessário para se lançarem no empreendimento ferroviário; 2) Através de suas gerações mais novas, as famílias da região centro-oeste estão intimamente ligadas à penetração do oeste mais novo. Nesse caso, a concentração maior de acionistas próximos à origem, indicaria que as velhas gerações estariam subsidiando as novas no sentido do rompimento da barreira geográfica à acumulação cafeeira e 3) Uma parcela do capital conquistador do oeste é efetivamente nova. Nesse caso, os fazendeiros estarão envolvidos no investimento propriamente agrícola (abertura de fazendas) não dispondo de condições para investir nas ferrovias, o que explicaria a diminuta presença de acionistas num ponto extremo como São Simão, por exemplo,

Por outro lado, e do ponto de vista dos grandes acionistas, a concentração destes nos municípios próximos à origem sugere, além do aspecto já citado das imbricações centro-oeste/oeste, que a ferrovia também passa a se configurar como um investimento rentável em si mesmo, como opção de investimento, e que portanto deve se orientar na direção das áreas de maior produtividade e que oferecessem maiores rendimentos à ferrovia em quanto empresa.

NOTAS

1. Apud Debes, Célio, op. cit., pág. 43.
2. Cf. Debes, Célio, op. cit., pág. 65 e 66
3. Cf. Mattoon, R.H., op. cit., pp. 23 a 25.
4. Cf. Mattoon, R.H., op. cit., pp. 76 e 77.
5. Cf. Mattoon, R.H., op. cit., pp. 77 e 78.
6. Cf. Mattoon, R.H., op. cit., pág. 80.

Capítulo V

Ferrovia e Trabalho Assalariado

A discussão

Em larga medida, a vanguarda do empreendimento ferroviário coincide com a vanguarda da luta pela imigração européia para as fazendas de café paulistas. É possível lembrar inicialmente a família Vergueiro, pioneira da utilização de colonos europeus, da mesma forma que o nome de Joaquim Bonifácio do Amaral, Visconde de Inaia-tuba, ligado à Companhia Paulista e um dos primeiros a utilizar o trabalho livre (Fazenda 7 Quedas, em Campinas). Em caráter oficial, pode-se remontar ao papel desempenhado por Antonio Prado e seu irmão Martinho na organização da Sociedade Promotora da Imigração e na defesa da política imigrantista nos diferentes cargos políticos que ocuparam no Império. No mesmo sentido atuou Antonio de Queiroz Telles, Visconde de Parnaíba e primeiro presidente da Companhia Mogiana. Enquanto presidente da Província de São Paulo (1886/1887), os anos mais críticos do problema da mão de obra. Durante a sua gestão, Parnaíba incrementou os gastos provinciais com a imigração e concentrou a direção do programa na Sociedade Promotora da Imigração. Também foi responsável pela construção da Hospedaria dos Imigrantes em São Paulo, um centro de recepção de colonos que tinha por objetivo facilitar a contratação de trabalho -

res, por parte dos fazendeiros.¹

É evidente, pois, que se os entraves que se colocavam à acumulação cafeeira a partir de meados do século XIX eram graves e estruturais, os cafeicultores da região centro-oeste estavam aptos a se tornarem portadores das iniciativas para sua superação. Assim, a política de imigração e as ferrovias estão intimamente associadas no horizonte ideológico da cafeicultura paulista. Isso porque ambas se remetem a uma única e grande questão: a necessidade de libertar a acumulação dos custos crescentes do escravo e da limitação da fronteira agrícola, ou seja, o que se põe em xeque é a própria existência da economia mercantil escravista, assentada em dois pressupostos:

- a abundância de terras economicamente viáveis, dado o caráter extensivo da cultura
- a existência de mão de obra escrava abundante e barata.

Isso posto, coloca-se a pergunta: qual o significado que a ferrovia assume na transição para o trabalho livre? Ou, em outras palavras, em que medida a ferrovia alivia a crise potencial de mão de obra e em que medida a agudiza, abreviando sua solução?

Em seu trabalho Introdução à História Ferroviária do Brasil, Ademar Benévolo (1953) defende a posição de que as ferrovias atrasaram a abolição:

Muitos senhores eram contrários às ferrovias, eram refratários ao progresso. Os trens matavam o gado, e os pretos fugiam com mais facilidade para as cidades, para o mundo largo. Mas eram ingratos os fazendeiros, pois até mesmo sob o ponto de vista social os trilhos foram seus protetores, prolongando a vida do regime servil, porque lhes deram maiores meios de resistência econômica e maiores elementos de prestígio político.

A dolorosa verdade é esta: as estradas de ferro atrasaram a abolição. Até seu advento o único meio eficiente de transporte terrestre eram as "tropas", os "comboios", exigindo grande quantidade de negros e animais, um grande dispêndio para obter um resultado muito caro, a ponto de o transporte de uma arroba/légua custar quatro vezes mais barato no trem (...)

Nos estados do sul, onde as ferrovias avançavam mais rapidamente, e onde o terreno montanhoso era mais desfavorável ao transporte animal, reverteu toda a economia para o bolso dos fazendeiros, os quais aumentaram seu poder agrícola, financeiro e político. Além de poderem empregar nas lavouras os escravos até então ocupados nas tropas, puderam comprar mais escravos (...)

Assim, os escravos se deslocavam para onde havia melhores meios de transporte, e o progresso ferroviário das regiões fluminense e paulista cresceu na razão direta dos escravos importados da costa d'África do norte brasileiro, que regredia.

Começava com o reinado do café e a deca
dência do açúcar, o predomínio lógico
de São Paulo na economia brasileira, e a
vassalagem das outras províncias (...)

E, mais adiante, complementa:

Para impedir que os escravocratas se a -
proveitassem dos trilhos, para se forta-
lecerem ainda mais na sua economia reaci
omária, seria preciso que as nossas es -
tradas tivessem apresentado um rápido de
senvolvimento, um grande avanço no rumo
dos sertões, para possibilitar em alta
escala o início da colonização estrangei
ra, atraída assim pelas novas terras

E, citando Tavares Bastos

"Apressem-se as províncias; porquanto,
se forem negligentes, acontecerá coisa
bem singular; a estrada de ferro, que
deve atrair imigrantes, há de afugenta
los pela exageração que comunica ao pre
ço das terras".²

De acordo com esse ponto de vista, de -
veríamos encarar o problema ferrovia/trabalho livre, apon
do a esses dois elementos sinais contrários.

A ferrovia seria uma resposta defensiva
da cafeicultura à crise potencial de mão de obra que se
instala com a extinção do tráfico. De um lado, ela alivia
o fazendeiro dos altos custos do transporte tradicional,
tornando mais suportável a elevação dos preços do escravo.

De outro lado, e mais objetivamente, a estrada de ferro poupa mão de obra escrava anteriormente ocupada no transporte, permitindo uma concentração de escravos na lavoura. Em apoio a esse argumento viria o fato de que desde a primeira concessão ferroviária (Lei Feijó - 1835) tenha sido vedada a participação de escravos nas construções das ferrovias. Embora esse dispositivo legal tenha sido algumas vezes burlado, tendo os empreiteiros alugado escravos para os trabalhos, essa medida, no entender de Ademir Benévolo (1953), visaria a proteger a lavoura de uma drenagem de mão de obra em direção à grande demanda que as estradas de ferro originam.

Além disso, as ferrovias, nas regiões cafeeiras, teriam atrasado a imigração européia, pois, ao comunicar um exagerado preço às terras ao longo de seu percurso, vedam a aquisição de propriedades por parte do colono europeu, aparecendo, dessa forma, como impedimento em relação à política de colonização.

Remontando-nos a distinção inicial, que se construiu como artifício de análise, pode-se afirmar que esse é apenas um lado da questão. De fato, a argumentação de Benévolo (1953) aponta apenas para o aspecto defensivo das ferrovias, generalizando-o. Na verdade, a curto prazo, é fora de dúvida que uma ferrovia como a D. Pedro II adia a decadência do Vale do Paraíba, pelas razões já apontadas, ao servir uma zona velha e decadente. Reduz os fretes, poupa mão de obra, alivia a bolsa do cafeicultor.

tor. Mas, mesmo tendo tudo isso em conta, é necessário encarar um outro problema: para poupar mão de obra escrava, a ferrovia obriga-se a utilizar o trabalho assalariado, criando e expandindo um núcleo de trabalho livre dentro da ordem escravista. Voltaremos a esse tópico oportunamente.

Deslocando um pouco a argumentação de Ademar Benévolo, assumiu-se o ponto de vista de que é indispensável, para a correta compreensão do problema, que se encare o papel da ferrovia em relação à região em que se insere. Dessa forma, o que é verdade, strictu sensu, para a D. Pedro II não se aplica, por exemplo, à Mogiana e à Paulista. Nesse caso, o objetivo da ferrovia não é o de defender um nível dado de acumulação, mas propiciar que essa acumulação possa prosseguir, ultrapassando os limites geo-econômicos que a tolhem. Nesse caso, ainda, não é o governo que vem em auxílio de uma região em dificuldades, assumindo a responsabilidade empresarial pela Companhia, mas é o próprio capital cafeeiro que toma a iniciativa do empreendimento e, ao fazê-lo, se inicia no aprendizado da estrutura e dinâmica da empresa capitalista.

A questão é colocada de maneira meridiana e clara por João Mandel Cardoso de Mello (1974):

Não é difícil entender que a estrada de ferro, muito especialmente, e a grande indústria de beneficiamento, reforcem

a economia mercantil escravista ao poupar trabalho escravo, reduzir os custos de transportes e melhorar a qualidade do café. Reforçam, em suma, ao remover os obstáculos que entravam seu desenvolvimento, incrementando tanto a rentabilidade corrente, quanto as perspectivas de lucro do investimento. Permitia-se, dessa forma, que a acumulação pudesse ter curso, apoiada, ainda, no trabalho escravo, quanto mais se tenha em vista que, a partir de 1869 os preços internacionais começaram a subir (...)

A estrada de ferro e a maquinização do beneficiamento não somente reforçam a economia mercantil-escravista cafeeira nacional. Ao mesmo tempo, se opõem a ela, criando condições para a emergência do trabalho assalariado.

Estabelecem (...) dois núcleos importantes que empregam trabalho assalariado. Isto, porém, não é o fundamental (...)

O essencial é que se estimulou a acumulação, e a acumulação repõe, a cada instante, o "problema da falta de braços", que assume, a cada momento, maior gravidade. ³

Recolocada a questão nesses termos, se extrai do exposto que a relação ferrovia/trabalho assalariado é contraditória. E essa contradição se insere no próprio cerne da economia mercantil escravista cafeeira.

De fato, não se trata de discutir as intenções que animam os cafeicultores a construir ferrovias. Não há surpresa no fato de que, na consciência dos fazendeiros, a parecesse como evidente que a melhoria dos transportes os aliviará de uma crise emergente. O que é fundamental para a discussão é que os cafeicultores não poderiam acionar soluções, a curto prazo, sem por em xeque a própria existência de economia mercantil-escravista, porque é a viabilidade desse tipo de economia que está em causa. Ao lidar com um sistema historicamente condenado, as próprias medidas defensivas só fazem aguçar as contradições.

Quanto ao segundo argumento de Ademar Benévolo (1953) - as ferrovias teriam obstado a imigração ao supervalorizar as terras - é necessário esclarecer algumas questões preliminares.

Em seu trabalho The origins of mass immigration in Brazil, Michael Hall (1969) utiliza uma distinção crucial para a compreensão da imigração no Brasil:

There were two distinct types of immigration to rural Brazil in the nineteenth century. One was the result of government attempts to introduce european colonists as independent farmers, usually in the southern provinces of the Empire. The other type (...) provided wage laborers for the coffee plantations of São Paulo.⁴

No mesmo trabalho, o fracasso relativo

das iniciativas do primeiro tipo, tem suas razões indicadas na duvidosa viabilidade econômica das mesmas.

Despite the efforts of the government, few of the núcleos (...), were particularly successful. On the other hand, the program was not a complete failure. One well-informed defender of the system estimated that while the sizable sum of 50.000 contos had been spent by the Imperial government between 1850 and 1880, there were almost 100.000 immigrants living in the colonial areas by the latter year. Even the most fervent admirers of colonization acknowledged that the results had generally not been commensurated with the sacrifices made.⁵

A localização dos núcleos em terras públicas, frequentemente, significava terras distantes dos mercados ou de má qualidade. O objetivo dos núcleos, de qualquer forma, tem pouco a ver com um projeto de reformulação da estrutura social escravista e das formas de propriedade imperantes. Não se trata de estímulo ao trabalho livre no sentido em que essa expressão está sendo utilizada nesse trabalho: como trabalho assalariado. O que se tem, no caso dos núcleos, é a tentativa limitada de criação de um campesinato independente, de resultados discutíveis.

A recriação, no Brasil, da "peasantry" européia foi objetivo de um outro grupo imigrantista :

a Sociedade Central da Imigração. Esse grupo, que tem seu suporte ideológico na classe média urbana emergente, se compõe principalmente de homens com educação técnica européia e que não encontram espaço de atuação no limitado círculo da oligarquia escravista. Dirigem suas críticas mais ferozes a essa oligarquia e ao seu corolário, o sistema de grande propriedade, ao qual associam o arcaísmo da sociedade brasileira.

Seus objetivos são "modernizantes" e vazados de liberalismo, razão pela qual não apoiam a política governamental dos núcleos, tida como excessivamente protecionista. A imigração européia para os membros da Sociedade Central é concebida como um meio para libertar a lavoura da dependência da escravidão, estimular a pequena propriedade e, com colorido nitidamente racista, aumentar a influência étnica européia no Brasil, visando a promover a elevação moral, cultural e técnica da nação. Estão também confiantes no papel exercido por um campesinato forte na prevenção de comocões sociais, inspirados especialmente no exemplo francês. Tendem, portanto, a olhar com medo e desconfiança tanto a polarização da sociedade escravista como a da sociedade capitalista moderna. A Sociedade Central está, portanto, associada a um projeto utópico de classe média e, evidentemente, sem nenhuma viabilidade de implementação prática. Limita-se a uma atividade crítica e propagandística, sem nunca ter obtido resultados práticos substanciais.

Em oposição a uma política imigrantista vinculada à pequena propriedade e ao trabalho independente está o projeto dos cafeicultores paulistas visando a obter trabalhadores europeus para suas propriedades. Iniciando com experiências isoladas, como as de Vergueiro e Indaialaba, consolidarão seus objetivos na Sociedade Promotora da Imigração (1885), que conseguirá, com êxito, promover a imigração de trabalhadores europeus (principalmente italianos) para as plantações de café.⁶

É evidente que os cafeicultores serão os maiores críticos da política de núcleos e dos projetos utópicos da Sociedade Central. A política de núcleos será vista pelos cafeicultores como dilapidação inútil dos fundos públicos, uma vez que não visava a solucionar os problemas da lavoura cafeeira. Imigração para os cafeicultores paulistas significa provimento de braços livres e pobres para a lavoura.

The basic hostility of the dominant groups in São Paulo toward the nucleos, however, was hardly disguised. Martinho Prado had criticized the idea for years and in 1884 managed to get the provincial assembly to reduce the number authorized from five to two. "The establishment of nucleos (...) is going to interfere with satisfying the need for workers on the plantations". Prado later made his exposition even more explicit when he noted with obvious satisfaction

that the immigrants whose passage was paid to São Paulo were so poor that they could neither buy their own land nor open small business, but had to work on the plantations instead. Immigrants with money, he frankly stated, "are not usefull to us".⁷

Esse trabalho trata, portanto, dessa imigração, de resto, a única que apresentou resultados significativos e viabilidade econômica. Torna-se, sem dúvida, equivocado o argumento de que a ferrovia, ao supervalorizar as terras, obstaculiza a imigração. Mesmo considerando que, marginalmente, alguns imigrantes tenham se tornado proprietários, é evidente que não é esse o objetivo da política de imigração. O próprio argumento de que o imigrante tem por meta sempre o tornar-se proprietário é bastante discutível: no trabalho citado, Hall (1969) defende convincentemente a hipótese de que esse argumento não é verdadeiro. O propalado "amor à terra" do imigrante não seria tão comum entre os imigrantes, particularmente os italianos, recebidos por São Paulo, notando-se, inclusive, a ausência de uma preferência acentuada pelo trabalho agrícola.⁸

Se considerarmos, no entanto, que, em alguma medida, o desejo de tornar-se proprietário de terras faça parte do horizonte ideológico do imigrante, a ferrovia, ao tornar proibitivos os preços da terra, teria agido no sentido de recolocá-lo na categoria que lhe estava destinada de antemão: a de trabalhador assalariado.

NOTAS

1. Cf. Hall, Michael, The Origins of Mass Immigration in Brazil, 1871-1914. Tese de Doutorado, Columbia University, 1969, pág. 85.
2. Benévolo, Ademar, op. cit., pp. 43 e seguintes.
3. Mello, J.M.C., op. cit., pp. 81 e 82.
4. Hall, Michael, op. cit., pág. 4.
5. Cf. Hall, Michael, pág. 5.
6. Para uma exposição completa do tema ver Hall, Michael, op. cit., especialmente capítulos II e III.
7. Hall, Michael, op. cit., pág. 101.
8. Cf. Hall, Michael, op. cit., pág. 61.

A Ferrovia como viabilizadora do trabalho assalariado

O sistema de parceria, primeira tentativa de introdução de trabalhadores europeus na lavoura cafeeira, pode ser considerado como corolário da extinção do tráfico negreiro em 1850. Como iniciativa, partiu de Nicolau Pereira de Campos Vergueiro, que já em 1840 trouxera algumas famílias portuguesas para uma de suas fazendas. Fracassado esse primeiro intento, Vergueiro insiste, em 1847, organizando uma sociedade com o objetivo de promover a importação de colonos e contando com a ajuda do governo imperial. O resultado inicial foi o efetivo estabelecimento da Colônia Vergueiro, desta feita com colonos suíços e alemães. A subvenção imperial não teve, porém, continuidade e Vergueiro volta-se para o governo provincial.

Com base em um contrato com o governo da província, pelo qual obtinha subvenção de 25.000 contos, Vergueiro introduziu 1.039 colonos em 1852 e 1853 ¹.

O sistema logo entusiasmou os prósperos fazendeiros do centro-este paulista que, ou como clientes de Vergueiro, ou por iniciativa particular, passaram a adotá-lo, multiplicando-se as colônias de parceria. Emília Viotti da Costa (1966) descreve os traços fundamentais do sistema:

Os colonos eram contratados na Europa e encapinhados para as fazendas de café. Tinham sua viagem paga, bem como o transporte até as fazendas. Essas despesas, assim como o necessário à manutenção, entravam como adiantamento até que pudessem sustentar-se pelo próprio trabalho. Atribuía-se a cada família uma porção de cafeeiros, na proporção de sua capacidade de cultivar, colher e beneficiar. Era lhes facultado o plantio de víveres necessários ao próprio sustento entre as fileiras de café, enquanto as plantas eram novas. Quando isso não era mais possível, podiam plantar em locais indicados pelos fazendeiros. Em caso da alienação de parte dos víveres caberia ao fazendeiro a metade. Vendido o café, obrigava-se este a entregar aos colonos a metade do lucro líquido, deduzidas todas as despesas com o beneficiamento, transporte, comissão de venda, impostos, etc. Sobre os gastos feitos pelo fazendeiros em adiantamentos aos colonos, cobravam-se juros de 6%, que corriam a partir da data do adiantamento. Os colonos eram considerados solidariamente responsáveis pela dívida. Aplicava-se na amortização pelo menos metade dos seus lucros anuais.

O colono obrigava-se a cultivar e manter o cafezal limpo, e a concorrer em comum, com o serviço correspondente à quantidade de café entregue, para o trabalho que o mesmo exigia até entrar no mercado. Devia conduzir-se disciplinadamente. Não podia abandonar a fazenda sem comunicar previa-

mente essa intenção e saldar primeiramente todos os compromissos. Em caso de dúvida, entre os contratantes, era indicada a autoridade local para decidir do dissídio.²

Colônias sob esse sistema foram criadas em Campinas, Jundiaí, Rio Claro, Piracicaba, Bragança, Limeira, a região emergente do café, em todas elas coexistindo os colonos europeus com a mão de obra escrava, embora colocados em tarefas distintas. A maioria dessas colônias foi criada entre 1852 e 1854. Em 1857, porém, a revolta dos colonos de Vergueiro, em Ibicaba,³ põe a descoberto as contradições do sistema. Os atritos entre fazendeiros e colonos tornam-se frequentes e o desânimo dos cafeicultores com a imigração se generaliza.

Os cafeicultores viam no sistema a esperança de substituir os escravos pelo trabalhador europeu com um mínimo de alterações na organização produtiva. Dessa maneira, e tendo sempre o trabalhador escravo por paradigma, acusavam os colonos de indisciplina, preguiça e irresponsabilidade. Os colonos, por sua vez, onerados por dívidas, decepcionados em relação às expectativas anteriores, se diziam roubados nas medidas, cerceados em sua liberdade, tratados como escravos. Inquéritos foram instituídos por emissários dos países de origem dos imigrantes e por órgãos governamentais brasileiros. Os resultados inclinam-se a dar razão ora um ora a outro lado, mas, em geral, apontam para

o desânimo e decepção generalizados com o sistema. O principal tópic^o de reclamação, por parte do fazendeiro, era o risco corrido com o pagamento da passagem do imigrante, sujeito ao não retorno do investimento realizado. Por parte do colono, reclama-se da pesada dívida, quase impossível de ser paga, deixando líquida uma quantia insuficiente para a subsistência.

Mais tarde (1860/1880) a parceria vem a ser substituída pelo sistema de salário, o que não alterou substancialmente suas bases. O fazendeiro estipulava uma quantia fixa por alqueire colhido, ou um salário mensal. Fornecia terra para o plantio de alimentos ou, diretamente, os víveres.

As razões do relativo fracasso da imigração até 1880 tem sido largamente discutidas. Ao analisar o problema, Michael Hall (1969) concentra-se no argumento de que, no decorrer desse período, a escravidão propicia ao fazendeiro maior lucratividade.

The real reason free labor met with such little success in the earlier period was simply that slavery was a great deal more profitable. Unfortunately, no one has yet attempt a study for Brazil similar to that done by Conrad and Meyer on the American South, but the conclusion seems almost inescapable that slave ownership in São Paulo was an enourmously lucrative enterprise. Carvalho de Moraes, for example, reported in 1870 that a slave on a coffee plantation was generally

thought to provide his owner with an annual net profit of from 800\$000 to 1:000\$000. Since the price of a slave was about 2:200\$000, this represented a remarkable return of some 35 to 45 per cent annually, even after deducting the costs of slave's upkeep. Free labor, in contrast, was considerably less profitable for the fazendeiros. The debts which the colonists owed the planters were so huge that they sometimes approached the purchase price of a slave. Since their productivity, however, was only a third or a fourth that of a slave, the return which the planter received on his investment in the colonist was often substantially lower than that which he received from a slave.⁴

O raciocínio de Hall (1969) admite a comparabilidade entre o sistema escravista e o adotado pelas primeiras experiências com a imigração. Essa comparabilidade é, efetivamente, possibilitada, a nosso ver, porque enquanto o preço da passagem do imigrante fosse adiantado pelo fazendeiro, devendo ser repostado pelo trabalhador no decorrer de um longo período, não estamos diante de um sistema de trabalho livre em moldes capitalistas.

Em outras palavras, o trabalhador não é livre no sentido capitalista da expressão. O adiantamento feito pelo cafeicultor com as passagens do colono não funciona como compra de força de trabalho e o "salário" pago ao mesmo não se configura como capital variável. Isso por-

que o adiantamento feito pelo fazendeiro de café é um dis-
pêndio que deverá ser reposto, parceladamente, de forma se-
melhante ao que ocorre com a compra do escravo, como capita-
tal fixo. Contrariamente, o pagamento da força de trabalho
realmente livre é feito após seu consumo no processo produ-
tivo. A rotatividade do capital, portanto, mais rápida quan-
do se trata de capital variável do que quando se trata de
capital constante, não se comporta dessa forma no sistema
de parceria e seu sucedâneo de "salário". Se efetivamente
é verdade que, pela menor possibilidade de coação e violên-
cia, o trabalho do imigrante, nessa fase, é menos produtivo
que o do escravo, a velocidade de rotação do capital torna-
se ainda mais lenta no novo sistema do que o fora na escla-
vidão.

Dessa maneira, o trabalhador imigrante só
se configurará como trabalhador livre quando, a partir de
1885, o governo passa a pagar integralmente sua passagem,
possibilitando, assim, que a dinâmica capitalista se insta-
le. A parceria e o "sistema de salário" dos primeiros tem-
pos são tentativas de substituir a escravidão sem ultrapas-
sar os horizontes da mesma. A isso deve se associar o seu
fracasso.

A questão da maior lucratividade do es-
cravismo parece, desse ponto de vista, equivocada. É fora
de dúvida que, stritu sensu, esse fôsse o raciocínio do ca-
feicultor. No entanto, do ponto de vista histórico mais am-
plo, está-se diante da crise inevitável de um sistema que
obsta a acumulação. Dessa forma, o escravismo não é mais u-

na opção.

Pouco importa que a taxa de lucro das unidades em operação fosse alta e que o trabalho escravo se tivesse por mais rentável pelos empresários. Relevante, insistimos, é o fato de que, prosseguindo, a acumulação haveria de ser cada vez mais entravada. Em outras palavras, não é preciso que o escravismo se desintegre, porque não ofereça nenhuma rentabilidade às empresas existentes; para ser colocado em xeque, basta que obste a acumulação.⁵

A questão central é a de que é necessário que se criem as condições para que o trabalho (efetivamente) assalariado venha a se instalar. O fracasso da parceria apenas comprova a inevitabilidade e a urgência da criação dessas condições.

Retomamos, portanto, para discussão, um argumento que Hall (1969) descarta e que, ao ser reexaminado, conduz a uma linha produtiva de debate:

It has been widely argued that one fundamental reason for the rather marginal position occupied by free labor in the coffee industry was the low rate of profit which that crop provided before the 1880's. According to this theory, the relatively low world price for coffee and its high costs of production, especially the expense of transporting the crop to Santos before the construction of the railroads,

left such small profits that it was almost impossible for the planters to pay a satisfactory wage to their workers. While the argument is plausible, the evidence advanced thus far on its behalf has been quite fragmentary and a comprehensive study of the question remains to be made. One difficulty with the theory is that coffee prices for the 1880's, when the transition to free labor was carried out, do not seem to have been significantly higher than they were for most of the 1870's, when free labor made little progress.⁶

É fora de dúvida que o pagamento integral da passagem do imigrante pelo governo tenha sido a variável estratégica para que a imigração deslanche a partir de 1885. No entanto, na década de 80, a cafeicultura contava já com substanciais transformações em sua base técnica, o que a singulariza em relação à década anterior.

Dentre estas transformações devem-se destacar a extensão do beneficiamento do café e a expansão das vias férreas em direção a oeste. Não se trata de argumentar que os preços do café tenham sido significativamente mais altos durante a década de 1880 para que se afirme que os lucros foram maiores. O fundamental é que, com o beneficiamento e as vias férreas, os custos tornam-se menores, o café é levado mais rapidamente e com menor desperdício ao porto, instala-se certo grau de especialização e divisão do trabalho, elementos esses propiciados, sem dúvida, pela pre

sença embrionária do trabalhador livre.

Há ainda um aspecto a ser lembrado: ao aumentar a velocidade de circulação da mercadoria, a estrada de ferro faz também crescer a velocidade de rotação do capital. No caso de São Paulo, embora o aumento da liquidez daí resultante, possivelmente incida muito mais sobre os intermediários comerciais do que sobre o fazendeiro, em termos do complexo, a liquidez global é aumentada.

Pelo sistema primitivo de transporte, a metamorfose $M-D'$ e a apropriação desse D' pelo cafeicultor são lentas, estando ambos os processos coerentes com o trabalho escravo.

O capital-dinheiro, como forma implícita em todos os ciclos, realiza esse ciclo justamente para a parte do capital que produz a mais-valia, o capital variável. A forma normal de adiantar o salário é o pagamento em dinheiro; esse pagamento tem de renovar-se em prazos bem curtos, pois é precária a existência do trabalhador.⁷

O sistema de trabalho assalariado tem, pois, como pré-requisito, uma liquidez permanente para que parte do capital se transforme em capital variável em intervalos reduzidos e constantes.

A mera duração relativa da viagem do local de produção para o de venda determina uma diferença não só na primeira parte do tempo de circulação, o de venda,

nas também na segunda parte em que o dinheiro se reconverte nos elementos de capital produtivo, o tempo de compra.⁸

As vias férreas, possivelmente, viabilizam também o trabalho assalariado ao instalar uma dinâmica no processo de circulação das mercadorias, e por conseguinte, na rotação do capital, coerente com a dinâmica capitalista de produção.

É preciso observar também que as ferrovias possibilitam a manutenção de uma baixa taxa de salários, quer facilitando a venda, nos mercados urbanos, das mercadorias que excedem o consumo do colono (produzidas na faixa de terra reservada ao cultivo de alimentos), quer barateando o transporte (e, conseqüentemente, o custo) da parcela de wage-goods obtida fora da unidade produtiva. Compensa assim, o afastamento geográfico das regiões produtoras de alimentos, gerada pela especialização relativa da cultura cafeeira.

As ferrovias foram, ainda, um poderoso auxiliar na distribuição e fixação de imigrantes nas fazendas do interior de São Paulo. Já em 1875 a Paulista toma a iniciativa de propiciar passagem gratuita aos imigrantes que se destinavam às fazendas ao longo de seu trajeto. Em 1882 o sistema começa a funcionar, sendo também aplicado na Ituana e Mogiana.

Segundo Robert Mattoon (1972), entre 1882

1889 a Paulista transportou 432.990 imigrantes. Em 1888, a Paulista transportou 70% dos 92.036 imigrantes que entraram na Província, tendo a Ituana transportado 9%. Da parcela que se utilizou dos trilhos da Paulista, 22.223 fizeram baldeação em Campinas, continuando sua viagem pela Mogiana e 42.613 se instalaram nos arredores de Campinas ou prosseguiram viagem na Paulista em direção a Rio Claro ou Pirassununga?

Puturamente, as ferrovias propiciarão o movimento contrário, transportando as populações do interior em demanda dos empregos urbanos da capital.

NOTAS

1. Cf. Viotti da Costa, E., op. cit., pág. 80.
2. Cf. Viotti da Costa, E., op. cit., pág. 81.
3. Para um estudo aprofundado do problema recomenda-se a leitura de Davatz, Thomas, Memórias de um colono no Brasil, Biblioteca Histórica Brasileira, 1941. São Paulo.
4. Hall, M., op. cit., pp. 23 e 24.
5. Mello, J.M.C. de, op. cit., pp. 82/83.
6. Hall, M., op. cit., pp. 22 e 23.
7. Marx, K., op. cit., livro 2, vol. 3, cap. 1, pág. 61.
8. Marx, K., op. cit., livro 2, vol. 3, cap. XIV, pág. 267.
9. Cf. Mattoon, R., op. cit., pp. 178/179.

A empresa ferroviária como núcleo de trabalho assalariado

Um último, embora não menos importante, aspecto da relação ferrovia/trabalho assalariado deve ser tratado: o papel da estrada de ferro enquanto empresa empregadora de trabalho assalariado dentro da ordem esaraviata.

Desde a primeira concessão ferroviária brasileira (1835) é vedada a utilização de escravos na construção das vias férreas brasileiras. Não obstante esse dispositivo ter sido algumas vezes burlado, é certo que, com a valorização do escravo, advinda da extinção do tráfico, a tendência é a sua concentração na lavoura. Dessa forma, a ferrovia deverá contar com mão de obra assalariada, configurando-se como exceção a utilização esporádica de escravos nos trabalhos de construção.

De qualquer maneira, a operação das vias férreas, deveria contar necessariamente com trabalhadores livres, o que permite pensar a via férrea como tendo sido o embrião de um mercado de trabalho assalariado em São Paulo.

E não poderia ser de outra forma. A introdução da ferrovia na cafeicultura paulista é mais do que a opção por um meio mais aperfeiçoado de transporte. Enquanto maquinaria, a estrada de ferro é produto de um determinado grau de desenvolvimento das forças produtivas e, como tal,

cristaliza relações de produção específicas. Em outras palavras, ao exportarem material ferroviário os centros do capitalismo estão exportando também as relações de produção capitalistas contidas na maquinaria. Enquanto técnica, a operação das ferrovias é incompatível com a escravidão.

Poucos são os trabalhos que reservam atenção especial à mão de obra empregada nas ferrovias e à investigação da origem dessa mão de obra, informações fundamentais para um estudo da gênese do proletariado urbano em São Paulo. Ressaltam, como honrosas exceções nesse sentido, os trabalhos de Robert Mattoon (1971) e Ademar Benévolo (1953). Dados importantes são também levantados por Wilson Cano (1976) na comparação entre as empresas ferroviárias e a indústria de transformação no primeiro decênio do século XX.

É desse último trabalho que extraímos algumas cifras globais que dão a medida da importância das empresas ferroviárias quanto ao montante do capital investido e à criação de empregos assalariados. Embora os dados pertençam a um período posterior aquele de que essa dissertação se ocupa, permitem visualizar o peso das ferrovias no quadro econômico em que se inserem.

Até 1885 tinha sido investido nas ferrovias paulistas o capital total de 96.000 contos de réis, quantia que ascenderia a 360.000 contos em 1910, dos quais 161.500 referentes à Paulista e à Mogiana, as maiores ferrovias estaduais em mãos particulares. Esses dados ganham re-

levo quando comparados com o volume de capitais investi - dos na indústria de transformação (127.700 contos em 1907) ou na indústria algodoeira paulista (46.650 em 1910).

As receitas ferroviárias correspondiam a 71% do valor bruto da produção industrial paulista em 1907, sendo que o conjunto das receitas da Paulista e da Mogiana representava para o mesmo ano uma quantia correspondente a 95% do valor da produção têxtil.

Quanto ao caráter criador de emprego, uma só cifra é suficiente: as ferrovias paulistas empregavam em 1910 o total de 18.501 trabalhadores, enquanto que a indústria paulista ocupava, no mesmo ano, 24.186¹

É fácil observar, portanto, que as estradas de ferro tenham sido, no início de sua construção e operação - em plena sociedade escravista - poderosos agentes de atração e concentração do trabalho assalariado.

A primeira ferrovia paulista, a São Paulo Railway, encontrará sérias dificuldades para contratar trabalhadores. As dimensões da empreitada exigiam um extenso contingente de mão de obra; a construção se inicia com 1050 operários (fevereiro de 1861), atingindo 2400 (janeiro de 1863) e 5.257 (setembro de 1863), segundo a pesquisa de Mattoon (1971).² O trabalho de Celio Debes (1968), aponta para o final de 1863 uma cifra discordante: 1500 trabalhadores, apoiado em noticiário do Correio Paulistano.³ O testemunho de Mauá⁴ afirma que, em 1862, trabalhavam na ferrovia 5.000 homens. Os dados são, portanto, bastante con-

tradiç3es, embora n3o obscureçam o ponto fundamental : a dificuldade em encontrar trabalhadores. Quando, em 1862, o governo enceta os trabalhos de restauraç3o da estrada da Maioridade, danificada pelas chuvas, contratando trabalhadores para esse fim, a competiç3o pela m3o de obra provoca, na construç3o da S3o Paulo Railway, um aumento das di3rias dos trabalhadores da ordem de \$600 a \$800 r3is (as di3rias situavam-se, por essa 3poca, em torno de 2\$000 r3is)⁵. Esse fato, que deu grandes prejuiços a Mau3, demonstra a exiguidade da oferta de m3o de obra livre no mercado de trabalho.

A imigraç3o, nesse per3odo, encontrava-se ainda nos seus prim3rdios, sendo que, segundo Michael Hall (1969), temos uma entrada total de imigrantes em S3o Paulo da ordem de 6.972 pessoas de 1846 a 1860.⁶ Parece fora de d3vida, pois, que o contingente inicial dos trabalhadores da "Inglesa" tenha sido predominantemente nacional, destacando-se os migrantes internos, especialmente de Minas Gerais.

De qualquer forma, parece que os imigrantes estrangeiros participaram em alguma medida da construç3o da S3o Paulo Railway. Em 1863, Robert Mattoon (1971) em contra refer3ncias 3 morte acidental de 7 italianos e 3 portugueses nos trabalhos de construç3o.⁷

O trabalho na ferrovia deve ter aparecido, portanto, como alternativa de emprego tanto para a m3o de obra livre nacional (que at3 ent3o era empregada nos tra-

balhos de derrubada de matas e outras tarefas arriscadas da fazenda de café) como para o imigrante europeu decepcionado com as inóspitas condições de trabalho oferecidas pela agricultura.

In a slave society the interior proved an inhospitable place for the unemployed free laborer, and railway construction offered one of the ^{few} job options available. Hence, as the Paulista built toward Rio Claro it encountered "a large number of immigrants without destination", many of whom took work digging trenches. The Company referred to this task as one which was previously "little sought after", suggesting that it was one of the lowest to be had.⁸

O problema tende a se agravar, inclusive em razão da construção simultânea de várias linhas, gerando competição pelos trabalhadores e aumento de salários. Entre 1860 e 1885 as diárias subiram 100% (de 1\$500 para 3\$000) em termos nominais, o que corresponde, ainda segundo Mattoon (1971) a um aumento de 46% em termos reais.

Infelizmente não se encontrou dados que permitissem reconstituir o quadro salarial das ferrovias paulistas. Ademar Benévolo (1953) obteve dados apenas para a Central que, por ter sido desde o início propriedade do Estado, fornece informações sobre salários em documentos oficiais. Nada leva a crer, no entanto, que as ferrovias paulistas se afastem significativamente das tabelas oficiais.

Tabela 11

PREÇOS UNITÁRIOS DA CENTRAL DO BRASIL EM VÁRIAS FASES DE SUA CONSTRUÇÃO

Trabalhos	1869 (1)	1890 (2)	1908 (3)
Rocada de capotirão	\$020	\$010	\$020
Rocada de mata virgem	\$045	\$020	\$040
Destocamento	\$280	\$500	\$730
Escavação de terra	\$950	\$620	\$800
Escavação em pedra solta	2\$280	1\$600	3\$000
Escavação em pedreira	4\$200	4\$000	6\$600
Transporte por km	\$010	\$010	\$015
Alvenaria pedra e cal	20\$000	16\$300	20\$000
Alvenaria de pedra seca	9\$000	9\$300	14\$300
Alvenaria de tijolo e cal	34\$500	30\$000	33\$000
Concreto e cimento	36\$700	-	62\$500
Emboço e reboco	1\$100	1\$200	1\$350
Quebramento de pedra p/lastro	2\$900	3\$200	4\$700

(1) Aviso 21 de 12 de abril de 1869 do Ministério das Obras Públicas para o prolongamento de Chiador a Porto Novo do Cunha.

(2) Portaria de 9 de dezembro de 1890 do mesmo Ministério

(3) Portaria de 5 de maio de 1908 do mesmo Ministério

FONTE: Benévolo, Ademar, op. cit., pp. 306/307

Infelizmente é impossível reconstituir com precisão a oscilação salarial nos anos a que a tabela se refere, por se tratar de dados nominais. Por exemplo, as cifras referentes ao ano de 1890 indicam uma queda geral no nível de salários em termos nominais. A República e o Encilhamento, no entanto, parecem ter propiciado uma agudização

do problema inflacionário, indicando que, provavelmente a queda real dos salários tenha sido mesmo muito maior do que o quadro indica. No entanto, a comparação demonstra claramente o decréscimo sofrido pelos salários com a generalização do trabalho livre. A mesma tendência, mais acentuada, aparece com relação às tarefas mais especializadas, ligadas à operação das vias férreas, à medida em que se vulgarizam os ofícios.

Tabela 12

SALÁRIOS DE FERROVIÁRIOS SEGUNDO OS OFÍCIOS.

Ofícios	União e Indústria (1861) +	D. Pedro II (1869) ++
Foguista	5\$000	
Maquinista	10\$000	
Condutor	7\$000	
Ajudante de condutor	5\$000	
Trabalhador	2\$000	
Guarda freio	2\$500	
Maquinista e foguista		de 2\$800 a 7\$500
Operários de oficinas		de 1\$000 a 6\$500

(+) Refere-se a uma experiência realizada com locomotiva.

(++) Decreto 4373 de 20 de maio de 1869

FONTE: Benévolo, Ademar, op. cit. 303 e seguintes

Tabela 13

COMPARAÇÃO DE SALÁRIOS - DIVERSOS OFÍCIOS
RIO DE JANEIRO E BUENOS AIRES - 1880

Ofícios	Rio de Janeiro	Buenos Aires
Pedreiros	2\$150	4\$200
Carpinteiros	2\$500	3\$150
Padeiros	2\$580	3\$920
Ferreiros	3\$200	5\$320
Marceneiros	3\$870	3\$660
Jardineiros	1\$430	3\$000
Carregadores	1\$500	1\$620
Estivadores	2\$000	2\$000
Foguistas de		
Estradas de Ferro	2\$150	2\$450
Criadas	\$700	\$600

FONTE : "Do Rio de Janeiro a Cuiabá", do geólogo americano Herbert Smith, pág.205, extraído dos relatórios dos cônsules norte-americanos, em resposta a um inquérito do Secretário de Estado em Washington. Apud, Benévolo, Ademir, op. cit., pág.304.

A participação de trabalhadores imigrantes nas empresas de estrada de ferro em São Paulo é outro assunto muito pouco tratado pelos estudiosos. Entretanto, algumas considerações podem ser traçadas. O estudo de Ademir Benévolo (1953), a principal fonte nesse aspecto, dá grande destaque à participação dos imigrantes nas ferrovias brasileiras. Todavia, o estudo refere-se ao Brasil como um todo, não particularizando São Paulo. Mais do que isso, provavelmente por falta de dados, entre os exemplos citados por Benévolo, não constam as ferrovias paulistas. O quadro que esse autor nos revela é, porém, impressionante e aponta para um capítulo não escrito da história da imigração no Brasil.

Os dados mais surpreendentes a esse respeito referem-se à Estrada de Ferro D. Pedro II, colhidos pelo autor no Guia da Central⁹. Segundo essa fonte Edward Price trouxe da Inglaterra até mesmo pedreiros para a construção da Central. Com base em relatório do Presidente da Província do Rio de Janeiro, de março de 1860, trabalhavam por essa época na estrada 3.639 operários, dos quais especificam-se: 2.069 brasileiros, 446 italianos, 107 ingleses, 11 alemães, 4 franceses e 2 suíços. E afirma mais adiante o Guia da Central:

As febres que se desenvolvem e ainda hoje reinam nessa zona de pântanos, constituíram, é verdade, um sério embaraço ao empresário, que não pode conter a fuga dos trabalhadores, não obstante os elevados

salários oferecidos. Para continuar os trabalhos, resolveu Mr. Price importar operários chineses, que fizeram afinal os grandes aterros, na maior parte assentados sobre faxinas. Esses chins foram, às centenas, atacados de febres e, segundo uma testemunha da época, avaliase em mais de cinco mil, o número desses trabalhadores infelizes sepultados em Belén.¹⁰

Haveria um dado novo a acrescentar à idéia generalizada de que os projetos de implementação da imigração chinesa nunca tenham sido efetivamente concretizados no Brasil?

Para a Estrada de Ferro Bahia ao São Francisco foram contratados na Europa 1.000 trabalhadores para o trecho inicial.¹¹ Esse número parece, entretanto, subestimado. Veja-se, por exemplo, este offício do Ministro das Obras Públicas:

Aviso nº 16 de 5 de abril de 1862

Sr. Enviado Extraordinário e Ministro Plenipotenciário do Brasil em Londres:

Pelo meu aviso datado de 13 de março findo já dei conhecimento a V.Ex. da recomendação que fiz ao Presidente da Província da Bahia para informar com urgência qual a maneira mais conveniente de estabelecer no serviço da lavoura os três mil operários ingleses que atualmente se acham ocupados nos serviços da estrada de ferro da referida província, visto ser da maior im

portância que se lhes assegure emprego antes de dar-se o caso de serem despedidos quando se concluírem as obras. Agora cabe-me acrescentar, em resposta ao seu offício de 30 de janeiro desse ano que o governo imperial estuda os meios de empregar aqueles operários na abertura de estradas vicinaes para comunicar os centros produtores de açúcar com a via férrea por empresas particulares, bem como de formar ao longo da estrada, colonias agrícolas compostas de nacionais e estrangeiros.

Deus guarde V.Exa.

Manuel Felizardo de Souza e Mello¹²

Os exemplos se sucedem para a Estrada de Ferro Madeira Mamoré (mais de 1.000 trabalhadores contratados na Europa e Estados Unidos), Estrada de Ferro Recife ao São Francisco, etc. Nada leva a crer que as ferrovias paulistas tenham fugido à regra. Sabe-se, por exemplo, que em 1892, a Companhia Mogiana assinou contrato para trazer da Europa 2.000 trabalhadores; um ano mais tarde, a Companhia Paulista proceda da mesma forma para importar 600 trabalhadores.¹³ Muito antes, porém, a Província de São Paulo já se configure como o principal polo nacional de atração de imigrantes. Se a mão de obra livre brasileira pode ser utilizada no que se refere aos trabalhos de derrubada e preparo do terreno, tarefas que já executava na própria lavoura cafeeira, é certo que os empregos que exigem maior especialização devam ter sido inicialmente preenchidos por estrangeiros, principalmente no que toca à operação das vias-fér-

reas e das oficinas.

De qualquer forma, é lícito supor que as vias férreas tenham se tornado o embrião de um mercado urbano de trabalho assalariado no Brasil e em São Paulo, particularmente, atraindo e concentrando tanto a mão de obra nacional quanto a estrangeira. Essa mão de obra inicial, reduzida e heterogênea, aparece como um proletariado precoce e embrionário, dentro da ordem escravista, coexistindo contraditoriamente com a velha ordem, cuja superação histórica acelera.

O trabalho nas ferrovias esteve muitas vezes submetido a condições insúperas e insalubres. Rebeliões e atos de violência são constantes na crônica das construções das ferrovias paulistas, o processo de trabalho estando frequentemente submetido a uma vigilância feroz.

If we believe the fazendeiros and local police, railroad construction workers were a rough breed, and law-minded paulistas strove to keep them under control. Small militia detachments policed all construction operations, and when trouble erupted interior police chiefs often dispatched urgent telegrams to the capital requesting additional support and revealing thereby the more turbulent side of railroad construction. 14

São particularmente comuns as referências a atos violentos envolvendo trabalhadores portugueses e a polícia.

Está-se, dessa forma, constituindo uma categoria profissional das mais combativas no interior do movimento operário brasileiro e que desempenhou papel de vanguarda nas lutas operárias do início do século. Inserido em um espaço econômico privilegiado, o ferroviário como setor da classe operária emergente conserva seus li-mes com o mundo rural e urbano, capital e interior, podendo, com suas reivindicações, sensibilizar a sociedade da primeira república em seu polo dinâmico: o complexo cafe-eiro. Por outro lado, em razão do caráter mesmo de sua a-tividade profissional, tem a possibilidade de transpor o enfrentamento político para o palco central dos aconteci-men-tos, o mundo urbano.

A ferrovia, locus de concentração do tra-ba-lho assalariado em São Paulo, liga-se à formação do pro-le-tariado paulista não apenas como mercado de trabalho li-vre, mas também como introdutoras de uma dinâmica de traba-lho regular. Nesse sentido, como afirma Benévolo (1953), fo-ra-ram "escolas", na formação de hábitos de trabalho, melhor dizendo, de uma concepção capitalista de trabalho. Uma con-tinuidade é estabelecida dentro das formas de existência de uma mão de obra livre que, até então, fora empregada de ma-neira sazonal e subsidiária:

Agora, na nossa estrada de ferro não pode-mos realmente dizer que jamais sentimos falta de braços, contudo, quando a prin-ci-pio começamos havia uma certa indisposi-ção, falando geralmente, para o trabalho.

Mas, pouco a pouco, quando um ou outro descobriu que uma semana de trabalho realmente significava o pagamento de uma semana e que o trabalho ali estava e os patrões também, permanentemente, para pagar o dinheiro pelo trabalho, o trabalhador começou a compreender melhor a sua verdadeira posição. Um contou ao outro como era o negócio, como a remuneração pelo trabalho brilhou na sua mão no dia do pagamento e como ele realmente ganhou o seu pão e independência, e a falta de inclinação cedeu lugar à disposição e todos quiseram vir aprender a trabalhar e ganhar dinheiro como seus amigos estavam fazendo.¹⁵

J.J.Aubertin, superintendente da São Paulo Railway.

NOTAS

1. Cf. Cano, Wilson, op.cit. pp. 36 a 39
2. Mattoon, R., op. cit., pág. 200.
3. Apude Debes, Celio, op. cit., pág. 40.
4. Apud Debes, Célio, op. cit., pág. 40.
5. Apud Debes, Célio, op. cit., pág. 40.
6. Hall, M., op. cit., cf. quadro da pág. 184.
7. Mattoon, R., op. cit., pág. 201.
8. Mattoon, R., op. cit., pág. 199.
9. Trata-se do Guia da Estrada de Ferro Central do Brasil, de V.A. de Paula Pessoa, Rio: 1902.
10. Benévolo, A., op. cit., pág. 316.
11. Cf. Benévolo, A., op. cit., pág. 310.
12. Apud Benévolo, A., op. cit., pág. 311.
13. Cf. Mattoon, R., op. cit., pág. 202.
14. Mattoon, R., op. cit., pág. 199.
15. Apud Benévolo, A., op. cit., pág. 422.

BIBLIOGRAFIA

- BEIGUELMAN, Paula, A formação do povo no complexo cafeeiro; aspectos políticos, S.P.: Pioneira, 1968.
- BENÍVOLO, Ademar, Introdução à história ferroviária do Brasil - Estudo social, político e histórico Recife: Ed. Folha da Manhã, 1953.
- BOVO, José Murari, Desenvolvimento Econômico e Urbanização: Influência do capital inglês na estrutura urbana da cidade de São Paulo (1850-1930) Tese de Mestrado (USP)-1974.
- CANO, Wilson, Origens da concentração industrial em São Paulo, Tese de Doutorado, UNICAMP, 1975.
- CARDOSO, Fernando Henrique, Mudanças Sociais na América Latina, S.P.: DIFEL, 1969.
- CARONE, Edgard, A primeira república, S.P.: DIFEL, 1970.
- CASTRO, A.B., 7 ensaios sobre a Economia Brasileira, Forense, 1971.
- DAVATZ, Thomas, Memórias de um Colono no Brasil, S.P.: Martins, (Biblioteca Histórica Brasileira), 1941.
- DEAN, Warren, A industrialização de São Paulo, S.P.: DIFEL, 1971.
- DEBES, Célio, A caminho do Oeste - (História da Companhia Paulista de Estradas de Ferro) S.P.: Ed. comemorativa do centenário de fundação da Cia. Paulista, 1968.
- DIAS, Everardo, História das lutas sociais no Brasil, S.P.: EDAGLIT, 1962.
- FERNANDES, Florestan, A revolução burguesa no Brasil, (Ensaio de Interpretação Sociológica) Rio: Zahar Ed., 1975.

- FRANCO, Maria Sylvia de Carvalho, Homens Livres na Ordem Escravocrata, S.P., IEB, 1969.
- FURTADO, Celso, Formação Econômica do Brasil, Rio: Fundo de Cultura, 1964.
- GEBARA, Ademir, Campinas - 1869-1875 - Republicanismo, Imprensa e Sociedade (Tese de Mestrado) USP, 1975.
- GRAHAM, Richard - Grã-Bretanha e o início da modernização no Brasil - 1850-1914, S.P.: Brasiliense, 1973.
- HALL, Michael M., The origins of mass-immigration in Brazil, 1871-1914 (Tese de Doutorado) Columbia University, 1969.
- HOESBAWM, E., Industry and Empire, the making of modern English society; 1750 to the present day, N.Y., Pantheon, 1968.
- HUTTER, Lucy Maffei, Imigração italiana em São Paulo (1880-1889).S.P.: IEP-USP, 1972.
- IANNI, O., As metamorfoses do escravo, S.P.: DIFEL, 1962.
- LÊNIN, V.C., Imperialismo, estágio supremo do capitalismo, Coimbra: Ed. Centelha, 1974.
- LIMA, Heitor Ferreira, Mauá e Roberto Simonsen, S.P.: EDA-GLIT, 1963.
- MARX, Karl, O Capital, Crítica da Economia Política, Rio: Ed. Civilização Brasileira, 1975.
- MARTINS, J.de Souza, A imigração e a crise do Brasil agrário, S.P., Pioneira, 1973.
- MATTOON, R.H., The Companhia Paulista de Estradas de Ferro, 1868-1900: a local railway enterprise in São Paulo, Brazil, Tese de Doutorado, Yale University, 1971.

- KATOS, Odilon Nogueira de, Café e Ferrovias - A evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira, S.P.: Alfa Omega, 1974.
- Idem, "O Visconde de Indaiatuba e o trabalho livre em São Paulo", in Notícia Bibliográfica e Histórica nº 31, Campinas, 1972.
- MELLO, João Manoel Cardoso de, O Capitalismo Tardio (Contribuição à revisão crítica da formação e desenvolvimento da economia brasileira) (Tese de Doutorado, UNICAMP, 1975).
- MILLIER, Sérgio, Robeiro do Café e outros ensaios, S.P.: 1939
- MOMBECQ, P. , Pionniers et Planteurs de São Paulo, Paris: A. Colin, 1952.
- MORSE, R., Formação Histórica de São Paulo, S.P. DIFEL, 1970
- Idem, "A cidade de São Paulo no período 1870/1890"; in Revista de Sociologia, S.P.: Escola de Sociologia e Política, maio de 1952.
- NEVES, Corrêia das, História da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, Bauru, Tilibra, s/d.
- PINTO, Adolpho, História da Viação Pública em São Paulo, Tip. Vanorden, 1903.
- PRADO Jr., Caio, História Econômica do Brasil, S.P.: Brasiliense, 1970.
- PETRORE, M.T.S., A lavoura canieira em São Paulo, DIFEL, 1968.
- SILVA, Sérgio S., Le café et l'industrie au Brésil. (1881/1930). Paris, 1973.
- SAES, Flávio A.M. de, As ferrovias de São Paulo: Paulista, Mogiana e Sorocabana (1870/1940), USP, Tese de Mestrado, 1974
- SIMONSEN, Roberto, Evolução Industrial do Brasil e outros estudos S.P. Ed. de USP, 1973

STEIN, Stanley, J., Grandeza e Decadência do Café no Vale do Paraíba, S.P., Brasiliense, 1971.

TAUNAY, A. d'E., História do Café no Brasil, R.J.: Departamento Nacional do Café, 1939-1943.

VIOTTI DA COSTA, Emília, Da Soneza a Colônia, S.P.: DIFEL 1966