



História (São Paulo)

ISSN: 0101-9074

revistahistoria@unesp.br

Universidade Estadual Paulista Júlio de
Mesquita Filho
Brasil

de OLIVEIRA, Paulo Roberto

Para além do Rio Grande: os impactos da economia paulista sobre O Triângulo Mineiro

História (São Paulo), vol. 27, núm. 2, 2008, pp. 203-223

Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho

São Paulo, Brasil

Disponível em: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=221014797010>

- Como citar este artigo
- Número completo
- Mais artigos
- Home da revista no Redalyc

redalyc.org

Sistema de Informação Científica

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

Projeto acadêmico sem fins lucrativos desenvolvido no âmbito da iniciativa Acesso Aberto

Para além do Rio Grande: os impactos da economia paulista sobre O Triângulo Mineiro

Paulo Roberto de OLIVEIRA*

Resumo: Neste trabalho propomos a investigar os impactos da economia cafeeira paulista sobre o Triângulo Mineiro, onde chegou por meio da extensão da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro em 1889. Tentamos entender os impactos causados pela extensão de uma ferrovia do café para uma região onde este produto praticamente inexistia e as mudanças ocorridas no panorama econômico da região. Para tanto, tomamos como exemplo a cidade de Uberaba, a mais importante da região na época.

Palavras-Chave: Triângulo Mineiro, ferrovias, Primeira República.

1- Um apito que se aproxima: fumaça no horizonte

Nos primeiros meses de 1889 a cidade de Uberaba preparava-se para a chegada da linha da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro. Entre as providências tomadas pela câmara municipal, estavam a realização de uma festa para saudar a chegada da linha e a extensão da rua Barão de Ataliba Nogueira até a estação; era a antiga rua do Comércio batizada então com o nome do presidente da Companhia Mogiana.

* Doutorando em História – Programa de Pós-graduação em História – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas – Universidade de São Paulo – USP – 05508-900 – São Paulo – SP – Brasil. Trabalho desenvolvido sob orientação do Prof. Dr. Pedro Geraldo Tosi. E-mail: lyncynes@yahoo.com.br

Em 20 de março, a ponta dos trilhos se encontrava a cinco quilômetros da cidade, nessa mesma data Uberaba recebeu a visita do Conde D'Eu, representante do governo imperial. Não era somente a fumaça e o som do apito do trem que se aproximavam da cidade, era o complexo cafeeiro que se estendia para além do estado de São Paulo, alcançando um dos pontos mais promissores no contato com os "sertões".

Uberaba, que se tornou importante centro comercial como ponto mais próximo das grandes paisagens centrais do Brasil, tendo, portanto, um papel privilegiado no circuito de trocas mercantis, em nenhum momento se viu ameaçada como ponto de passagem da Mogiana; era uma cidade que despertava o interessante do capital cafeeiro.

Para João Manuel Cardoso de Mello, com a crise da economia colonial, constituiu-se a economia mercantil escravista cafeeira nacional, fruto do capital mercantil gerado nos poros da colônia que, pela disponibilidade de recursos como mão-de-obra e terras, naquele momento invadiu a produção (MELLO, 1982, p. 54).

No estado de São Paulo, a produção cafeeira teve início pelo vale do Paraíba, onde ainda contou com a mão-de-obra escrava, a qual se adequava à necessidade de produzir muito e barato. Com a exaustão dessas terras o café seguiu rumo ao velho oeste paulista, chegando à região de Campinas por volta de 1850, no entanto, com a expansão geográfica, aumentaram os custos de produção no momento em que a mão-de-obra usada entrava em decadência; para manter a taxa crescente de acumulação, os cafeicultores buscaram duas soluções: na primeira, substituíram a mão-de-obra cativa, que se tornou escassa e, portanto cara, pela estrangeira; na segunda, associaram-se para a criação das estradas de ferro. Resolvidos então os problemas do transporte e dos braços para a lavoura, a acumulação não sofreria mais a ameaça de estagnação. Estava criado então, na definição de Wilson Cano, o complexo cafeeiro capitalista em São Paulo (CANO, 1977, p. 42).

Foi nesse contexto que surgiram as estradas de ferro, entre elas a Companhia de Estradas de Ferro Paulista e a Companhia Mogiana de Estradas de Ferro:

A Companhia Mogiana de Estradas de Ferro e Navegação, sociedade anônima com sede em Campinas, foi organizada em 1872 entre as cidades de Campinas e Mogy-mirim, com um ramal para a cidade de Amparo, nos termos da Lei Provincial n. 18, de 21 de Março de 1872, a qual concedia privilégio e garantia de juros de 7% sobre o capital de 3.000:000\$000, dividido em 15000 ações equivalentes a 200\$000. A mesma lei concedia ainda privilégio para o prolongamento da linha acima até as margens do Rio Grande, passando por Casa Branca e Franca (História da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro e Navegação, p. 05, 1961).

Para Renato Monseff Perssinotto, a acumulação primitiva do complexo cafeeiro teve seu início no comércio de muares estabelecido a partir das descobertas de ouro e na implementação da cultura da cana-de-açúcar, a primeira que colocou São Paulo em contato com o mercado externo (PERISSINOTO, 1999, p. 59,60). Assim, quando o café se expandiu para o oeste encontrou certa estrutura previamente forjada pela cana-de-açúcar.

A essa altura, devemos recordar que, talvez tanto quanto a acumulação, o comércio das tropas e de carros de bois proporcionou a abertura, ou a manutenção, de vias que mais tarde seriam seguidas pelo café.

Odilon Nogueira de Matos coloca a cana-de-açúcar como base econômica da reestruturação da capitania de São Paulo e afirma que a partir dela, configurou-se uma nova fisionomia para o território paulista (MATOS, 1974, p.26). O mesmo autor também relaciona a atividade do tropeirismo ao lado dessa durante o século XVIII como responsável por importantes alterações no sistema de transportes e de comunicações, por forjar uma rede de caminhos que muitas vezes se articulavam

com o Caminho de Goiás, que da cidade de São Paulo seguia até a capital goiana.

No entanto, é relevante ressaltar a importância de ambas as atividades no que se refere ao acúmulo do capital para a expansão cafeeira para o oeste, quando se estabeleceu um ciclo no qual o dinheiro do café se investia no próprio café e em estruturas que propiciassem a sua expansão. As ferrovias, os bancos, as casas de comércio e outras atividades que constituíam parte do círculo do café ou eram dele provenientes faziam parte desse ciclo, sob o domínio do capital cafeeiro, que era ao mesmo tempo agrário, industrial e mercantil (MELLO, 1982, p. 129), podendo, em certas épocas, buscar inversões fora do complexo, como na pecuária.

Com as inversões do capital cafeeiro, o complexo se expandiu, ultrapassou as antigas zonas canavieiras e adentrou cada vez mais o território paulista, ultrapassando-o na penúltima década do século XIX com a Companhia Mogiana de Estradas de Ferro e Navegação que, como diz Monbeing, seguiu o percurso clássico rumo ao Triângulo Mineiro, utilizado em outros tempos pela atividade abastecedora das minas de Goiás (MONBEING, 1984, p.174).

1.1- Capital cafeeiro, Estado e ferrovia

No prefácio do livro de Perissinotto, Décio Saes trata da visão econômica da elite governante paulista que ascendeu ao poder em 1889, com a Proclamação da República. Para ele, esta elite possuía uma visão estratégica calcada no café, que só foi substituída com a revolução de 1930 (PERISSINOTTO, 1999, p. 19-23). Foi, em parte, esta visão de longo prazo que levou à ocorrência de atritos entre Estado e elite que constituía o capital cafeeiro, tese central do livro em questão.

Contudo, pelo raciocínio que desenvolvemos até este ponto, podemos notar que mesmo o Governo Imperial possuía uma visão estratégica em relação ao complexo cafeeiro, ou pelo menos em relação a um de seus componentes: a estrada de

ferro. Como constatamos acima, na fundação da Companhia Mogiana, foi conferida a garantia de 7% sobre o capital empregado, 5% por parte do Governo imperial e 2% por parte do governo provincial, o que fez com que a ferrovia constituísse um negócio privilegiado para a inversão de capitais. Como bem destacou Pedro Geraldo Tosi, o negócio da ferrovia estava garantido, em todo caso, ainda havia a possibilidade da mesma dar lucro (TOSI, 2003, p. 77).

Segundo Wilson Cano, no complexo cafeeiro, que possuía o café como produto articulador e principal gerador de riquezas, a ferrovia obteve padrão de eficiência que trouxe grande contribuição para a expansão da acumulação. Ao diminuir os custos dos cafeicultores, tornou-se uma nova oportunidade de inversões dos excedentes ao mesmo tempo em que sua alta lucratividade garantia o ingresso de novas parcelas de riqueza para o complexo cafeeiro (CANO, 1977, p.50-53). Dessa forma, ao que parece, ao garantir a rentabilidade dos investimentos ferroviários, o Império dava impulso à reprodução do capital cafeeiro e à expansão do complexo.

Odilon Nogueira de Matos, ao descrever a evolução das ferrovias na província/estado de São Paulo, nota que a garantia de juros e garantia de zonas privilegiadas marcaram a fase da implantação das ferrovias no Brasil. Mais tarde, com o sucesso do empreendimento, a garantia deixou de existir, persistindo, contudo, o privilégio de zona. Isso demonstra a importância das atitudes do Governo Imperial para o sucesso da ferrovia e para a reprodução do complexo cafeeiro (MATOS, 1973:55).

O que levaria o Império brasileiro a beneficiar o investimento em ferrovias?

Ao que tudo indica o governo imperial não se movia simplesmente pelo ímpeto do aumento da produção de café ou em prol de um ou outro grupo político e financeiro; agia com o intuito de colocar em prática um projeto de nação que se beneficiaria do novo momento e da tecnologia advinda da revolução industrial. Em outras palavras, pretendia integrar as áreas distantes na mesma comunidade política por meio de

comunicações modernas; lembremos que com os trilhos não chegavam apenas a Maria fumaça e os vagões de transporte, mas também muitas vezes, o telégrafo. Nas atas da Câmara Municipal de Uberaba podemos ler as seguintes linhas da sessão de oito de abril de 1889:

... O Sr. Vice Presidente declarou que a 4 de abril pela manhã, dia em que chegou aqui pela primeira vez a locomotiva, o ilustrado Barão de Atalyba Nogueira, teve a gentileza de comunicar a Câmara ... que se acham instalado o telégrafo por cujo notável acontecimento felicitava o povo de Uberaba, representado por sua Câmara Municipal (Atas da Câmara Municipal de Uberaba, 1889).

Foi justamente no momento do ocaso do império que a linha chegou a Uberaba.

Em texto extraído da publicação *História de Uberaba*, da Academia de letras do Triângulo Mineiro, encontramos as seguintes linhas acerca da chegada da Mogiana:

O prolongamento de seus trilhos até esta cidade deve-se principalmente, aos esforços do Major Joaquim José de Oliveira Pena (Senador Pena) que, na assembléia Estadual, coadjuvado por seu colega Comendador Joaquim Antônio Gomes da Silva (um dos ilustres filhos de Frutal), conseguiu a realização do grande melhoramento. (Academia de Letras do Triângulo Mineiro, 1974).

A citação evidencia, apesar das pretensões da estrada de ferro, que a sua chegada até Uberaba dependeu do empenho da camada dirigente daquela província a favor da idéia, o que já acontecia mesmo em terras paulistas, onde uma das explicações atribui o traçado sinuoso da Companhia Mogiana a uma série de fatores, como a concorrência com a Companhia Paulista de Estradas de Ferro e a influência de políticos locais. Contudo, em momento algum a passagem da linha por Uberaba foi questionada, sendo a cidade ponto estratégico por sua inquestionável força mercantil do centro sul com base na

pecuária e pelo prestígio de sua elite regional (TOSI; FALEIROS, 2000, p. 125). Conjugavam-se, portanto, dois fatores importantes: a possibilidade de lucros por parte da ferrovia e a força dos políticos locais. Completando o quadro, podemos somar a isso o projeto imperial de fortalecimento do Estado Nacional, assim como os esforços provinciais.

Para a atração da Mogiana, Minas Gerais ofereceu a mesma garantia de juros que era proporcionada em terras paulistas no melhor momento: 7%. O interesse da província na atração da ferrovia era tanto que podemos notá-lo por meio de correspondência de Teófilo Antoni ao presidente da Companhia Mogiana, comunicando a aprovação da “garantia de juros de 7% durante 30 anos, sobre o capital de 5.000:000\$000, à Companhia Mogiana para o prolongamento da respectiva estrada (...) sendo a cidade de Uberaba ponto obrigatório da respectiva linha” (TOSI; FALEIROS, 2000, p.113). Todas as condições conjugaram-se então.

Desde antes da chegada da ferrovia, Uberaba já se encontrava na órbita da economia cafeeira, sendo atraída à medida que essa se expandia rumo ao nordeste do estado de São Paulo, deslocando as rotas de abastecimento uberabenses de São João Del Rei via Rio de Janeiro, para São Paulo via Porto de Santos. Com a chegada da Companhia Mogiana, a cidade se ligou de maneira mais dinâmica ao circuito que se expandia rumo às regiões centrais do Brasil. Goiás esperava ansiosamente por sua vez, que não chegaria naquele momento.

Tanto quanto a Companhia Mogiana pretendia lucrar com a drenagem do promissor comércio dos sertões, Uberaba pretendia beneficiar-se das possibilidades que essa lhe trazia, o que poderia se dar tanto pela confluência de mercadorias quanto pelo incremento da produção local.

Para analisarmos o impacto da economia cafeeira sobre Uberaba durante o período proposto, é necessário estabelecermos uma subdivisão em três momentos:

- 1- 1890 a 1895: Período que corresponde à permanência de Uberaba como ponto final da Companhia Mogiana;
- 2- 1896 a 1900: Período em Uberaba, pela extensão da linha, passou a sofrer concorrência de outros centros como Uberabinha e Araguari;
- 3- 1901 a 1906: Período de ascensão da cidade de Araguari sobre as regiões centrais, antes ligadas a Uberaba.

Para tanto, os dados referentes ao tráfego de mercadorias na estação uberabense da Companhia são significativos e esclarecedores:

<i>Ano</i>	<i>Importações (toneladas)</i>	<i>Exportações (toneladas)</i>	<i>Total de produtos</i>
1890	3.323,24	207,79	79.294,19
1891	4.573,17	395,37	92.290,02
1892	5.944,38	990,316	144.927,17
1893	10.754,55	740,42	259.132,88
1894	7.069,51	1.061,46	196.591,56
1895	8.908,3	729,30	260.068,94
1896	7.164,62	334,16	228.014,60
1897	6.030,28	1.909,29	-----
1898	5.210,52	2.020,84	-----
1899	5.744,46	2.705,94	256.908,38
1900	5.329,77	2.637,21	225.452,97
1901	5.224,48	2.951,31	227.892,06
1902	4.998,66	2.873,67	216.381,04
1903	4.430,75	2.133,61	181.634,37
1904	4.319,09	2.440,44	174.872,70
1905	4.955,33	2.607,78	180.885,38

TABELA 1

Tráfego de mercadorias na estação da Companhia de Estradas de Ferro Mogiana em Uberaba

Fonte: Relatórios para a aprovação na Assembléia Geral da Companhia Mogiana 1890 - 1906.

Analisando o primeiro período, notamos que a importação de produtos cresce a cada ano, possuindo seu auge no ano de 1893; no que se refere à movimentação geral em conto de réis, o ponto máximo encontra-se no ano de 1895, caindo a partir daí, se estabilizando por volta de 240 até 1900, quando então se constata uma queda acentuada, chegando a 180.885,38 em 1905.

Os dados são significativos já que em 1885 foi inaugurada a estação da Mogiana em Uberabinha – futura Uberlândia e, em 1886, em Araguari, na fronteira mineira com o estado de Goiás, cidade que então surgiu como grande entreposto para os produtos goianos e mato-grossenses. O último empreendimento parece ter constituído maior golpe na medida em que, pela menor distância do interior, grande parte dos negócios destas regiões que se dirigiram para Uberaba para lá convergiram. As distâncias entre os sertões de Goiás e a cidade de Araguari, por serem menores, permitiam a diminuição dos custos de importação e exportação para as pessoas que faziam uso destes serviços.

Quanto às importações na estação de Uberaba, notamos uma pequena diminuição a partir de 1895, que se acentua após 1900. Entre os principais produtos que trafegavam durante todo o período, estavam o sal, os alimentícios e os diversos. O comércio de sal acumulou o total de 21.170,87 toneladas entre 1890 e 1895, caindo para 14.382 entre 1886 e 1900, equivalendo a uma média de 4.234 para 2.876 toneladas por ano; os diversos acumularam um total de 18.802 toneladas até 1895, o que perfaz uma média de 3.133 toneladas por ano, passando para um total de 12.422 toneladas de 1895 a 1900, numa média de 2.484 toneladas ao ano, subindo para 19.197 até 1905, em uma média de 3.839 toneladas ao ano, ultrapassando o período inicial, apesar de notarmos um aumento mais acentuado neste, interrompido pela extensão da linha.

Também o comércio de animais foi significativo durante o período, sendo o ano de 1894 especialmente curioso, com um total de 3.751 cabeças trafegando pela estação. Após 1895, esse

número caiu de forma drástica, chegando, após forte oscilação, a 339 cabeças em 1900. No primeiro período, o total do tráfego de gado chegou a 13.114 cabeças, numa média de 2623 cabeças ao ano, caindo para 1.687 cabeças no segundo período, numa média de 337 cabeças ao ano.

Podemos notar uma diminuição significativa do tráfego de sal e animais já quando a ponta da linha chegou a Uberabinha. Quanto ao café, constata-se um pequeno tráfego, se comparado com os centros produtores paulistas; até 1895 acumulou um total de 1.454,53 toneladas, caindo para 802,14 toneladas no segundo período, mesmo com certa recuperação após o ano de 1898.

Contudo, apesar das oscilações no tráfego dos produtos na passagem do primeiro para o segundo período, olhando para a tabela 1, notamos que o valor total de produtos em contos de réis, apesar de aumentar durante todo o primeiro período e possuir seu ponto máximo em 1895, pouco perdeu após esta data, mantendo-se entre 225 e 228 contos de réis do ano de 1896 até 1900. Isso mostra que na mesma medida em que certos produtos diminuíram em tráfego após 1895, outros aumentaram a sua participação, como os alimentícios, mais tarde denominados cereais. Além do mais, os dados devem ser tratados com cautela para que não distorçam a realidade; devemos notar que, após a chegada da ponta da linha a Uberaba, os produtos não convergiram de maneira instantânea para aquela estação, foi um processo que se intensificou ano a ano e no caso de muitos produtos encontrou seu auge no último ano daquele local como ponta dos trilhos. Isso ao mesmo tempo em que aumentaram as importações pela expansão ou aquisição de novos mercados, além da expansão urbana.

Podemos observar o desempenho do tráfego dos principais produtos durante todo o período na tabela seguinte:

<i>Ano</i>	<i>Animais cabeças</i>	<i>Sal Toneladas</i>	<i>Café Toneladas</i>	<i>Alimentícios Toneladas</i>	<i>Diversos Toneladas</i>
1890	1.211	1.825,82	117,93	-----	1.476,54
1891	1.155	2.649,34	158,45	154,38	1.719,93
1892	1.311	3.315,83	143,93	472,18	2.297,93
1893	4.234	6.391,50	433,62	93,69	4.259,26
1894	3.751	2.667,64	327,84	111,30	4.284,40
1895	1.047	4.320,65	372,26	130,33	3.704,55
1896	118	4.526,14	62,83	639,32	3.704,55
1897	70	3.771,77	65,69	784,39	3.203,54
1898	418	2.757,36	348,44	1.142,97	2.694,33
1899	742	3.323,78	230,54	1.218,62	3.251,79
1900	339	3.074,08	94,84	824,47	3.665,20
1901	264	2.405,72	158,57	951,50	4.449,85
1902	573	2.503,43	80,70	804,29	4.123,45
1903	437	2.193,99	107,65	921,07	3.091,77
1904	486	1.949,30	188,73	832,98	3.449,38
1905	748	1.929,43	175,86	1.031,06	4.082,99

TABELA 2

Tráfego de mercadorias na estação da Companhia Mogiana em Uberaba

Fonte: Relatórios para aprovação na Assembléia Geral da Companhia Mogiana 1890 – 1906.

A maior ascendência uberabense sobre os “sertões” durou o tempo em que permaneceu como “posto avançado” do complexo cafeeiro, o que se nota pelas quedas constantes das importações de período para período. Notamos isto no confronto com os dados para as demais estações.

Se analisarmos os dados referentes à estação de Uberabinha, notaremos que ali também o melhor desempenho do tráfego de mercadorias estava ligado às importações, que cresceram ano a ano após 1896 (2.141,56 toneladas), alcançando seu ponto máximo em 1906, com um total de 2.273,64 toneladas. Quanto ao total de produtos transportados em contos de réis, o

pico se encontra já em 1896 (160. 911,98), estabilizando-se bem abaixo até 1906, quando alcançou 116.685,76. Notamos que também nesse local, o total dos produtos em dinheiro seguiu o ritmo das importações. O mesmo aconteceu em Araguari, onde os anos em que mais se importou foram também os que o total de tráfego em dinheiro alcançou as maiores cifras. Ao que parece, constituíram então essas cidades centros distribuidores de mercadorias (*Relatórios da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro*, 1896 – 1907).

Também podemos observar que os números para Araguari são muito mais expressivos do que para Uberabinha. Enquanto o auge das importações da primeira estação ultrapassa as 5.840 toneladas, na segunda, esse número não passa da casa das 2.200 toneladas. O mesmo podemos dizer para o tráfego total em contos de réis: enquanto na primeira estação esse número chega a 358.000, na segunda, não ultrapassa 116.000 (*Relatórios da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro*, 1896 – 1907).

Quanto aos principais produtos que trafegavam em Araguari, também encontramos o sal e os diversos, rivalizando inclusive com os bons números de Uberaba. O sal, por exemplo, assume dimensões próximas às 3.000 toneladas em 1905 e os diversos, após 1901, alcançam 2.500 toneladas.

1.2- Entrar e sair: o que os números dizem

Nos relatórios de embarque e desembarque da Companhia Mogiana, a importação e exportação para cada mercadoria específica não são discriminadas. Então, se quisermos nos aproximar da realidade de 1889 a 1906 no que tange a esse assunto, podemos, no máximo, empreender um exercício de raciocínio que, ainda que bem fundamentado, não pode ser amplamente respaldado pelos documentos que temos em mãos.

Num primeiro momento, podemos raciocinar em termos de importações e exportações (quadro 1). Durante todo o período em questão, as importações ultrapassaram as exportações, apesar disso, são movimentos contrários que se constata-

enquanto as importações caem ano a ano, as exportações aumentam. No ano em que as importações alcançam seu auge, em 1893, com um total de 10.754,55 toneladas, os produtos que alcançaram maior tráfego foram: diversos, com 4.259,26 toneladas e o sal, com 6.391, 50 toneladas; significativo o fato de que o ano do auge das importações é também o auge do tráfego de sal.

Considerando ainda que nesse ano Uberaba era a ponta da linha, e que desde há muito tempo a cidade se destacava como entreposto de sal para os mercados do interior, podemos considerar a hipótese de que grande parte das importações do referido ano constituíram-se de sal. Também nesse ano encontra-se o maior movimento de animais, com 4.232 cabeças; como visto anteriormente, a cidade destacava-se pelo comércio de gado. Nesses casos, a estrada de ferro potencializou algumas atividades típicas da cidade mineira.

Quanto aos diversos, podemos pela análise de uma série maior de dados, concluir que se tratava em grande parte de materiais de construção, que também constituíram grande parcela das importações no momento em que a cidade se expandia pelo contato direto com o complexo cafeeiro. Invertendo o raciocínio, encontramos no ano de 1901 o auge das exportações, com 2.951,31 toneladas. Nesse ano, os principais produtos que trafegaram pela estação uberabense foram mais uma vez o sal, com 2.405,72 toneladas e os diversos, com 4.449 toneladas. Podemos ressaltar, apesar disso, diferenças com o ano de 1893 que marcam aquele momento: o comércio de alimentícios apareceu naquela data em volume muito mais significativo que em 1893. Portanto, podemos dizer que os alimentícios, em grande parte, eram produtos de exportação, constituindo grande parte destas.

No ano de 1901, a ferrovia já havia chegado à cidade de Araguari, que poderia, pela distância menor com os centros produtores de gado do sul de Goiás, tomar para si grande parte das atribuições de Uberaba como entreposto de mercadorias. Contudo, a produção de alimentos cresceu independente disso.

Para tentar elucidar o problema referente às importações e exportações, podemos colocar os dados nos seguintes termos:

PRODUTOS <i>Toneladas</i>	ANOS	
	1893 Auge das importações	1901 Auge das exportações
Café	433,62	158,57
Toucinho	314,50	125,23
Fumo	120,57	6,16
Alimentícios	93,69	951,58
Açúcar	58,58	63,53
Sal	6.391,50	2.405,72
Couros	-----	34,43
Algodão	-----	7,95
Diversos	4.259,26	4.449
Animais- <i>cabeças</i>	4.234	

TABELA 3

Comparação entre importações e exportações na estação da Companhia Mogiana em Uberaba

Fonte: Relatórios para aprovação na Assembléia Geral da Companhia Mogiana 1893 – 1901.

Podemos, partindo da tabela, traçar o seguinte raciocínio:

- No ano em que se alcançou o auge de importações, o sal foi o produto com maior tráfego, quando se alcançou o nível mais baixo de importações, o sal caiu ao seu menor tráfego;
- O tráfego de produtos em contos de réis aumentou em 1893 e caiu em 1894, quando as importações também caíram. No mesmo período as exportações aumentaram;
- O ápice dos produtos em contos de réis foi em 1895; só o tráfego de sal aumentou nesse ano. Nota-se também nesse ano alto nível de importações e baixo nível de exportações;

- 1904 foi o ano com menor número de tráfego em contos de réis após 1895. Foi marcado por um dos menores níveis de importação e tráfego de sal;
- No ano em que encontramos o auge das exportações, os alimentícios alcançaram volume muito maior que no ano do auge das importações.

Pelos dados relacionados acima, podemos chegar a algumas conclusões e confirmar outras: em primeiro lugar, como já dissemos, tudo leva a crer que o sal era produto de importação e que a partir de Uberaba, quando esta constituía ponta dos trilhos, era distribuído para os demais mercados que giravam na órbita dessa cidade. Notamos isso por meio da estreita relação entre sal, importações e tráfego em contos de réis; no ano de maior importação, o sal atingiu seu maior tráfego, no ano de menor importação, atinge o seu menor.

Notamos também que durante todo o período, o tráfego de cargas em contos de réis esteve ligado às importações, variando juntamente com estas. Os anos de menor importação são os de menor tráfego em contos de réis. Aqui chegamos a um ponto importante que cabe ressaltar: em Uberaba, e talvez em todo o Triângulo Mineiro, a ferrovia não tirava sua receita dos embarques (exportações), como acontecia ao sul do Rio Grande por meio do embarque de café, mas pelos desembarques (importações).

Eliane Mendonça Marquez de Rezende, que estudou a evolução econômico-social de Uberaba, apesar de não se basear em dados, afirma que com a chegada da Mogiana à cidade, as boiadas goianas e mato-grossenses engordadas naquela região eram embarcadas na estação uberabense até Campinas (RESENDE, p. 82). Os dados referentes ao tráfego de mercadorias confirmam isso ao mostrarem, como fica evidenciado na tabela 2, que o tráfego de gado alcançou seu auge em 1893, com 4.234 cabeças, justamente no momento em que a linha terminava em Uberaba. Ao mesmo tempo, Rezende confirma o que dissemos: o gado era um dos produtos exportados. Portanto, também nesse ponto, não mais nos

guiamos por uma hipótese de senso comum: o gado saía e o sal entrava.

Tão importante quanto saber o que entra e o que sai para entender os impactos da expansão do complexo cafeeiro sobre Uberaba, é saber o que ficou, em outras palavras, como Uberaba reagiu a esse impacto no campo econômico e social.

Segundo o que a análise indica, após alguns anos, a euforia pela qual passou a cidade com a chegada da estrada de ferro cedeu lugar à preocupação que tomou conta das personalidades de relevo local: o progresso poderia ser passageiro, poderia seguir rumo ao norte com os trilhos.

No ano de 1895 encontramos um comércio intenso na cidade, contando com várias casas de mercadorias diversas, secos e molhados, padarias, farmácias, restaurantes, hotéis, etc., o que mostra uma estrutura para recepção de pessoas que para lá se dirigiam para comerciar ou fechar negócios (*Almanaque de Uberaba, 1895*).

Pela grande presença das casas comerciais, podemos presumir que parte dos produtos colocados como diversos também tinha como objetivo abastecer o comércio local num momento de expansão urbana.

O núcleo urbano uberabense passou por uma significativa expansão durante todo o período, o número de prédios urbanos aumentou de 986 em 1886 para 1500 em 1890 (PONTES, 1978, p. 93), contando com várias fábricas, como de manteiga, tecidos, fumo, gelo, cal e cerâmica, calçados, e muitas outras durante a década de 1900, como mostram os almanaques para o período.

Também se constatou durante o período um aumento significativo da população, de 19.978 em 1872 (incluindo o município e freguesias: Santo Antônio e São Sebastião de Uberaba, São Pedro de Uberabinha e Nossa Senhora do Carmo de Frutal) para 26.715 em 1890 (incluindo o município e distritos: Uberaba, São Francisco de Assis, Conceição de Alagoas, Campo Formoso e Uberabinha) e 56.803 em 1920 (*Anuário Estatístico de Minas gerais, vol. I. Belo Horizonte, Imprensa Oficial, 1925*).

Outro ponto de destaque é a existência de uma agência do Banco Minas Gerais em Uberaba em 1891 (SILVA, 1998, p. 53). Tal constatação ganha maior relevância se considerarmos o que diz Wirth sobre os bancos em Minas gerais; dos sete existentes no estado em 1895, somente um não se encontrava nas zonas do café (WIRTH, 1892, p. 101). Sendo essa informação verdadeira, esse banco seria o de Uberaba.

Contudo, como demonstra Rezende com base em dados do Correio Católico e nos Almanques, de 1895 a 1906, o rol de profissões mudou, decaíram as profissões ligadas ao comércio e ascenderam outras ligadas à atividade pastoril.

Então, se as atividades comerciais decaíram após o ano de 1895, o que a Companhia Mogiana deixou para Uberaba? Ao que tudo indica, tanto quanto o complexo cafeeiro induziu o desenvolvimento comercial de Uberaba e potencializou sua condição de entreposto comercial, também deslocou para o norte do Triângulo Mineiro, quando para lá seguiu, grande parte das antigas atribuições daquela cidade no que se refere a essa mesma ascendência comercial.

De maneira mais eficaz que as atividades urbanas, souberam as rurais tirar proveito da ligação de Uberaba com o complexo cafeeiro. Mesmo anteriormente à chegada da ferrovia, os criadores uberabenses de gado começaram a experiência com o gado Zebu. As importações que anteriormente eram feitas por meio de casas importadoras do Rio de Janeiro, em 1898 passam a ser feitas de forma direta pelos criadores do Triângulo Mineiro, que eliminaram os intermediários e passaram a comprar gado direto da Índia. Como bem observou Maria Angélica Joana Soares do Prado, que investigou a introdução da raça Zebu na região, diversos criadores uberabenses partiram para aquele país em 1898, liderados por um pecuarista da cidade de Araguari, Teófilo de Godoy, que na oportunidade trouxe oito rezes. A viagem foi relatada no jornal *Lavoura e Comércio* (PRADO, 2003, p. 20).

Tais importações se intensificam a partir do ano de 1904. Entre esse ano e 1921 foram importadas 5.500 cabeças (LOPES;

REZENDE, 2001, p.32). Tais iniciativas ganharam incentivo e foram oficializadas a partir de 1907-08, o que aumentou ainda mais a valorização do Zebu.

Sabemos que tais acontecimentos ultrapassam o recorte proposto, no entanto, utilizamos para destacar que durante todo o período que analisamos, a pecuária não se estagnou. Prova disso é o intenso tráfego de animais que, apesar de momentos de baixas, se manteve ativo durante todo o período, chegando a 1.541 cabeças em 1906, constituindo o maior número desde 1894.

Se nas atividades rurais podemos notar um incremento a partir da modificação dos meios de transporte, na cidade, além dos incrementos comerciais, outras novidades vieram com a ferrovia. A vida e o trabalho mudaram pelo contato com os imigrantes, como demonstrou Helair Josefina Saraiva e Silva (SILVA, 1998), a paisagem mudou pelas dimensões, ainda que em parte passageiras, alcançadas pela economia daquele local. Além de força de trabalho para uma região em expansão, os imigrantes levavam uma nova concepção de mundo e uma nova visão arquitetônica.

Contudo, não foi essa marca eminentemente urbana que ficou para a Uberaba das décadas subseqüentes; ao contrário. No jogo das trocas em que a cidade passava a se enquadrar, o substantivo, baseado nas especificidades concretas, que lhe atribuiria a identidade em meio ao circuito de cidades que se expandia para além do Rio Grande, não seria “comércio” e sim “gado”, ligada estaria ao adjetivo “pecuarista” e não “comercial”. Esse último ficaria para a pequena Uberabinha, futura Uberlândia.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Almanaque Uberabense para os anos de 1895, 1903
Anuário Estatístico de Minas gerais, vol. I. Belo Horizonte, Imprensa Oficial, 1925
Atas da Câmara Municipal de Uberaba, 1889
Relatórios da diretoria da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro lidos em Assembléia Geral de 20 de abril de 1890 a 27 de junho de 1906

- CANO, W. As raízes da concentração industrial em São Paulo. Rio de Janeiro: DIFEL, 1997.
- LOPES, M. A. ; REZENDE, E. M. M. ABCZ: História e histórias. São Paulo: Comdesenho Estúdios e Editora, 2001.
- MATOS, O. N. Café e Ferrovias. Evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira. São Paulo: Alfa Omega. Sociologia Política, 1974.
- MELLO, J. M. C. de. O Capitalismo tardio. contribuição à revisão crítica da formação e desenvolvimento da economia brasileira. São Paulo: Brasiliense, 1998.
- MONBEING, P. Pioneiros e fazendeiros de São Paulo. Trad. Ary França e Raul de Andrade Silva. São Paulo: HUCITEC/Polis, 1984.
- PERISSINOTO, R. M. Estado e capital cafeeiro em São Paulo (1889 – 1930). São Paulo: FAPESP : Campinas SP: UNICAMP, 1999. t.1.
- PONTES, H. História de Uberaba e a civilização no Brasil Central. Uberaba: Academia de Letras do Triângulo Mineiro, 1978.
- PRADO, M. A. J. S. O gado Zebu e sua importância econômica na região do município de Uberaba. 2003 Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em História). Faculdade de História, Direito e Serviço Social – UNESP Franca, 2003.
- RESENDE, M. M. Uberaba 1811 – 1910: uma trajetória sócio-econômica. Uberaba: Arquivo Público, 1991.
- SILVA, H. J. S. Representações e vestígios da (des)vinculação do Triângulo Mineiro: um estudo 1998 da imigração italiana em Uberaba, Sacramento e Conquista (1890 – 1920). 1998. Dissertação (Mestrado em História). Faculdade de História, Direito e Serviço Social – UNESP Franca, 1998.
- TOSI, P. G. , FALEIROS, R. N. Nas fronteiras do capitalismo: A Mogiana e os (des)caminhos da expansão ferroviária. Revista Lócus, Rio de Janeiro, v. 6, n. 2, p. 111-126, 2003.
- TOSI, P. G. Capitais no interior: Franca e a indústria couro-calçadista. Franca: UNESP-Franca, 2003.
- WIRTH, J. D. O fiel da balança. Minas Gerais na Federação Brasileira (1889 – 1937). Rio de Janeiro: Paz e Terra. 1982.

OLIVEIRA, Paulo Roberto de. Beyond the Rio Grande: The impact of Sao Paulo's coffee economy on the Minas Gerais Triangle Region. *História*, v.27, n.2, p.203-222, 2008.

Abstract: In this work our intention was to investigate the impact of Sao Paulo's coffee economy on the Minas Gerais Triangle Region, during its penetration into the area because of the extension of the Mogiana Railroad Company in 1889. We attempt to understand the impact caused along this coffee railroad in a region where this product almost did not exist, and the changes that occurred to the economic panorama of the region. Furthermore we have taken as an example, the city of Uberaba, the most important, in this region at that time.

Keywords: The Minas Gerais Triangle Region, Railroads, Brazil's First Republic.

Artigo recebido em 01/2008. Aprovado em 07/2008.