



Revista Brasileira de História

ISSN: 0102-0188

ISSN: 1806-9347

Associação Nacional de História - ANPUH

Leite, Rosângela Ferreira

Luna, Francisco Vidal; Klein, Herbert S. An Economic and Demographic History of São Paulo - 1850-1950

Revista Brasileira de História, vol. 39, núm. 81, 2019, Maio-Agosto, pp. 251-254

Associação Nacional de História - ANPUH

DOI: 10.1590/1806-93472019v39n81-13

Disponível em: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=26360242014>

- Como citar este artigo
- Número completo
- Mais informações do artigo
- Site da revista em redalyc.org

redalyc.org

Sistema de Informação Científica Redalyc

Rede de Revistas Científicas da América Latina e do Caribe, Espanha e Portugal

Sem fins lucrativos acadêmica projeto, desenvolvido no âmbito da iniciativa
acesso aberto

Luna, Francisco Vidal; Klein, Herbert S.
*An Economic and Demographic
History of São Paulo – 1850-1950*

Rosângela Ferreira Leite*

Stanford, CA: Stanford University Press, 2018. 448 p.

Este livro é continuação do volume anterior, que tratava dos períodos colonial e imperial. Nesta nova obra, os autores estabelecem como balizas temporais os anos de 1850 e 1950. Juntos, os dois volumes buscam analisar as histórias econômica e social de São Paulo, desde o período colonial até a primeira metade do século XX.

O volume em questão está dividido em nove capítulos, sendo oito sobre a economia e apenas um sobre a demografia. Por causa desse desequilíbrio, o título *An Economic and Demographic History of São Paulo* não cumpre a promessa do enunciado. Ninguém encontrará uma profunda história demográfica, tampouco os aspectos demográficos serão problematizados à luz das reflexões sobre o avanço da economia. A obra apresenta dois estudos: um, sobre a história econômica de São Paulo, e outro, na forma de uma pequena reflexão sobre a demografia dessa mesma região.

Apesar da extensão temporal, a narrativa se concentra sobre a produção do café. O sistema industrial – em formação – surgiu como resultado da atividade cafeeira. Imigração e emigração são tratadas com base nessa mesma demanda por mão de obra, a da produção rural. Também as transformações sanitárias e urbanísticas são lidas como parte da necessidade de infraestrutura para abarcar as gentes e a produção da rubiácea.

Os autores fizeram uso de vasta documentação: índices de entrada e saída de produtos pelo Porto de Santos, almanaques, relatórios, cartas e censos são utilizados de maneira sistemática.

Os mapas do comércio interprovincial (depois, entre os estados) são analisados por meio de longas séries que permitem apreciações quantitativas e

* Universidade Federal de São Paulo (Unifesp), Escola de Filosofia, Letras e Ciências Humanas (EFLCH), Departamento de História, Guarulhos, SP, Brasil. rosangela.leite@unifesp.br <<https://orcid.org/0000-0001-5409-2252>>

qualitativas. A balança interprovincial foi interpretada como deficitária, o que explica, em parte, a eficiência da produção exportadora do café, em concomitância com a deficiência de outros bens primários. Açúcar, sal, tecidos, banha, milho, farinha, arroz e carne seca precisavam ser comprados, quase sempre, por meio do comércio interprovincial.

Com o sucesso da produção cafeeira, a abundância de terras e a oferta de trabalhadores livres e cativos, a província de São Paulo (depois, estado) caminhou em direção ao progresso, distinguindo-se do restante do país. Tudo isso foi conduzido pelas ferrovias (Companhia Paulista, Companhia Mogiana e Sorocabana). Nessa seara, funcionam como guias os trabalhos de Flávio Azevedo Marques de Saes, autor que apresentou dados consistentes sobre a relação entre a construção das ferrovias e o desenvolvimento do setor financeiro, no período entre 1870 e 1930 (Saes, 1981). Essa vertente historiográfica, aliás, faz muito sucesso entre brasilianistas. Recentemente, William Summmerhill, da Universidade da Califórnia (UCLA), destacou o investimento em ferrovias no Brasil, na segunda metade do século XIX, como o bloco mais importante das políticas econômicas do período. Segundo Summerhill (2018), havia, no entanto, uma pedra no meio do caminho – foram as crises do início do século XX.

Luna e Klein apresentam interpretação próxima à do professor da Califórnia, muito embora no livro aqui resenhado esteja descrito um amplo poder de recuperação de São Paulo, frente ao colapso da bolsa de Nova York. Para os estudiosos de São Paulo, foi a resiliência do Estado que possibilitou o advento da industrialização. Os autores percebem uma variedade de setores na indústria nascente, mas demonstram que predominaram as produções de tecidos e alimentos. Assim, as manufaturas têxteis, alimentícias e de bebidas foram as pioneiras e dominaram a cena. Outros ramos, como o de papel, ainda que possuíssem produção local, dependiam de importações. Ganha destaque o setor de vidros que, entre embotamentos e retomadas, tornou-se um marco ao fornecer para as demais regiões do Brasil. Os vidros serviam como embalagens para alimentos e bebidas.

Dado como certo que houve um avanço agrícola e industrial, a pergunta central dos autores é: por que o Brasil não cresceu na mesma velocidade que o estado de São Paulo?

A resposta aciona uma síntese dos quatro primeiros capítulos, redirecionando o leitor para os números que revelam um acúmulo de capitais investidos no período anterior, por meio dos ganhos obtidos com a exportação de café. O impacto desse acúmulo de capitais foi importante para gestar um mercado

interno capaz de suportar o estado de São Paulo, em detrimento das indústrias de outras regiões.

Essa explicação tem seus desdobramentos. Segundo Luna e Klein, as escolhas por produtos primários também representaram arranjos produtivos que variaram no sentido de se voltar, num momento, para as províncias, e em outro, para os mercados internacionais. Essa mudança de foco ocorria de acordo com os ventos da economia mundial. E não foram poucas as tempestades político-econômicas, no período entre 1900 e 1950.

Com o passar dos anos, os setores da produção industrial (tecidos, alimentos e seus subsidiários) tiveram condições de alavancar o campo da metalurgia. Depois de 1950 e sob o governo de Juscelino Kubitschek, ocorreu um movimento de incentivo à industrialização e o setor de infraestrutura foi estabelecido como prioridade, resultando no crescimento da própria indústria automobilística na região do ABC.

Do ponto de vista da criação do setor de infraestrutura, fundamental à industrialização, os autores ressaltam que a malária, a febre amarela, a peste bubônica e a tuberculose tornaram premente a criação de políticas públicas que integrassem saneamento, eletricidade, estradas e serviços de água, no início do século XX – demandas que impulsionaram o planejamento público. As transformações urbanas vieram como forma de combater as doenças e, logo, tornaram-se emblemas da República.

Mas a República pode ser analisada sob muitos recortes. Uma das ambiciosas tarefas do livro foi buscar os traços da elite paulista e os motivos de sua “hegemonia” no cenário nacional. Astutamente, os autores escolheram o caminho que assinala a relação entre trabalho e progresso como motor de arranque da elite paulista. Embora continue válida, essa explicação recebeu contribuições decisivas nos últimos anos. Destaca-se o livro de Lélío Luiz de Oliveira, sobre cafeicultura, economia de abastecimento e transações imobiliárias, na passagem do século XIX para o XX (Oliveira, 2016).

No livro de Oliveira, a elite aparece como capaz de se retroalimentar sem perder seu caráter internacionalista, e a ausência dessa explicação em Luna e Klein gera uma ênfase excessiva no progresso. A elite endógena acaba por traçar um Estado que, ao final, tem força para superar as adversidades e caminhar para a grande produção exportadora, com vocação para o que hoje chamamos de agronegócio.

Vale assinalar que, no período inicial coberto pela obra (1850), a província de São Paulo não funcionava como um bloco político-econômico – e demorou muito para sê-lo. Em meio à promulgação da Lei de Terras e às disputas em

torno do Código Comercial, as partes meridionais da província estavam em franca luta pela separação do que se convencionou chamar, a partir de 1853, província do Paraná. Não se trata aqui de preciosismo, pois os argumentos dos autores vão se aprofundando a tal ponto, em torno da pujança da economia de São Paulo, que no final da obra reafirmam a ideia de “locomotiva do Brasil”.

Essa metáfora sobre a “locomotiva” surgira exatamente no período em que a elite paulista lutava por alcançar hegemonia política frente à construção de variados projetos de nação. Tratava-se de uma figura de linguagem que expressava tanto o papel das estradas de ferro, quanto o peso do estado de São Paulo no pacto federativo.

Assim, da narrativa bem construída e bem documentada surge uma obra palatável ao gosto estrangeiro. Um estado de São Paulo (antes, província) bem explicado, bem apresentado.

Deve-se mencionar mais uma vez a documentação levantada – agora, para destacar a importância das séries históricas para futuros trabalhos em história econômica. Num momento de desprestígio desse campo do conhecimento, a obra finca uma bandeira, sinaliza um caminho e é dedicada a dois nomes importantíssimos, que trabalham na interseção entre a história econômica e a demografia histórica da América-Latina: Nicolás Sánchez-Albornoz e Iraci Del Nero da Costa. Uma trincheira foi aberta nestes tempos difíceis. E uma trincheira em formato de livro será sempre digna de nota.

REFERÊNCIAS:

- OLIVEIRA, Lélío Luiz de. *Heranças guardadas e transições ponderadas*. São Paulo: Alameda, 2016.
- SAES, Flávio Azevedo M. de. *As ferrovias de São Paulo*. São Paulo: Hucitec, 1981.
- SUMMERHILL, William. *Trilhos do Desenvolvimento: as ferrovias no crescimento da economia brasileira 1854-1913*. São Paulo: Safra, 2018.

Resenha recebida em 17 de dezembro de 2018.

Aprovada em 9 de março de 2019.

