

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO

FACULDADE DE FILOSOFIA, CIÊNCIAS E LETRAS

BOLETIM N. 141 — HISTÓRIA DA CIVILIZAÇÃO BRASILEIRA N. 13

ALFREDO ELLIS JUNIOR

O CAFÉ E A PAULISTÂNIA



SÃO PAULO -- BRASIL
1951

O CAFÉ E A PAULISTÂNIA

UNIVERSIDADE DE S. PAULO
FACULDADE DE FILOSOFIA, CIÊNCIAS E LETRAS

Reitor da Universidade de São Paulo:

PROF. DR. ERNESTO DE MORAES LEME

Diretor da Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras:

PROF. DR. EURIPEDES SIMÕES DE PAULA

**CADEIRA DE HISTÓRIA DA CIVILIZAÇÃO
BRASILEIRA**

Catedrático:

PROF. DR. ALFREDO ELLIS JUNIOR

1.º Assistente:

Dra. MAFALDA P. ZEMELLA

Assistente extra-numerário:

LIC. MYRIAM ELLIS

Os Boletins da Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras da Universidade de São Paulo, são editados pelos Departamentos das suas diversas secções.

Tôda correspondência deverá ser dirigida para o Departamento respectivo da Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras — Caixa Postal, 8105, São Paulo, Brasil.

The Boletins da Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras da Universidade de São Paulo are edited by the different departments of the Faculty.

All correspondence should be addressed to the Department concerned, Caixa Postal, 8105, São Paulo, Brasil.

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO

FACULDADE DE FILOSOFIA, CIÊNCIAS E LETRAS

BOLETIM N. 141 — HISTÓRIA DA CIVILIZAÇÃO BRASILEIRA N. 13

ALFREDO ELLIS JUNIOR

O CAFÉ E A PAULISTÂNIA



SÃO PAULO

1 9 5 1

PREFÁCIO

O ciclo do café não tem, até esta data, sido convenientemente estudado, sob o ponto de vista de suas causas e das conseqüências por êle projetadas na evolução política, social e econômica do povo brasileiro. Certo, o Prof. Taunay estuda o fenômeno, em seus mínimos detalhes cronológicos, oferecendo uma maravilhosa coletânea documental e expositiva, a qual caracteriza a cultura cafeeira nas suas minudências mais apagadas.

Apesar dêsse esforço analítico inigualável, consubstanciado no monumental trabalho em 15 volumes do Professor Taunay, ainda não se havia ressaltado suficientemente a função da riqueza econômica do café na comunidade brasileira. Essa ação da cafeicultura na evolução nacional, principalmente na política externa do país não vinha sendo suficientemente posta em saliência, pelo simples motivo de que tal ação era ignorada, uma vez que não havia sido estudada. O Prof. Taunay, no seu trabalho básico citado analisou a lavoura cafeeira, mas apenas nas suas características. Foi um maravilhoso tratado descritivo, com uma imensa cópia de documentos inéditos e desconhecidos, os quais, ao serem interpretados, produziram desusada luz sobre capítulos até então inexplicados e inexplicáveis sem a interveniência dêsses elementos esclarecedores.

Foi por êsse motivo que, eu, na continuação da minha perigrinação pela evolução da economia paulista, resolvi escrever um trabalho evidenciando as causas e as conseqüências dêsse fenômeno econômico projetadas na nossa evolução histórica e correlatando a evolução econômica do café com a nossa evolução

politico-social. Assim foi que, em primeiro lugar, cuidei de esclarecer por que o café não se radicou no Norte. Quer me parecer que estudar o fenômeno unicamente sob o ponto de vista descritivo, sem lhe prescrutar os “*porquês*”, não é fazer evocações históricas. Isso resumiria apenas relatos cronológicos sobre o assunto! Assim, eu tratei, a seguir, de ver por que o café, não tendo se radicado no Norte, se firmou no Centro-Sul do país, que vinha de assistir, desolado ao crepúsculo do ouro. Mas, enquanto o café não iniciava o seu ciclo produtor, o país ficou sem grande sustentáculo econômico. Eu procurei pôr em relêvo essa situação, bem como o que poderia derivar dela. A seguir, procurei mostrar por que tomou expansão a lavoura cafeeira brasileira, galgando o vale do rio Paraíba. Para evidenciar essa causa, importantíssima a meu ver, estudei o crescimento demográfico norte-americano, bem como o poder aquisitivo e o nível de vida do povo “*yankee*”, evidenciando a repercussão que deveria ter tido sobre a expansão cafeeira no Centro-Sul brasileiro.

Estudei a explicação da equação da produção no referente à hipótese brasileira, salientando a função do *consumo*, determinando a produção onde quer que seja possibilitada pelos demais termos equacionais. Ao fazer êsse interessante estudo, coloquei em especial relêvo o advento do navio a vapor, sem o qual não teria sido possível a exportação brasileira, para os Estados Unidos, pois as Antilhas, muito mais perto, teriam ganho essa importante pugna econômica, se por ventura o transporte fôsse elemento decisivo na competição. Mas o advento do navio a vapor revolucionou os termos da batalha econômica, de modo que, a região do rio Paraíba pôde produzir café, em maior escala, derrotando as Antilhas que não tinham terras de tanta produtividade. Questão de composição química de configuração física?

Mas não era só êsse café que precisava ser transportado para os portos litorâneos, como, além disso, as populações interiores do Brasil que ainda extraíam ouro, nos fins do século XVIII e produziam café no século XIX; consumiam, de acôrdo com



os respectivos níveis de vida, muito produto importado e muitos produtos que, produzidos alhures, necessitavam transportes para as suas precisões. Ora, essa massa de mercadorias que necessitava ser transportada, era carregada por muares que, aos milhares, vinham do extremo sul brasileiro e das regiões herbosas e campesinas hispano-americanas.

Êsses eventos, assinalados em amplíssima documentação, a maior parte dela publicada pelo Prof. Taunay, constitui um outro ciclo econômico, que eu chamo de "*ciclo do muar*", o qual foi associado ao "*ciclo do ouro*" e ao "*ciclo do café*". Ora, a vigência dêsse "*ciclo do muar*" tinha, fatalmente, de produzir conseqüências. Eu busquei assinalá-las. As que tiveram lugar fora do Brasil, se evidenciaram no meio hispano-americano, bem como na política externa brasileira no Prata, em que aparecem os nomes de Artigas, Rosas, Urquizas, Oribe, Rivera, Lavalleja, Aguirre, Tamandaré, Saraiva, Visconde Uruguay, Brown, Caxias, Lavale, Barbacena, Flores, Honório Hermeto, Visconde do Rio Branco, Mitre, Greenfells, Rodrigo Lobo, Lopez, Conde de Pôrto Alegre, Propício Mena Barreto, Lécor, Lamas, Braune, Sebastião Barreto e dezenas de outros mais; demonstrando isso o grande e visceral interêsse do Brasil, nos negócios platinos. Por que êsse interêsse? Qual a causa básica dêsse firme empenho brasileiro nos assuntos concernentes a outros países? É evidente que essa influência do Brasil no Prata, tomando o forte colorido do imperialismo, tinha por objetivo o muar e onde êsse precioso animal era criado para ser exportado como fonte de renda. Teria sido por esta forma que as regiões sulinas da criação do muar se associaram à riqueza aurífera no século XVIII e ao café no século XIX.

As conseqüências que tiveram lugar, no Brasil, se evidenciaram no Rio Grande do Sul, que vendendo milhares de muares para o centro brasileiro, se associando ao ouro, no século XVIII e ao café, no século XIX, recebeu farta massa de dinheiro em troca, entrando assim no regime de alucinada euforia, a qual deu lugar a vários capítulos da História Política do Rio Grande

COMPARAÇÃO ENTRE ALGUNS PREÇOS DO TRANSPORTE NO BRASIL COLONIAL

preço da tonelada

PAU BRASIL vela  54106 sec. 16	AÇUCAR vela  214714 secs. 16 e 17	TABACO vela  164200 secs. 17 e 18
AÇUCAR PAULISTA mar  424900 secs. 18 e 19	vela  284314	CAFÉ vela  284314 sec. 19

Comparação gráfica sobre o custo dos transportes do trabalho da licenciada Myriam Ellis:
"Estudo sobre alguns tipos de transporte no Brasil colonial", Boletim 115 da Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras da Universidade de São Paulo.

do Sul, entre os quais a da famosa Guerra Farroupilha, salpicada de nomes aureolados de glória, entre os quais o de Bento Gonçalves, que como um astro rei caminhava com os seus satélites a orbitar em torno dêle.

* * *

E' claro que cuido com mais afinco da expansão cafeeira na "*Paulistânia*". E' a minha terra! E' a minha gente que aí vivia a agir! São os meus antepassados os grandes atores do drama do café! Eu viso reconstituir o passado dos que me antecederam, nesta região planaltina. Nessa faina tenho vivido, dedicando a êsse objetivo todo o meu esforço, agindo sempre dentro dos princípios da mais rigorosa honestidade científica. Já que não me é possível realizar pela minha terra e pela minha gente, tudo quanto almejo, quero, ao menos, fazer por êles o mais que posso, dentro dos meus apoucados recursos de "*engenho e arte*".

Dentro dêsse espírito, eu procurei verificar quais as repercussões que o fenômeno do "*ouro*", tendo lugar em território tão próximo à "*Paulistânia*", deveria ter assinalado na sua economia regional. Então me foi dado ver, com meridiana clareza, que a região das Gerais, encostada à "*Paulistânia*", para evitar o transporte penoso e enferrujado da época, o qual encarecia enormemente o produto, necessário para o nível de vida do minerador do ouro, que, pelo seu elevado poder aquisitivo podia comprá-lo, deveria fatalmente ter sido abastecida pela mesma "*Paulistânia*", sua vizinha. (1).

(1) Caso êsse imprescindível abastecimento fôsse realizado em regiões mais distantes, o transporte oneraria o produto, de tal forma que êle não teria suportado concorrência com congêneres mais aliviados do "onus" do caríssimo transporte pelo luar, o único possível na acidentada região do centro brasileiro.

Assim o açúcar, para ser importado pelas Gerais, do Nordeste, teria

preço da
tonelada quilometro
VALORES DA ÉPOCA

PAU BRASIL vela  6 decimos de real	AÇUCAR vela  1 real 98 centesimos	TABACO vela  1,8 reis
AÇUCAR PAULISTA muar  146 reis	vela  2 reis 55 centesimos	CAFÉ vela  2 reis 55 centesimos

Comparação gráfica sobre o custo dos transportes do trabalho da licenciada Myriam Ellis:
"Estudo sobre alguns tipos de transporte no Brasil colonial", Boletim 115 da Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras da Universidade de São Paulo.

A princípio, a “*Paulistânia*” tão incipiente seria a sua produtividade, não teria podido enviar grandes coisas para as Gerais, mas na segunda metade do século XVIII em diante começaria a produzir açúcar, em maior escala. Então teria sido, muito mais barato às Gerais, na sua parte Oeste e Sul, isto é, todos os aglomerados dos vales dos rios Grande e Sapucaí, Verde, etc., comprar da “*Paulistânia*”, da qual se distanciava, em média, 150 quilômetros; do que da Baixada Fluminense, da qual separavam 400 a 500 quilômetros que tinham que ser vencidos no lombo do burro, por um preço de transportes que andava por Cr\$ 4.380 por tonelada quilômetro, ou Cr\$ 0.066 por arrôba quilômetro, em valor atual, (D. Myriam Ellis, “*Estudo sobre alguns tipos de transporte no Brasil Colonial*” — Bolet. 115 da F. F. C. e L.).

Com êsse mercado consumidor, situado a distância tão curta dos centros produtores paulistânicos, seria natural que a “*Paulistânia*” produzisse muito mais, obedecendo ao império determinador do seu mercado de consumo e tendo “*possibilidades*”, concernentes aos demais fatores, essa produção se deu. Disso, o ciclo do açúcar na “*Paulistânia*”, constatado por uma multidão de documentos, a maior parte dos quais publicados pelo Prof. Taunay. Manteve em parte êsse pequeno ciclo do açúcar paulistânico, a sofrível situação econômica brasileira na dorida agonia do ouro, no engatinhar da nação brasileira que havia nascido politicamente em 7 de setembro de 1822, quando o café não havia ainda iniciado a sua aurora, (Ellis, “*A Economia paulista no século XVIII*”, Bolet. 115 da E. F. C. e L.).

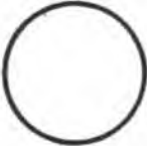
A seguir a êsse fenômeno da produção açucareira paulista, capitalizando a população regional, está revigorada dessa ma-

de arcar com um “onus” de um transporte caríssimo de mais de 2.000 quilômetros.

Seria muito mais econômico provocar o fabrico do açúcar nas terras vizinhas da “*Paulistânia*”. Seria evitado o transporte, na sua maior quilometragem.

Foi o que se deu!

preço da
tonelada quilometro
valor atual

PAU BRASIL vela  54 reis	AÇUCAR vela  178 reis e 20 centesimos	TABACO vela  162 reis
AÇUCAR PAULISTA muar  4 y 380	vela  229 reis	CAFE vela  229 reis

Comparação gráfica do custo do transporte no passado. Do trabalho da licenciada Myriam Ellis:

"Estudo sobre alguns tipos de transporte no Brasil colonial", Boletim 115, da Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras da Universidade de São Paulo.

neira, pôde iniciar a expansão cafeeira pelo Oeste da “Paulistânia”.

Em linhas gerais, pode-se aceitar a seguinte cronologia para o café:

No extremo Norte (1727 — 1790 m.m.)

Em volta dos morros da Guanabara (1790 — 1820).

No vale do Paraíba fluminense e na Serra do Mar fluminense (1825 — 1888).

No vale do Paraíba paulista — 1835 { Lorena
Guaratinguetá
Pindamonhangaba
Taubaté

No Oeste Paulista { Campinas (1840)
(1840 — 1950) { Ribeirão Preto (1885)
Noroeste (1920)
Na Alta Paulista (1930)
Na Alta Sorocabana (1928)

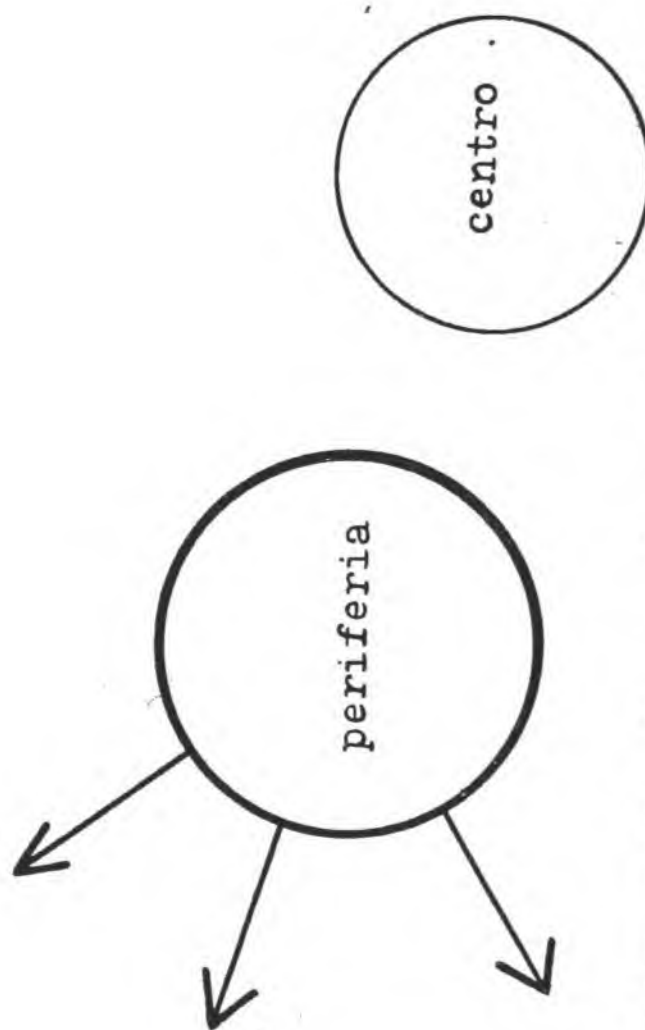
Em Minas Gerais (1835 — 1950).

No Espírito Santo (1910 — 19..)

No Paraná (1928 — 19..)

Em Goiás (?)

Mas não está nisso mencionada, a maior consequência do café. Acho que, a unidade nacional, êsse milagre, que tem deixado muita gente estarrecida e espantada, se deve ao café. Raciocinemos: o ouro, no século XVIII e depois o café no século XIX, produziram euforia econômica, concentração demográfica e importância política. Ora o avolumamento do centro gera uma evidente força centrípeta, a qual está sempre na razão direta da massa central. Ao inverso disso uma massa econômica ou demográfica situada na periferia de um país e em proporções desequilibradas ao organismo, gera sempre uma força centrífuga que está na razão direta da distância e da massa periférica. Assim o engorgitamento ou a congestão do centro gera centripetismo com a anemia da periferia. Ao inverso disso, o con-



A força centrífuga. Um centro fraco, com uma periferia forte. Os corpos sociais e políticos se atraem, na razão direta das massas demográficas e econômicas e, inversa das distâncias.

(Desenho de D. Myriam Ellis)

gestacionamento das extremidades, com uma parte central anêmica, produz o centrifugismo. Eis o fenômeno da alavanca aplicada à Sociologia política!

Isso não escapou a argúcia de Nelson Werneck Sodré, que assinalou essa ação incoercível causal do café no organismo brasileiro no seu livro magistral: "*O panorama do segundo Império*".

O organismo de uma nação qualquer é como um sistema sideral: quanto maior fôr a massa central e menores forem os satélites periféricos, maior será a força de atração que o astro central exercerá sobre êsses pequenos astros, sem massa, sem forças, etc., retendo-os centrípetamente nas suas órbitas, que giram em torno de si. Mas se êsses satélites periféricos tiverem grande volume, em relação ao centro e se este for pouco volumoso, então uma força centrífuga se assinalará e quando êsse desequilíbrio é grande e demorado, a desagregação sobrevém fatalmente.

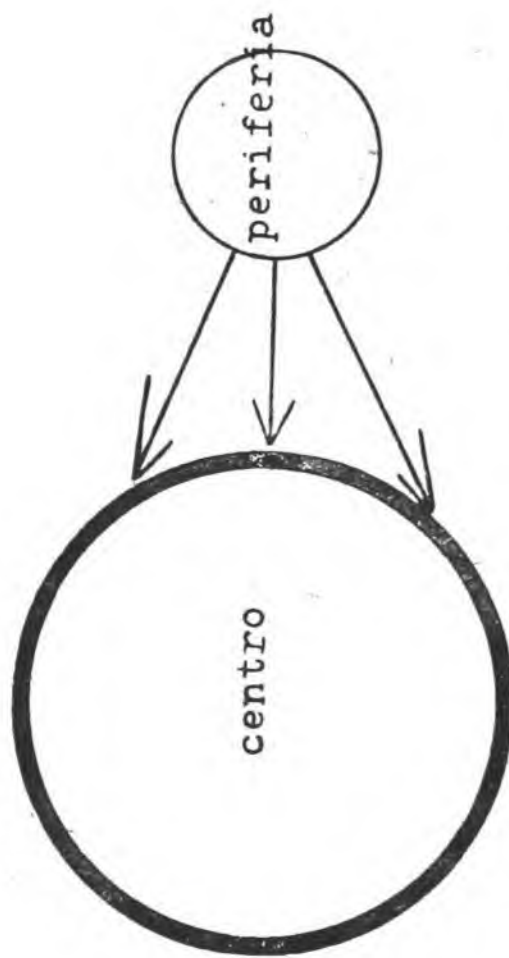
A lei de Newton, a propósito da atração dos corpos, é de evidência sensível em Sociologia política. Apliquemo-la sempre!

Os organismos nacionais se assemelham à roda de um carro.

Quanto mais grosso, volumoso e forte fôr o eixo central e menor, mais leve, menos poderosa, etc., fôr a periferia, maior será a força de retenção dessa roda, em torno do eixo e portanto maior será o centripetismo.

Ao inverso disso, se tivermos um eixo frágil, em relação a periferia forte e avolumada, teremos que a velocidade, com que gira a roda projetará a massa periférica para fóra, evidenciando uma grande força centrífuga que poderá se tornar desagregadora. A observação honesta e inteligente da História, não nos ensina isso?

O Brasil não escapou a essa norma geral. Felizmente, para a unidade do país, o ouro setecentista e o café oitocentista foram grandes fenômenos que tiveram lugar no centro do país, gerando um centripetismo, que anulou, em boa parte, as forças centrífugas do organismo brasileiro.



Força Centrípeta. Os núcleos econômicos e demográficos se atraem, na razão direta das massas. Um centro volumoso tem um grande poder de retenção das periferias fracas. O inverso desta regra, produz a força centrífuga.

(Desenho de D. Myriam Ellis)

Fosse, ao contrário, o ouro minerado na periferia e tivesse o café tido lugar em qualquer extremidade, a força centrífuga gerada por êsses eventos, teria projetado essa massa periférica, para fóra do organismo nacional.

Tivemos o caso evidente na Cisplatina e depois no Rio Grande do Sul, no seu centrifugismo de 1835 a 1845. Recebendo, como um caudal, o produto do luar que essa região periférica vendia, para ocorrer ao transporte, durante século e meio, dos ciclos do ouro e do café, essa parte do Brasil engurgitada de ouro, em plena e pletórica congestão econômica, foi projetada pela força centrífuga, gerada por essa situação e se não se separou da comunidade brasileira foi porque a massa periférica riograndense não havia atingido maior volume demográfico em grande e sensível desequilíbrio com o resto do país, que tinha o seu centro descomunalmente forte e avolumado pela riqueza aurífera e cafeeira.

O Rio Grande do Sul, ainda que economicamente rico, não tinha então uma massa demográfica proporcional a essa riqueza, pois que, o regime pastoril não é dos grandes condensadores de população.

A situação da Cisplatina e do Rio Grande do Sul, se assemelhava a um grande martelo, que também vibrava pancadas fortes, tendendo se afastar do centro, o qual, fraco a princípio se reforçava paulatinamente com o café. Quando aquela parte da periferia brasileira se insurgiu, formando uma massa avolumada, pela euforia econômica, o martelo nacional tinha um cabo fraco, pois que, o café ainda não havia surgido e assim a força centrífuga gerada, foi tão forte que a Cisplatina se separou.

Quando o Rio Grande do Sul se insurgiu e quiz imitar a Cisplatina, já o café e outros produtos de riqueza tinham fortalecido o centro do país, amortecendo o centrifugismo riograndense.

Foi como se o café, tendo reforçado o cabo central do

martelo nacional, tivesse diminuído a força da massa da ponta do martelo atenuando-lhe o golpe.

Resultado: o Rio Grande do Sul fracassou e depois não tentou novamente porque a questão do Prata, com Rosas e depois, com Lopez, lhe anestezizou os esforços diminuídos com o advento da ferrovia. O Rio Grande do Sul, hipnotizado pela questão do Prata, dormiu até que o advento da ferrovia no Brasil poz termo ao ciclo do luar e com isso, a situação preeminente da região periférica brasileira, até então de grande destaque na comunidade brasileira pelas suas condições especiais, como criador do luar (2).

Dentro dessa mesma concepção da História, que eu penso dever ser uma restauração para a qual é necessário que se lance mão de vários ramos do saber humano, procurei estudar a expansão da lavoura cafeeira no Oeste do nosso Planalto, pedestal maravilhoso de onde se eleva a estátua do nosso passado plurisecular. *Para isso eu tive que mobilizar*, todos os recursos da ciência humana, ao meu alcance.

Infelizmente êsses recursos, dos quais eu poderia dispôr, não eram muitos, mas entre êsses, encontra-se a já estafada equação algébrica, com a aplicação da qual, eu venho tentando resolver todos os casos da produção.

Considerando que, a equação da produção é:

$$P = \text{Ecologia} + \text{Mão de obra} + \text{Capital} + \text{transporte} + \text{consumo}.$$

Aplicando-a ao caso concreto da expansão cafeeira no Planalto tive que estudar, em primeiro lugar, o termo referente a Ecologia planaltina.

Então passei em revista êsse termo equacional, estudando-o

(2) Na evolução histórica norte-americana, pode-se observar fenômeno similar. Os Estados sulinos, na guerra de secessão, enriquecidos pelo algodão, constituindo enorme massa situada a certa distância do centro norte-americano em Washington, tomaram a diretriz descêntrica, no sentido da separação que a cronologia dos fatos registra. Fôsse a massa, econômica ou demográfica, maior, ou ainda estivesse essa massa situada a uma maior distância do centro, os acontecimentos teriam tido outro rumo.

sob vários aspectos e concluindo que, os ambientes que envolviam o homem nesta parte brasileira se apresentavam todos em condições ideais.

O tocante ao fator *M*, isto é, o concernente à Mão de obra, foi o ponto fraco da expansão paulista para Oeste, verificando isso, também fica evidenciada a completa incúria e a absoluta falta de dedicação dos dirigentes imperiais, para com os problemas econômicos. Falta de atenção criminoso? Ignorância?

Em vez de cuidarem de remediar essa crise de braços, que assoberbava a lavoura cafeeira, em expansão no Oeste paulistânico, promovendo a imigração externa ou interna, os nossos governantes viviam a declamar um liberalismo vazio e ôco, resumido em um '*idealismo utópico*', consistente na imitação de idéias europeias.

Não fosse o criminoso descaso, que levava os nossos governantes imperiais à medidas contrárias ao nosso interesse econômico, como a lei da supressão do tráfico ou a lei do ventre livre, desleixando toda e qualquer providência em matéria de imigração, a plantação da nossa lavoura de café no Oeste de São Paulo teria se adeantado cerca de trinta ou quarenta anos.

Como é fácil se concluir, a cerebração inculta, o lirismo piégas, a pouca coragem dos homens dirigentes no regime imperial tudo em simbiose, demonstradora de limitada visão e de pouca eficiência, atrasaram a cultura cafeeira de quase meio século.

Mas não foi apenas o referente à mão de obra em carência que residia a falha da nossa cafeeicultura em expansão, por terras nunca dantes devassadas. Naturalmente para haver uma produção, qualquer que ela seja, há necessidade de um capital, e as "*possibilidades*" concernentes a êsse termo equacional da produção, se faz imperioso que sejam simbiotizadas ou engrenadas com as "*possibilidades*" referentes a outros termos da referida equação, bem como a "*determinante*" oriunda do "*consumo*".

Onde teriam os paulistas arranjado capital necessário para

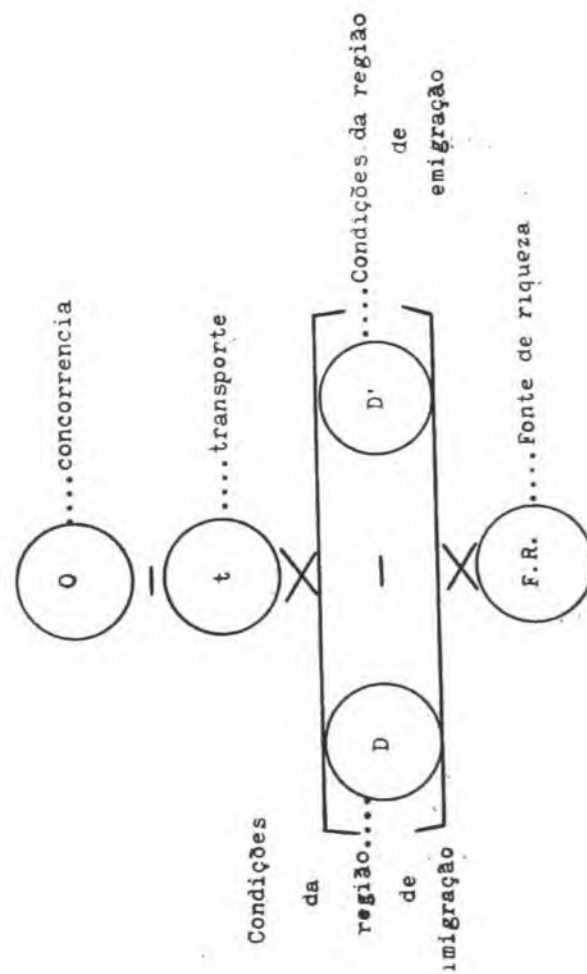


Gráfico explicativo das migrações humanas, aplicável a todos os deslocamentos das massas humanas.
(Desenho de D. Myriam Ellis).

a feitura da lavoura cafeeira, em expansão pelo Oeste do nosso território? Seria natural que houvesse no Planalto, fontes dimanadoras de lucros tais que, acumulados, iriam facultar "*possibilidades*" aos abridores do Oeste paulista. Essas fontes de lucros só poderiam ser:

- a) os resultantes dos lucros auferidos com o ciclo do açúcar paulista;
- b) os resultados dos lucros auferidos com o comércio do mar.

A soma dos resultados dessas duas fontes positivas de lucros não pequenos teria sido suficiente para capitalizar uma atividade qualquer, preenchendo as características das "*possibilidades*" concernentes ao termo equacional designado como *Capital*.

Continuando na aplicação da tese da produção ao caso concreto da expansão cafeeira para o Oeste planaltino, passamos em revista o fator transporte. Como teremos ocasião de vêr na parte concernente ao assunto, a expansão cafeeira para o Oeste planaltino, tendo tido lugar na primeira metade do século XIX, o único meio de transporte era o lombo do mar. Daí o desenvolvimento colossal tido pela criação do mar na parte do extremo sul brasileiro, se refletindo êsse fenômeno nos acontecimentos políticos dessa região, bem como nos núcleos humanos hispano americanos, os quais, em 1776, devido à prosperidade econômica, pela enorme exportação do mar, para transportar a produção brasileira, foram constituídos em Vice Reinado do Prata. Mas êsse transporte era tão caro e difícil, que foi causa de emperrar a expansão da cafeeicultura pelo Oeste planaltino.

O advento da ferrovia, que veio, mais ou menos, entre 1872 e 1880, substituindo o transporte pelo mar, foi na expansão da cafeeicultura um verdadeiro terremoto, alargando enormemente as ineficientes "*possibilidades*", oferecidas pelo ronseiro

transporte pelo mar. Isso não desmente o aforisma que eu tenho citado estafadamente, de que não é o órgão que cria a função, e sim, a função que cria o órgão. Vejamos, no caso em exame:

A função produtora já havia, ou antes já se fazia sentir, possibilitada apenas pelo transporte oferecido pelo mar. É claro, e eu já disse que o advento da ferrovia aumentou muito a função produtora, mas não iniciou nada, pois a função já existia e se não fosse a existência das "*possibilidades*" oferecidas pelos demais termos equacionais, e não fosse, principalmente, o determinante "*consumo*", o qual crescia formidavelmente devido ao aumento mágico da população norte-americana, a existência isolada do "*transporte*" ferroviário ou não, nada, absolutamente nada faria. Assim vê-se claramente que, não foi o órgão transportador ferroviário que criou a função produtora, mas foi esta que criou o órgão. Este apenas possibilitou o aumento da função!

É preciso não confundir causa com consequência!

A função sempre foi causa. O transporte sempre foi consequência. A observação do que se está passando com outros fatos é uma confirmação, "*à posteriori*", do meu raciocínio supra. Assim é que o Governo central brasileiro, desde os tempos imperiais, vem com uma teimosia bovina, promovendo a construção de vias ferreas, de vias de rodagem, de portos, de usinas geradoras de energia elétrica, etc., nas partes relativamente improdutivas e despovoadas de sua vasta área com o fito de obter, nessas regiões, a produção e o povoamento! Esforço vão! Até hoje, sem embargo do imenso lapso de tempo decorrido, essas regiões só têm dado enorme "déficit", ao Governo da União, que aí tem pródigamente gasto enormes somas que essa União tem esbanjado com sacrifício geral. É inútil pois querer fazer produção e povoamento à custa única do "*transporte*"! Este não determina, mas apenas possibilita! É preciso que às "*possibilidades*", oferecidas pelo fator "*transporte*", se sincronizem, ou se conjuguem às demais "*possibili-*

dades” oferecidas pelos outros fatores e ao imperativo do “*consumo*”. Sem isso, será inútil desperdício, querer levar *transporte* para regiões onde não existam outras “*possibilidades*”.

Por não se enquadrar nas qualificações acima mencionadas, é que a cafeeicultura se expandiu.

Assim, entre as consequências do alastramento da cafeeicultura pelos espigões ondulados do Planalto, figura a de ter dado causa a extensão da rede ferroviária paulista que é, sem dúvida, uma manifestação das mais notáveis do sucesso econômico da expansão cafeeicultora.

O consumo, o último termo equacional da referida fórmula é, a meu vêr, o mais importante porque é o que determina a produção, enquanto os demais termos equacionais só oferecem “*possibilidades*”. Estas para serem materializadas, isto é, para terem valor ou eficiência, precisam imperiosamente ser sincronizadas com um determinado consumo. Falhando êste, não valeriam nada a produção ou os demais meios para a produção. Esta só se realiza com um objetivo: ser consumida. Se não há consumo, não se compreende qual o objetivo da produção! Quando se assinala uma produção qualquer, é mister verificar onde e por quem ela é consumida. Se por qualquer motivo, êsse consumidor desaparece, perdendo o seu poder aquisitivo ou o seu nível de vida, a produção sofrerá um colapso, como aconteceu com a Baixada fluminense, que antes tinha um ótimo mercado consumidor para seus produtos, que era a região do ouro, da parte central e oriental das Gerais. Teimar em produzir, sem consumo, previamente assegurado, é dar “*um salto no escuro*”, ou antes, capítulo de mera aventura.

* * *

Sendo este trabalho semi-didático, eu aquí exerço, em grande parte, funções de professor e de doutrinador. Tenho por objetivo o transmitir aos dicentes, os resultados e as conclusões das minhas pesquisas, das minhas observações, dos

meus raciocínios, de minha imaginação, das minhas leituras, das sugestões que tiveram influência em mim as idéias de outrem, etc.

Para esse fim, continuei a usar de duas armas que a minha longa experiência de professor me tem ensinado serem eficientes :

- a) *Repetição.*
- b) *Clareza.*

Repito, talvez em demasia, os conceitos que viço transmitir e o faço deliberadamente para melhor gravar as idéias ou as conclusões a que cheguei depois de muito estudar o assunto.

Procuro ser claro nos escritos versando o que eu tenho a me fazer compreender pelos que a eventualidade colocou sob as minhas aulas e prédicas.

Penso que o Professor não deve apenas expor a matéria, mas sim procurar convencer o auditório das suas convicções e doutrinas. Para esse fim, êle deve tomar interêsse tal no assunto, reunindo, como esteios das suas conclusões, todos os elementos que lhes abone ou que lhe sejam favoráveis, de modo que nada possa ser articulado que lhe demova os postulados.

Penso, em resumo, que o Professor não deve se limitar a ser um expositor estático, mas ser um dinâmico argumentador de teses as quais êle deve procurar a adoção pelo auditório.

1.^A P A R T E

CAPÍTULO I

P R E L I M I N A R E S

A cronologia do café é um dos pontos de menor importância na verdadeira história dêsse produto.

Em história, a importância dos diferentes acontecimentos está sempre na razão direta do volume das consequências que projeta. De fato, o detalhe cronológico ou expositivo, o característico intrínseco do fenômeno pouco valor tem. História não é bem o analisar nas suas minúcias descritivas, mas sim verificar, com o auxílio de todos os ramos do saber humano, qual a sua projeção e a sua influência nos ramos da sociedade, que se pretende estudar. Nisso se faz mistér que se esmiuce tudo, em análise a mais profunda. Interpretar, não relatar simplesmente, eis a função da História.

Sim porque História não é coletânea episódica, ou sùmula de relatos anedóticos, elaborados com maior ou menor dose de "*humour*". Isso seria uma simples reportagem, sem atividade alguma.

Não podemos restringir o conceito de História a uma simples Cronologia, isto é, á um relato expositivo, de acontecimentos mais ou menos episódicos, recheiado de nomes, de datas, de batalhas, de alvarás, de leis, de cartas régias, de titulares, de monarcas, de generais, etc., cousas como simples efemérides empilhadas desordenadamente, mais destinadas a fatigar a memória do estudante e a tornar fastidioso o assunto para o curioso.

História não é isso, que se resume em méra reportagem!

Por um absurdo, caso fosse isso, teríamos que a História de um povo estaria emparedada nos calendários de brindes de fim de ano e cataplasmada, estática, como nos jornais que diariamente publicam na secção de "*efemérides*" os acontecimentos onomásticos do dia, sem o menor comentário crítico, sem o menor raciocínio, sem a menor explicação e sem a menor ligação de causa e efeito, etc. Isso seria apenas uma obra cronológica, jamais histórica.

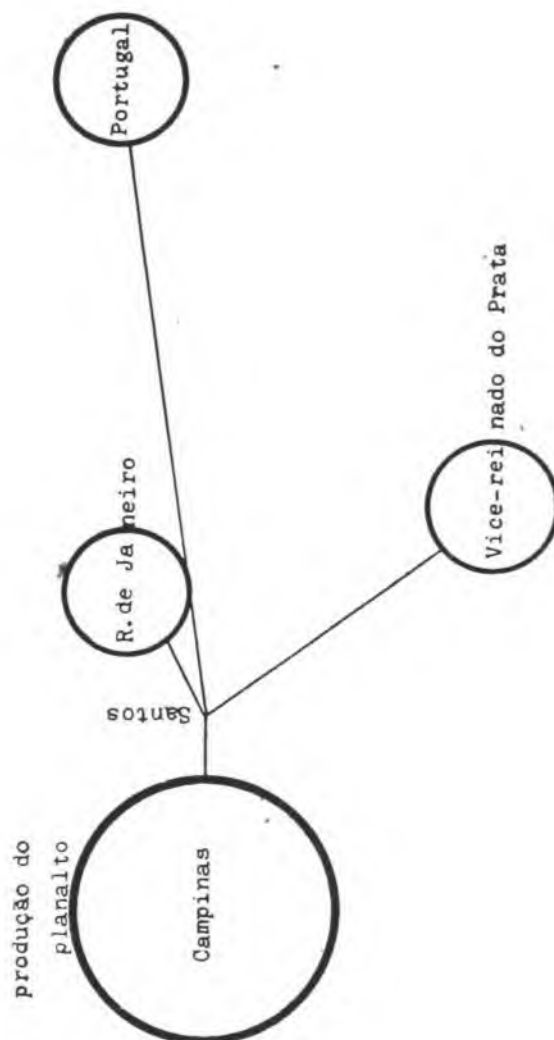
Também não se pode confundir História com a exaltação do patriotismo, como a vemos transfigurada, a desafiar rosários de panegíricos, cantados em ditirambos, que se sucedem em um declamar enamorado e contínuo de civismo, terapêutica cocainizante a que recorrem os povos faltos de outros recursos mais eficientes.

A História de um povo não é uma bíblia cívica que se embebeda apaixonadamente com o espírito de "*me ufanismo*" laudatório e menos verdadeiro, completamente cega à verdade. Infelizmente, isso intoxica o ensino secundário oficial de São Paulo, adulterando o conceito da nossa história perante o público.

A História também não pode, unicamente, se resumir na parte política e superficial da vida de um povo. Os acontecimentos políticos são meras consequências de fenômenos mais profundos e de causas mais enraizadas, que precisam ser analisados. Caso isso não fosse feito, seria uma reconstituição incompleta, sob todos os pontos de vista. Por isso, é que não está ao alcance de qualquer, o estudo de história! É preciso ter muita cultura e raciocinar muito!

Com isso, temos que a História é uma reconstituição de uma época do passado de um povo, ou de um fenômeno econômico qualquer, ou ainda de uma personalidade, de maior ou menor projeção no cenário que se quer reconstituir, e, para êsse fim, o historiador tem que buscar elementos em todos os ramos do saber humano.

Daí a necessidade imperiosa para quem queira ser "*histo-*



Com a extinção do ouro, a produção do açúcar paulista ficou diante de um dilema: desapareceria, ou conseguiria um novo mercado consumidor. Realizou-se esta última hipótese. Novos mercados surgiram. Foram os consignados neste gráfico.

(Desenho de D. Myriam Ellis)

riador” na verdadeira acepção dêsse termo, de ter extensa cultura, se propagando mais em latitude, ainda que pouco profunda e de possuir ágil raciocínio, e percuciente espírito crítico, ao lado d’ementalidade indagadora, curiosa na explicação dos sucessos, cujas causas devem ser sempre perquiridas e bem esmerilhadas à luz da lógica e da razão. Infelizmente essa qualificação de “*historiador*” tem sido muito malbaratada.

Dêsse inamolgável princípio, eu, no Boletim LXXIII da Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras, classifiquei da seguinte maneira as fontes históricas, isto é, os elementos das várias naturezas, para a reconstituição dos quadros históricos:

1 — <i>Documentos</i>	{	a) escritos oficiais	{	Escrituras, inventários, documentos e testamentos; leis, decretos viáveis e vigentes; registros; relatórios;
		b) iconográficos e epigráficos	{	gravações, monumentos moedas (numismática) pinturas e estátuas;
		c) escritos particulares.		

2 — *Relatos e testemunhos coevos* — visitantes, etc.

3 — *Analogia e razão natural das cousas.*

4 — <i>Ensinamentos de outros ramos científicos.</i>	{	genealogia
		demografia
		geografia
		biologia
		estatística
		antropologia economia, etc.

- 5 — *Repercussão da evolução de outros povos.*
- 6 — *Ensinamentos de autoridade e de mestres reconhecidos.*
- 7 — *Tradição oral, transmitidas em famílias, etc., e por pessoas idôneas.*
- 8 — *Literatura, folk-lore, musicologia, pintura, arquitetura, etc.*
- 9 — *Toponímia.*

Isso tudo deve obedecer a uma interpretação lógica, de acôrdo com o bom senso e com a razão natural das cousas, sendo consideradas as situações especiais.

São fatores causais da História, isto é, a economia age por intermedio dessas duas modalidades:

a) o *interno ou biológico*, ou individual, que cada um traz perfilado na sua feitura física, psíquica, fisiológica, moral, glandular, sentimental, etc., não só herdada dos seus maiores, como adquirida.

b) o *externo, mesológico ou ambiental*, que é tudo que envolve o indivíduo. Êste fator externo, pode ser *geográfico ou natural e social ou artificial*.

Êsses dois fatores causais moldam os atores, nos dramas do passado em que agem e modelam os acontecimentos que devem ser finalidade da História reconstituir.

Êles, em maior ou menor escala, determinam os quadros históricos, os causando e lhes dando os contornos e os respectivos coloridos, reagindo sempre de modo o mais variado, ante as circunstâncias externas.

Ê certo que os acontecimentos históricos têm todos, mais ou menos, consequências. Alguns tem mais, outros tem menos, mas todos, em geral, tem. A importância de cada um, bem como a atenção que cada um merece, está na razão direta do vulto das consequências dele projetadas, como eu já disse acima.

Como se vê, se eu não empresto importância destacada à Cronologia, na reconstituição da História, entretanto ela não está ausente no quadro dos elementos empregados na ressurreição dos capítulos do passado.

Infelizmente a utilização da Cronologia tem sido feita abusivamente na reconstituição dos capítulos históricos do Brasil. Os que têm escrito sobre o passado do país, quase que se têm limitado a usar a Cronologia, como a caracterização dos fatos, feito de forma a mais minuciosa possível, se abstendo de recorrer a outros ramos do saber humano, para explicar êsses fatos. E' mais fácil e dá menos trabalho!

Resultado: êsses fatos ficam no "ar", sem explicação e sem seus elementos causais postos em evidencia, como seria mister.

A simples Cronologia nada explica! Ela só constata!

Tambem não tem sido considerados certos axiomas da Fisiologia econômica, como por exemplo o que ensina que todo agregado humano, seja ele qual fôr, desde o de mais baixo índice de civilização, até o mais altamente colocado na escala da sociedade, dispõe de um determinado *poder de consumo*, que se correlata de acordo com o nível de vida em que estiver.

Êsse nível de vida, marcando imperativamente o poder de consumo de cada grupo humano, obedece à seguinte equação, a qual eu a imaginei para determinar êsse nível de vida:

$$\text{Nível de vida} = \text{Poder aquisitivo} + \text{Graduação em civilização}$$

Todo grupo humano, seja de que graduação fôr em civilização, possui um certo poder aquisitivo, o qual varia de acordo com a sua economia.

Conhecidos os dois termos da equação supra, não é difícil de saber do poder de consumo de cada grupo humano.

Tambem, a Fisiologia econômica nos evidencia que, cada grupo tem o seu índice de produção, o qual varia de acordo com cada caso especial.

Com isso, segue-se que os grupos humanos têm desigual valor, como seres produtores ou agrupamentos consumidores.

Entretanto, os que têm invocado o estudo sobre o passado humano, não têm tido vistas para isso. Encaram a história, como se todos os grupos humanos fossem iguais. Com isso,

Velocidade dos navios



à vela
2 quilms. a
hora

(1 quil. - 3 mm.)

Gráfico comparativo das navegações à véla e a vapor, em relação à velocidade de cada uma.

(Desenho de D. Myriam Ellis)



a
vapor
10 quilms. a
hora

êles pintam quadros sem perspectivas, sem planos diferentes, sem nuances de cores variadas e sem graduações de tamanhos, etc. Aliás essas restaurações pictóricas, cheias de figuras disformes, já seriam monstruosas, porque os seus pintores, só baseados nas descrições mais ou menos minuciosas, mas sem a explicação das causas e portanto deformadas, não revelam o menor espírito crítico e, sem agudeza, limitam-se a expôr os fatos, como se fossem simples relatórios administrativos.

As figuras, assim desproporcionadas, não se projetam com sombreados, recortadas com simetria, em planos diversos!

Com isso, os que têm escrito sôbre o passado humano também não têm levado em conta, o grau de isolamento, em que ficam, por circunstâncias várias, os diversos grupos. Ora, isso milita em igualar êsses grupos humanos! Os que, revolvendo o passado, tratam todos êsses grupos humanos como se fossem iguais, erram evidentemente e reproduzem figuras inteiramente deformadas e monstruosas, projetadas sem perspectiva, em cenário sem sombras, sem luzes, sem relêvos, etc.

A História do Brasil tem sido escrita assim!

Não há explicação para nada! Não têm sido determinadas as causas. Só tem sido vistoriada a parte superficial, isto é, os fatos, os episódios.

Por isso, tem sido emprestada à Cronologia, uma importância exageradíssima. Os dados são empilhados, detalhando os fatos que são apenas descritos.

Apesar disso, se faz interessante um rápido relato cronológico de como o café chegou até ao rio Paraíba fluminense.

Como tem sido estafadamente proclamado, a planta do café teve a sua origem no norte, vinda de Caiena, e trazida por um tal Mello Palheta e por um tal Castelo Branco, que a importou para o centro brasileiro em 1770. Não há importância absolutamente alguma a propósito dêsses nomes, nem das datas precisas em que êsses acontecimentos se realizaram. Disso não adveio nenhuma consequência. O importante nos primórdios cafeeiros no Norte é que a planta não se fixou nessa região.

Por que? Disso evidentemente há uma causa. É que a região nortista não podia solucionar bem a equação da produção. Teria acontecido então, com o café, quadro exatamente idêntico ao do açúcar nos primórdios vicentinos do quinhentismo, com o açúcar apenas em razão inversa, quanto à região. Isso é de uma tal clareza que admira não ter sido fixado antes.

Então a Capitania vicentina perdeu a primeira batalha do açúcar em favor do Nordeste pernambucano e bahiano. A distância e a situação geográfica de cada núcleo colonial português, em relação à Metrópole consumidora e distribuidora, foi, a meu vêr, o elemento decisivo nessa primeira batalha do açúcar. (1)

A distância que separa S. Vicente de Lisboa é, em linha reta, cêrca de 1.500 quilômetros mais longa do que a que se

(1) Eu tenho dito repetidas vêzes que o Brasil não é um país, mas um conjunto de países díspares, ligados apenas pelo laço político. É o mesmo pensamento que está encasulado nas palavras seguintes de um observador estrangeiro.

*“Num país da vastidão da do Brasil, com comunicações internas defei-
ceis, cada pôrto só podia apresentar aos exportadores os produtos da região
de que era a capital geográfico-comercial.*

*Assim por exemplo, o Maranhão, Pernambuco e Bahia não iam ao
Rio de Janeiro e a São Paulo procurar carga com que lotassem de retôrno
os navios que lhes haviam trazido os produtos manufaturados da Europa.*

*Sob o ponto de vista do comércio externo cada província, ou antes,
cada zona do Brasil podia ser considerada como se um país autonomo fôra”.*
(Taunay, “História do Café no Brasil”, citando Horácio Say, vol. III,
pág. 42, referente ao ano 1839.

* * *

Às vezes uma zona brasileira entra em competição com outra decorrendo daí transes do que eu chamo batalhas econômicas, os quais, às vezes, são fenômenos da história do Brasil, que parecem autônomos, mas que de fato, são méras consequências. Eis concretamente o pensamento acima aplicado à luta-competição em tórno do açúcar, entre duas zonas brasileiras. O Nordeste, logo na primeira metade do quinhentismo, venceu a capitania vicentina. Como consequência dessa peleja econômica, que foi uma competição surda, silenciosa, inconsciente, etc., tivemos quanto ao Planalto paulista, várias consequências, entre as quais:

- a) o povoamento do Planalto piratiningano;
- b) o apresamento.

faz intermédia entre o Nordeste e Lisboa. Isso quer dizer em mês de viagem marítima à vela, se calcularmos a marcha média de um veleiro da época em 2 quilômetros por hora, ou seja 50 quilômetros por dia. Hoje, com a rápida navegação à vapor essa distância é vencida em sete dias. Além disso a navegação vicentina era mais difícil, pois tinha que vencer a corrente marítima Sul-Equatorial, que vinha até Cabo Frio.

Graças a essa velocidade, cada navio de hoje pode realizar 10 a 15 viagens por ano, do Nordeste a Lisboa, enquanto que os veleiros quinhentistas, seiscentistas, setecentistas e oitocentistas não podiam efetuar mais de 2 viagens anuais. O capital empatado se faz remunerar mais 7 vezes do que outrora.

Cada navio da época tinha uma capacidade de cêrca de 250 toneladas, enquanto que cada cargueiro de hoje pode carregar 6, 7, 8 a 9.000 toneladas, isto é, 120 a 150.000 sacas de 60 quilos, portanto, uma capacidade 40 a 50 vezes maior. O custo da viagem se distribuía por muito mais carga e por isso os fretes seriam muito mais baixos.

Isso tudo, mais o coeficiente de segurança, foram os determinantes fatais de haver a capitania vicentina militado na derrota, deante do Nordeste, a quem a situação geográfica favorecia. (2)

Sim, porque a mercadoria vicentina não poderia concorrer, isto é, ser vendida por menor preço, em Lisboa, do que a sua congênere nordestina, porque esta levava uma enorme vantagem no frete marítimo. Êste, como dissemos, era caríssimo, pois, representava cêrca de 20 % a 50 % do valor da mercadoria, apud Simonsen, "*História Econômica*", I, 167.

(2) Ê porisso tudo que o transporte a vela ficava em 229 réis por "tonelada-quilômetro", em dinheiro segundo o valor atual, enquanto que o transporte a vapor fica em 12 réis por tonelada-quilômetro, em valor atual da moeda, isto é, 20 vêzes mais barato. Daí se conclui que o transporte a vela ficava em 3 réis e 470 por arroba-quilômetro, enquanto que o arroba-quilômetro. Ellis "*Economia Paulista no Século XVIII*", Bole-
tim 115, da F. F. C. e L., 14.

Capacidade de Transporte

○
navio à vela:
200 toneladas.

(1 ton. - 1 cm.)



Gráfico comparativo entre as navegações à vela e a vapor, na capacidade de transporte de cada uma.

(Desenho de D. Myriam Ellis)

Enquanto isso, hoje o frete de Santos a Lisboa, absorve apenas 3 % do valor da mercadoria.

Do resultado dêsse prélio econômico saíram as linhas básicas de toda a história do país. Sim, porque se o Nordeste afortunado, foi rico, povoado, poderoso, culto, oferecendo amplas condições de conforto e de luxo mesmo, à sua opulenta população, e se a Capitania vicentina foi relegada à pobreza, à despopulação, à falta de cultura, não comportando senão rude desconforto e falta de recursos à sua minguada população, mais constituída de “*desperados*” aventureiros, a “causa mater” foi o fato de haver o Nordeste suplantado São Vicente na lide do açúcar e constituído com o fabrico dêsse precioso produto, uma riqueza econômica sem paralelo na América portuguesa.

Graças a essa riqueza, o Nordeste se constituiu como um grande centro de civilização, grandemente atraidor de imigração colonizadora, grandemente atraidor de conforto, luxo e cultura intelectual que brilhava em soberbas manifestações artísticas, científicas e literárias, e grandemente atraidor das atenções carinhosas da Metrópole portuguesa, que concomitantemente relegou as suas colônias restantes e deficitárias ao desprezo, ao olvido e ao desprestígio. Pode-se resumir tudo em dizer que o Brasil era apenas o Nordeste, pois só essa região era povoada e tinha meios de vida e por isso se mantinha na primeira plana de civilização. O resto da América portuguesa estava abandonada à barbarie de uns poucos aventureiros e desgarrados portugueses, que amestiçavam a indiada, junto a quem viviam.

E nem se diga que não seria natural êsse procedimento da Metrópole!

Sim, eu disse exatamente o mesmo fenómeno acima relativo ao açúcar, o que teria acontecido com o café. A diferença consiste apenas na graduação da concorrência econômica.

Quanto à concorrência econômica relativa ao açúcar, teve lugar com tal intensidade que eu a denominei de *batalha econômica*. A relativa ao café teria sido tão tênue que não teria merecido sequer o nome de concorrência.

De fato, no Norte, o café não chegou a ser explorado economicamente, como fonte de trabalho e como parcela de atividade econômica. Sem embargo disso, o café chegou a ser produzido em escala diminuta no Norte brasileiro. Quem afirma isso é Taunay no vol. III, 97 de seu exaustivo trabalho intitulado "*A História do Café*", citando Balbí, "o precioso Almanach de Duarte Nunes" e outros documentos, entre os quais, um tópico da "*Gazeta de Lisboa*". A seguir o Prof. Taunay assinala inúmeras exportações de café do Pará para Lisboa, desde 1731 até 1821, de que se conclue que seria mínimo o cultivo da preciosa rubiácea no extremo norte do país. Naturalmente o ensurdecador ribombo do espetaculoso ciclo do ouro, impediu que fosse notado êsse pequeno traço da economia brasileira.

Nessa região equatorial do setentrião brasileiro não teriam havido as condições propícias para o desenvolvimento da cultura da rubiácea.

Eis a equação:

$$\text{Produção} = T \text{ (ecologia)} + M \text{ (mão de obra)} + C \text{ (capital)} \\ + t \text{ (transporte)} + c \text{ (consumo)}.$$

Cada um dos fatores dessa equação representa um elemento positivo com que conta o agrupamento humano, fazendo com que aumente ou diminua o seu valor econômico e, portanto, a sua projeção no cenário da História, com consequências em número maior ou menor.

Aplicando os termos equacionais da fórmula acima, à situação regional do Norte, temos que a ecologia nortista não apresenta na sua morfologia, elementos propícios à cultura do café. Assim, na sua super tórrida e super úmida climatologia, o café não encontrou os elementos ideais para a sua cultura e a sua maturação. A composição química do sólo, bem como o seu relêvo físico, também não ofereciam condições de máxima favorabilidade para o desenvolvimento da cultura

cafeeira. A seguir não havia também, o fator "*mão de obra*", em quantidade, que pudesse ser utilizada na atividade do cultivo do café, em grande escala. O apresamento não tivera lugar nessa região, que só pudera conhecer os frutos do descimento, capítulo histórico interessante, mas que foi muito menos intenso na produção da mão de obra indígena do que o irradiado de S. Paulo. (3)

Quanto à mão de obra de origem africana, não teria sido importada vultuosamente, mesmo porque não havia motivo econômico de proporções avolumadas a atrair.

Se hoje, há uma mancha escura nas populações das regiões do Maranhão e do Piauí, fazendo crêr, que tivesse havido aí uma grande concentração de africanos, é que o elemento colorido aí se faz notar em destaque especial, porque a população

(3) A possível mão de obra não podia ter outra fonte que a de origem indígena do vale do Amazonas. Ora, nessa região seria densa a população ameríndia, a ponto de poder servir de celeiro de braços para a produção cafeeira da Amazônia?

Raciocinemos:

Sabemos que os indivíduos, quanto mais primitivos são, mais subordinados estão ao meio natural ou ambiente geográfico. Aplicando êsse princípio à hipótese que nos interessa, temos que o índio amazônico não teria uma grande densidade de população, a qual estaria na razão direta dos elementos de alimentação oferecidos pela natureza, pois o índio no seu primitivismo, está na fase da simples coleta, não tendo atingido sequer o pastoreio, ou a agricultura, os quais requerem certo desenvolvimento em civilização e certa dose de previdência. Ora, como o índio amazônico não dispunha disso, segue-se que êle só se alimentava da coleta do que a natureza oferecia à sua pressão imediata.

Assim êle multiplicava-se pouco, pois sabemos que os seres orgânicos primitivos se reproduzem na razão direta dos elementos alimentícios da região. Êsses elementos, por mais abundantes que sejam oferecidos por pródiga natureza só são susceptíveis de alimentar densa população, quando há interveniência da agricultura ou do pastoreio, isto é de atividade que exige um certo progresso mental ou um certo desenvolvimento civilizador. Não havendo na Amazônia nenhum dêsses ramos da atividade humana, a população era rala, coisa que até hoje acontece, não podendo oferecer grandes contingentes de braços à produção que se tentava na região.

total de todo o Norte do país, é mínima. Do Nordeste açucareiro não deveria ter ocorrido grande cópia de escravos, porque essa região, outrora com o monopólio da produção do açúcar, quando entrou em declínio, na segunda metade do seiscentismo, teria vendido a maior parte da sua escravaria para a região do ouro, onde haviam meios de os adquirir e imperiosa necessidade do esforço dessa gente servil na mineração, (4).

A mesma solução pode ser dada a respeito do termo C, concernente ao Capital. A região do Norte do País não tinha capitais para poder empreender o aproveitamento do café, materializando uma grande organização agrícola industrial. Os capitais, reunidos pela riqueza açucareira, que não foram sugados pela sempre ávida Metrópole, haviam sido drenados pela região do ouro, de maneiras que, não puderam ser atraídos para o Norte. Para que uma região qualquer chame a si massas de capitais, é preciso que ela disponha de fonte de riqueza, a qual deverá ser de vulto apreciável.

(4) O aumento da população paulista continuava a ser magnífico. É sabido que não será possível o adensamento demográfico sem base econômica, ou antes não ser possível qualquer núcleo populacional sem riqueza material. Dêsse raciocínio tiram-se os seguintes corolários:

- a) Toda e qualquer base de riqueza econômica produz uma população que é sempre proporcional, na razão direta da sua base econômica.
- b) Todo e qualquer núcleo demográfico é maior ou menor na sua quantidade, conforme a sua base econômica.

Sim, porque só aumenta vegetativamente a população que tem recursos não só para alimentar e abrigar maior número de indivíduos, como para poupar os elementos mais frágeis, por meio de maior higiene, conforto, recursos medicinais, condições sanitárias, etc.

Sim, porque só aumenta uma população que tenha uma economia que atraia imigração. Esta só se encaminha para onde haja fonte de lucro. Isso tudo é curial! Aplicando essas teses a hipótese que nos interessa, temos que a população paulista, em formidável e maravilhoso crescimento, tem imperiosa precisão de uma base econômica que explique essa situação.

Então o ouro já se havia esgotado! O café ainda não exercia influência! A única base econômica possível seria o açúcar!

É preciso que se saiba que, ninguém, irá aplicar seus capitais em empreendimentos que não são lucrativos; só os faltos de inteligência empregam seus capitais em busca de eventuais ou quiméricas expectativas. Agem assim os Governos ineptos, que querem inutilmente promover o desenvolvimento de zonas remotas e estéreis de possibilidades à custa dos capitais dos que trabalham e produzem.

Segue-se daí que, o Norte, não podia contar com capitais para erigir uma fonte de atividade.

Quanto ao fator consumo, constante da equação supra, também foi negativo. De ordinário todo o produto possui, para o seu escoamento, duas fontes de consumo:

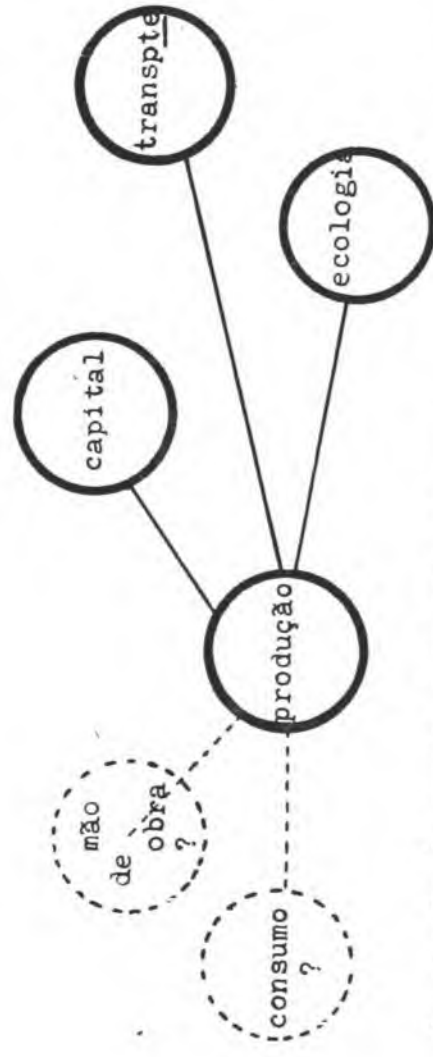
- a) a interna
- b) a externa

O café, no Norte, não podia dispôr do consumo interno, na escala em que se fazia mistér, por dois motivos:

- a) *quantitativamente* a população da região do Norte era e ainda é mínima (não se confundam Norte e Nordeste).
- b) *qualitativamente* a população da região do Norte, dispunha de baixíssimo poder aquisitivo, sem fonte apreciável de renda e com nível de vida inferior, não só pela sua má situação econômica, como também pelo ineficiente teor em civilização. Sim, porque só pode comprar quem vende. Como o Norte só vendia em pequena escala, não podia comprar.

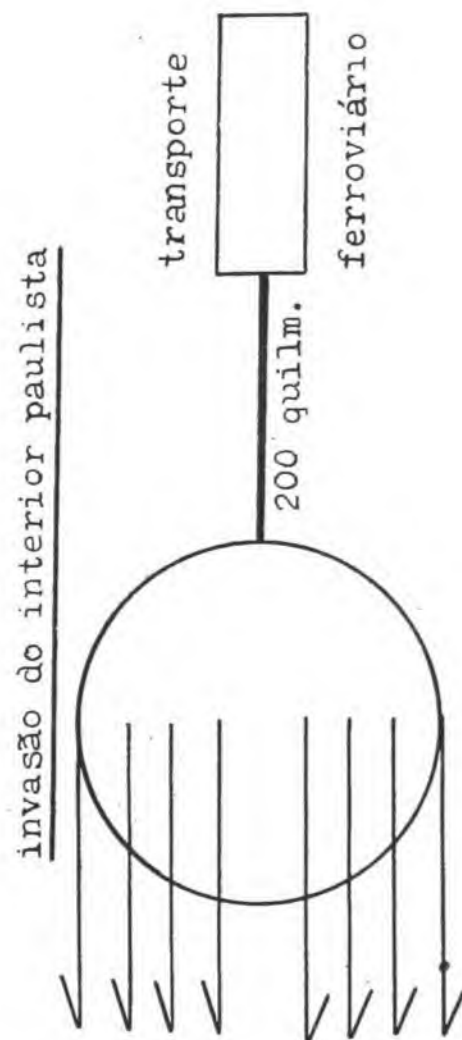
Por êsses motivos o café não se radicou no Norte. Vindo para o Centro Sul, atraído pelas condições econômicas favoráveis aí vigentes, favorecidas pela brilhante euforia econômica, causada pela mineração do ouro e do diamante, o café aproveitou as grandes massas demográficas aí deixadas pela atividade minerativa, como se poderá vêr da estatística abaixo mencionada.

Como já vimos acima, a região do Norte não podia contar



A equação da produção aplicada aos casos concretos da produção cafeeira no Norte e na baía de Guanabárá.
(Desenho de D. Myriam Ellis)

com os fatores equacionais da produção. Ao inverso disso o Centro sul possuía em plena vigência os fatores da equação algébrica da produção. Assim a Ecologia evidenciava para a cultura cafeeira, uma tal composição físico-química das terras, com a configuração topográfica, um complexo climático, mais ou menos ameno e uma posição geográfica favorável. Seria fatal pois que, êsse Centro Sul, com tantas vantagens econômicas, atraísse e fixasse a cultura cafeeira.



A expansão magna da cafeicultura, andando duzentos quilômetros na frente da ferrovia. A função criando o órgão transportador, evidencia que foi a produção do café que chamou a ferrovia e não esta geradora daquela que já existia.

(Desenho de D. Myriam Ellis)

CAPÍTULO II

A CRONOLOGIA DO CAFÉ

O título dêste capítulo inicial do trabalho sôbre o café, pode causar suprêsa, entretanto, não há razão para isso, pois eu não me aparto da concepção sôbre o que seja "*História*".

Tenho sempre bem presente que "*História*" é a restauração de um fato qualquer. Naturalmente para isso é preciso lançar mão de todos os recursos permitidos pelo avanço científico nos seus varios departamentos. De fato, para analisar o fenômeno é imprescindível exumar, descobrir, perscrutar e esmerilhar bem as causas certas, prováveis e possíveis. É também de importância primordial a discriminação e a análise mais ou menos minuciosa das consequências ou do mecanismo, por meio do qual o fato se originou das causas, e por sua vez, determinou essas consequências apontadas.

Evidentemente para realizar isso em relação ao café, se fez de imperiosa necessidade uma mobilização completa de amplíssima e variadíssima cultura. Quem não a possua, não deve cuidar de problemas históricos.

Isso não quer dizer que eu não atribua importância à exposição do fato. Antes de procurar as causas e as consequências do mesmo, bem como isso teve lugar, é preciso constata-lo, descreve-lo e expô-lo em suas minúcias, localizá-lo no tempo e no espaço. É a Cronologia a ciência que realiza êsse mistér preliminar e indispensável para um estudo do fato ou do conjunto de fatos que constituem um capítulo do passado.

É por isso que sempre tributei grande estima e muita

admiração por Capistrano, Varnhagen, Calógeras, Southey, Armitage, Taunay, Aureliano Leite, Tobias Monteiro, Leite Cordeiro, Basilio Magalhães, Max Fleiuss e tantas dezenas de outros, que entre seus altos méritos, descreveram, pesquisando, um sem número de fatos, que, constatados, bem certificados e localizados, são as premissas iniciais e básicas para as investigações dos fenômenos causais desses fatos e para a verificação das consequências decorridas desses acontecimentos. A prova mais evidente da minha alta consideração pela Cronologia é que este trabalho é calcado inteiramente nas exposições, a respeito da cultura, feitas pelo prof. Taunay no seu magnífico trabalho sobre o café.

Sem as preciosas análises levadas a efeito pelo prof. Taunay, eu não poderia de modo algum realizar o presente trabalho de síntese, de raciocínio, de lógica, de imaginação, de ligação articulada de causa com efeito, etc.

O cronologista, lança mão da memória, da documentação, da análise, da paciência, da exposição, etc.

O historiador tem imperiosa precisão de recorrer ao raciocínio, à razão natural das cousas, ao senso comum, à imaginação, à cultura geral, à filosofia, aos muitos departamentos do saber humano, que emanem ensinamentos que devem ser articulados com lógica, etc.

O mal consiste na confusão que geralmente é feita entre as duas funções e entre dois tipos de intelectuais que se dedicam à elucidação do passado. Um sulco profundo e diferenciado deveria existir entre os dois tipos de estudo e entre os dois tipos de intelectuais.

Nenhum dos dois é superior. Ambos planam em níveis bem elevados.

Ambos, para serem eficientes, têm que evidenciar acuidade mental.

Essa acuidade mental é tão desenvolvida por uma função como por outra. É apenas questão de especialização.

Na elucidação do passado brasileiro a Cronologia quase que só tem intervindo.

Só, muito recentemente surgiram os luminosos escritos de Oliveira Vianna, de Gilberto Freyre, de Paulo Prado, Werneck Sodré, de Caio Prado Junior, de Mormano, de Sérgio Milliet, de Buarque Holanda e uns poucos mais, a interpretar o passado brasileiro, que tem estado entregue, quase com exclusão, às exposições descritivas e resumidas ao passado político da nação, sem que se lhe haja aplicado a interpretação crítica e a lógica, ou buscado explicações para os fatos analisados.

Assim, de acôrdo com o exposto, antes de se encarar o fenômeno "*café*" sob o ponto crítico-interpretativo, observando e acentuando a influência, por êle exercida, na evolução histórica brasileira e especialmente paulista, devemos localizá-lo no tempo e no espaço, o que faremos de conformidade com os elementos que nos são fornecidos pela cronologia.

Na terceira década do setecentismo, Francisco de Mello Palheta, em missão diplomática em Caiena, trouxe de lá as primeiras sementes de café para a região do extremo norte. É de grande importância para a evolução histórica do país que então se formava com a aglutinação recíproca das múltiplas colônias luso-americanas, seguindo o mesmíssimo processo que teve vigência na América do Norte em relação às 13 Colônias anglo-americanas. De fato, não ha motivo algum para que se pense que o Brasil devia seguir linhas evolucionais diferentes das que na América presidiram a independência norte-americana. A única diferença existente é que lá foi a guerra cruenta, demorada e nem sempre feliz, contra o inimigo comum, a opressora Inglaterra dos Hanover, o elemento aglutinador, e aqui êsse elemento foi "*o ouro*" e depois o "*café*", os responsáveis pela integração das colônias luso-americanas em um só país.

Mas, seja como fôr, vamos deixar essas reflexões para outros capítulos.

O café nêsse extremo norte não só se fixou como não

causou o menor sulco na evolução regional. De fato, não encontramos deste o menor vestígio. Entretanto, se o café tivesse creado na região setentrional uma civilização similar e uma prosperidade aproximada a que deu origem no centro Sul, como teria sido diferente a história do Brasil! Alguém já raciocinou sobre isso?

Em 1770, um magistrado de nome Castelo Branco, indo ao Rio de Janeiro, levou consigo mudas de café, que aí foram encontrar condições melhores para a sua expansão, mas que, entretanto, só meio século mais tarde, poudo sair do estado de catalepsia em que se manteve.

É extranhável de fato, que o café tenha estado em situação letárgica nas cercanias da cidade do Rio de Janeiro, durante tanto tempo, sem realizar nada de valia em matéria econômica.

Enquanto isso, conta-nos Taunay, no seu "*História do Café no Brasil*", Haiti, até a época da Revolução francesa produzia da seguinte forma:

1789	.	.	.	.	595.591	sacas	de	60	quilos
1789	.	.	.	.	595.591	"	"	"	"
1791	.	.	.	.	531.250	"	"	"	"

Quem consumiria essa produção? Por que o Brasil, ou mais particularmente, o Rio de Janeiro, não aproveitou esse mesmo mercado de consumo? Por que a produção haitiana cessou com o século XIX, quando seria de se esperar que crescesse paralelamente ao desenvolvimento dos Estados Unidos que paulatinamente formariam um inextinguível mercado de consumo? (1).

Seja como fôr, a única constatação que precisa ficar fixada

(1) Para que se possa com visos de verdade, responder a essas perguntas eu insisto em afirmar que é preciso se elucidar a base das questões enumeradas, a qual se resume na população norte-americana de então. Sim, porque essa população era a única que oferecia um mercado de consumo à produção cafeeira desta época, pois a Europa estava impedida de importar café pelo bloqueio dos ingleses contra Napoleão. Com isso, temos que analisar detidamente o conjunto demográfico norte-americano. Este pode ser encarado sob dois aspectos para que se possa ajuizar do poder



A concorrência das Antilhas ao café brasileiro. Aquelas ilhas eram beneficiadas pela distância muito menor, do grande mercado de consumo norte-americano. O advento do navio a vapor anulou essa vantagem e assim a luta econômica se decidiu em nosso favor.

(Desenho de D. Myriam Ellis)

é que o café esteve por longo período, borboleteando em torno da Guanabara. Logo em 1780, o café aparece plantado pelos capuchinhos, logo depois pelo holandês Hoppman e na fazenda Mendanha, plantado pelo Padre Couto da Fonseca. Os primeiros cafés paulistas aparecendo em 1788, talvez em obediência ao conselho dado a eles em 1781 por Marcelino Cleto. Em 1780, surgiu o café em Areias e quatro anos depois produzia a plantação do Marechal Arouche de Toledo Rendon na cidade de S. Paulo.

Em 1799 registrou-se a primeira exportação de 100 sacas de café e nesse mesmo ano a plantação em Jundiá de Raymundo dos Santos Prado. Só em 1801 houve a irradiação da plantação de café para Itú e Parnaíba, e em 1805 o café teve acolhida em Campinas, com a pequena plantação de Antonio Francisco de Andrade, registrando-se nesse ano, uma exportação, por Santos, de 300 sacas. A plantação do café em S. Paulo era então uma bela jardinagem.

Com um início tão promissor da cafeicultura em S. Paulo, por que não teve ela expansão? Alguem já teve olhos para isso? Por que não? Não se está vendo com evidência, a importância disso? Caso a lavoura cafeeira paulista tivesse começado 30 ou 40 anos antes, não teria determinado consequências muito diversas das que ocorreram? Entretanto subsiste a mesma pergunta: *Por que a cafeicultura paulista não se expandiu então?*

Alguém já verificou que essa expansão só teve lugar quando houve “consumo” e o “transporte” melhorado foi

de consumo do mercado que se oferecia aos produtores do café nesse fim do século XVIII. Êsses dois aspectos são:

- a) O *quantitativo*. Encarando-se a população norte-americana sob êsse aspecto, temos que saber a quanto montava o conjunto populacional.
- b) O *qualitativo*. Ao analisar a gente norte-americana sob êsse aspecto, se faz mister avaliar o poder de consumo do mercado norte-americano, para o que é preciso conhecer o poder aqui-

possível? Aquele só teve lugar quando os norte-americanos, graças ao algodão, como vemos na nota 1 deste capítulo, e depois de 1850 ao ouro californiano, puderam edificar um volumoso mercado consumidor, galgando um nível de vida maior e exigindo maior suprimento. O “*transporte*” também possibilitou a expansão cafeeira em S. Paulo. Esta só teve lugar, quando o transporte se mecanizou com o navio a vapor. É admirável, como essa correlação de causa com efeito, não tenha ferido a atenção!

Em 1808, como é cousa estafadamente sabida, a côrte portuguesa, fugindo da “*furia*” napoleônica, chegou ao Rio de Janeiro.

Esse fato não acarretou consequências sérias para a cafeicultura e eu só atribuo valia para ser analisado o acontecimento que haja gerado consequências. A fatos simples não diretamente ligados a outros fenômenos, eu não empresto importância e não cuido senão de mencioná-los, sem me importar com eles. A chegada da côrte não se relacionou diretamente com o café, de modo que, eu não cuidarei dêsse fato neste trabalho, senão de um modo muito resumido.

Entretanto, nessa ocasião, a governança que se estabeleceu

sitivo, o nível de vida das antigas Treze Colônias anglo-americanas, sob o ponto de quantidade a população norte-americana tem sido a seguinte, segundo Mulhall, “*The Dictionary of Statistics*”, 450, 4 ed. Routledge, London, 1909:

1673.....	160.000	1790.....	3.930.000
1701....	297.000	1800.....	5.308.000
1750.....	1.161.000	1810.....	7.240.000
1775.....	2.803.000	1820.....	9.655.000

Assim temos, como ainda eram apoucadas as bocas consumidoras do café nas Treze Colônias. O café de produção antilhana era suficiente para suprir o mercado norte-americano. O Brasil não podia fazer concorrência ao café antilhano porque, se situando a uma distância muito maior, o transporte do seu café em navio a vela o encarecia desmesuradamente, tornando-o muito mais caro que o antilhano, que, senhor do pequeno mercado norte-americano, não deixava margem para o café brasileiro. Só

no país, começou farta distribuição de sesmarias no vale do rio Paraíba, na parte fluminense, a` pessoas de prôl da côrte portuguesa, proporcionando, portanto, elementos a velha aristocracia do Reino, para a expansão do café.

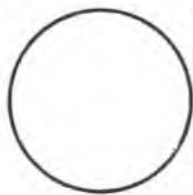
Pouca gente portuguesa se aproveitou dessa liberalidade.

Ainda nesse ano, vindo das Gerais, fixou-se nas terras do vale do rio Paraíba, José Ignacio Nogueira da Gama. É aparentemente um fato sem significação, mas, para a cafeicultura, prestes a se desenvolver, evidência o refluxo da "*mão de obra*" e de capitais das Gerais. Só em 1820, em Campinas, aparece a cafeicultura de Francisco de Paula Camargo. Nesse ano, o Rio de Janeiro exportava 97 mil sacas de café. Logo em 1822, ainda em Campinas, encontramos Francisco de Souza Aranha com plantação de café, que era antes uma jardinagem.

Só em 1830, o café se estendeu pelo Norte de S. Paulo, invadindo os municípios de Lorena, Guaratinguetá e outros. Nessa ocasião, o Rio de Janeiro, onde a lavoura já havia atingido a zona fronteiriça com Minas, exportava já 390.000 sacas. Era o mercado de consumo norte-americano, que crescendo, exigia que a produção do café se fizesse cada vez maior. Por isso, em 1839, o café, premido pelos preços sedu-

com o advento do navio a vapor, que eliminava o fator distância no cômputo do frete, foi aberta possibilidade para o café brasileiro. Mas então, em 1840, já a cafeicultura brasileira estava no vale do Paraíba, ou no próximo Oeste paulista.

O aspecto qualitativo, não emprestava ao pequeno mercado de consumo norte-americano outras linhas características, além da modestia extrema com que o apresentava o ponto de vista quantitativo. O ciclo do algodão norte americano não havia ainda começado, pois só iria ter lugar depois da descoberta de Ely Whitney do descaroçador mecânico, na última década do século XVIII. O ciclo do algodão norte-americano só iria começar com o século XIX, como iremos ver. Como, pois, se querer que o mercado norte-americano tivesse grande poder de consumo se a população não tinha ainda fonte de riqueza? Esta só teve lugar no século XIX, com o algodão, coisa que em concomitância com o advento do navio a vapor e com o aumento quantitativo da demografia norte-americana.



antes do ciclo
do
algodão



depois do ciclo
do
algodão

O poder aquisitivo norte americano, antes e durante o ciclo do algodão, o qual só teve início com a maravilhosa invenção de Ely Whitney em 1793, do descaroçador mecânico.

tores, invadiu Rezende, Valença, Barra Mansa, S. Fidelis, Cantagalo, Paraíba do Sul, Vassouras, etc. e, em 1842, já a colheita se fazia volumosa em Campinas, no Oeste paulista, em que o café se alastrava por grande parte do antigo círculo territorial do açúcar. Nessa ocasião já o café havia se expandido por todo o Paraíba. Marca essa data o início do período de maior prosperidade da lavoura fluminense.

Em 1850, o café havia estabelecido a sua cultura pela área do açúcar paulista, compreendendo Campinas, Jundiaí, Itú, Porto Feliz, Tietê, Limeira, Mogi Mirim, Amparo, Bragança, etc. Nessa ocasião, o café se havia alastrado por Minas Gerais. Era ainda a consequência do assombroso crescimento do mercado de consumo norte-americano, que, por meio dos preços cada vez mais convidativos, forçava a expansão cafeeira, a qual se fez ainda mais vultosa em virtude do advento do navio à vapor, o qual tornou de tal modo barato o transporte, que se fez possível maior alargamento da área de plantio do café, pois, este, em virtude do barateamento do seu transporte marítimo, suportava maior “*onus*” no seu transporte terrestre, podendo assim dilatar a zona da sua expansão. Talvez por isso, já a cafeicultura atingia Rio Claro, Mocóca ou Tatuí, etc.

Sempre com bons preços, a lavoura cafeeira se valia da contínua ampliação dos mercados norte-americano e europeu.

Isso significava tanto para a expansão cafeeira, que permitiu a ela ir, de um lado, até S. João da Boa Vista, S. Carlos, Brotas e Araraquara, de outro, etc. Era mais uma centena de quilômetros para Oeste na avançada paulista, que o advento da ferrovia possibilitava. Só uma falha se fazia sentir para a mais rápida expansão da cafeicultura. Era a deficiência da “*mão de obra*”, cuja falta era em virtude das leis abolicionistas, postas em vigor pelo famoso liberalismo utópico dos tão decantados estadistas imperiais.

Todo o volume IV do imprescindível trabalho do insigne prof. Taunay, a “*História do café no Brasil*”, está cheio de amargas queixas dos presidentes da província, acerca do eterno



Latifúndio do café em Piracicaba. (Primeira fase da expansão cafeeira). (Fotografia por nímia gentileza do Cel. Arruda Pinto).

problema da carência de braços que a vesguice obnublada dos “*estadistas*” imperiais fazia pesadamente recair sobre a nossa economia...

Apesar de os homens do Império, embriagados com o utopismo de um rançoso e teórico liberalismo, viverem sempre apartados das nossas precisões imperiosas, a expansão do café continuava.

É de notar que então a ferrovia, em 1872, atingia Campinas. É bem certo que, a ferrovia não determinava a produção, pois a lavoura de café nessa data já estava em S. Carlos, portanto quase duzentos quilômetros na frente. Se a ferrovia não determinou, entretanto possibilitou a avançada cafeeira. Não determinou, porque o orgam transportador jamais cria a função produtora. Esta é que cria o orgam.

A história do café comprova bem esta norma que se repete sempre. E’ preciso apenas um pouco de raciocínio, aliado à lógica!

Quando a ferrovia apareceu, já a produção se fazia em dilatada área.

O advento da ferrovia entretanto possibilitou o avanço da lavoura de café. Sim, porque se os preços para o café, vigo-rantes então, exigiam para o transporte dele uma certa quantia; se o transporte se fazia por uma quantia determinada em duas centenas de quilômetros, de que havia uma enorme economia, é claríssimo que seria possível a avançada da “*onda verde*”, mais uma passada em direção ao “*velocino*” sertanejo.

Em 1876 a ferrovia chegava a Rio Claro e, em 1878, em Casa Branca. Mais atrasada estava a Sorocabana, pois Sorocaba, só em 1875 foi alcançada pela ferrovia. Tieté só teve viação ferrea em 1883. Nessa data, já haviam dois anos que o rio Mogi Guaçú era atingido em Porto Ferreira, e Botucatu só tinha estrada de ferro na penultima decada do oitocentismo.

Assim, a rede ferroviaria paulista acompanhava de longe, a avançada do café. Ela só ia onde já houvesse café produzido para transportar. Explendida lição de Economia era dada aos

Governos Centrais que construam ferrovias em regiões desabitadas e sem possibilidades! Mas a lição não foi proveitosa, pois a União, até hoje, persiste na mesma política econômica vesga e sem inteligência. (2)

Nessas condições de grande euforia econômica cresceu a lavoura de café, inundando todo o Oeste paulista, não obstante a enorme falta de braços, fenômeno doloroso para a economia paulista, ainda mais aguçado e ampliado pelo Governo Central que, levado por um falso liberalismo, promovia uma interminável série de medidas as menos inteligentes e despidas de qualquer senso e de qualquer sentimento de justiça. Para resolver esse temeroso problema, em 1888, agravado com a famosa lei de 13 de maio, que desastrosamente liquidou com a lavoura fluminense, os paulistas promoveram, com afan, a imigração italiana, que, aos borbotões, vinha em ondas de 80 a 100 mil por ano, tomar o lugar do elemento escravo que, libertado nesse fim de século, abandonou o meio rural, buscando os centros urbanos. Felizmente para o café e para S. Paulo, o elemento italiano, bem como o ibérico, que também se internou na cafeicultura, embora em menor escala que aquele, se adaptaram bem com o regime de trabalho e com as condições de vida que lhes eram proporcionadas pela situação da cafeicultura. Com o engrenamento perfeito do europeu mediterrâneo com o sistema de trabalho rural e urbano do interior paulista, a lavoura de café tomou enorme incremento, se espalhando por grandes áreas do Oeste. Esse fenômeno ainda se fez mais sensível, pelo declínio rápido e violento da cafeicultura fluminense, que dotada de muito menor produtividade que a paulista, por várias causas de diversas ordens, as quais eu examino em outro capítulo deste

(2) Isso tudo deu base a que o insigne Prof. Taunay tivesse esse magistral pensamento, marcado na seguinte frase, na sua opulenta "*História do Café*", II, pág. 391:

"*Caberia ao café a glória de trazer ao Brasil as suas primeiras ferrovias*".

Sim, a função cria o órgão!

trabalho. Os cafeicultores fluminenses, com suas lavouras pouco produtivas, não resistiram ao golpe que lhes privava do patrimônio escravo, e se lhes antepunha o gravíssimo problema da “*mão de obra*”.

Com isso, eles emigraram das terras fluminenses, que abandonaram em massa, e foram engrossar a avalanche humana que inundava os sertões paulistas. Isso foi em 1890, mais ou menos.

Concomitantemente com esse fenômeno fluminense, a lavoura de café de S. Paulo, se fazendo um grande centro atraiador das massas humanas pelos altíssimos salários que podia pagar, chamou a si grandes massas de nordestinos, bahianos e mineiros, que ingressaram em S. Paulo como trabalhadores avulsos em turmas volantes, principalmente nas zonas da Mogiana e da Paulista, de Bebedouro e Barretos, (3).

Esse enorme afluxo de gente da mais variada procedência, ampliou de tal forma a expansão cafeeira paulista, que esta tomou proporções gigantescas, com uma avolumada produção que se fazia cada vez maior. Um “*consumo*” também crescente com a expansão norte-americana e com a urbanização da Europa, absorvia essa enorme produção e incentivava o aumento ainda maior da lavoura cafeeira, a qual, imponente, atingia, no início do século, uma produção formidável, que cresceu mais que o consumo. De fato, a lavoura paulista, nas primeiras décadas deste século, chegou a cerca de um bilhão de cafeeiros. Os mercados de consumo, como se sabe, cresceram, mas não na mesma proporção. Dessa situação de desequilíbrio, isto é, de aumento da oferta em maiores proporções que a procura, resultaram as várias crises que afetaram o café, como iremos ver em outro capítulo deste trabalho.

(3) Esse fenômeno hoje está se repetindo em escala muito maior. O nordestino atraído pela grande euforia econômica paulista emigra para S. Paulo às centenas de milhares de pessoas por ano. A grande fecundidade fisiológica do nordestino alimenta essa avalanche e faz do Nordeste uma verdadeira cornucópia de gente.

CAPÍTULO III

A VINDA DO CAFÉ PARA O CENTRO SUL

Não tendo o café no Norte proliferado por não ter encontrado nessa região nessa época setecentista as condições ótimas para o seu desenvolvimento em 1770, como vemos, foi trazido para o Rio de Janeiro, pelo magistrado Castelo Branco.

Vindo para o Centro-Sul, o café chegou ao Rio de Janeiro em pleno século XVIII, isto é, quando o ciclo do ouro estava em seu fastígio de máxima euforia econômica.

Talvez por êsse motivo, o grande acontecimento tivesse passado inteiramente desapercibido, pois o ouro empolgava tôda a atmosfera psicológica dessa época, na qual o fim da dominação lusitana se prenunciava e a alma nacional entrava na última fase da sua elaboração.

Mas não foi só êsse motivo a militar para que, o café não se tenha expandido pela região guanabarina e pela circunvizinha área da Baixada Fluminense. É que também não se reuniam aí, tanto no tempo como no espaço, condição favoráveis para o café se expandir.

Já verificamos isso em capítulo anterior dêste mesmo trabalho.

Um gênero econômico qualquer é como um micróbio em ciência biológica, ou uma idéia ou um princípio doutrinário em ciências psicológicas, ou sociológicas. Só proliferam e só se alastram se encontram caldo de cultura favorável, ou ambiente psicológico sentimental propício. Caso contrário, êsse micróbio ou essa ideia se estiola, se esteriliza e morre. É isso que

ensinam êsses departamentos do saber humano que se chamam Biologia, Psicologia e Sociologia.

A ciência economica não faz exceção a essa regra geral.

O café não fugiu disso. De fato, êsse maravilhoso produto não podia se ajustar aos termos da equação da produção.

Faltavam-lhe elementos no tempo e no espaço para apresentar êsses termos em situação tal em matéria de valor, que a produção fôsse predeterminada. Assim, se examinarmos êsses termos, no respeitante ao café no Rio de Janeiro e na Baixada Fluminense, não vamos encontrar a equação de "*possibilidades*" de grandes expansões. Isso explica o fato de haver o café se mantido em tórno da cidade do Rio de Janeiro, (1).

Eis que o termo — *Ecologia* — a não oferecer "*possibilidades*" à expansão cafeeira, por três motivos fáceis de serem lembrados:

- a) A região plana em tórno da baía de Guanabara era e é muito exígua, para uma expansão ulterior do café. De fato as terras circundeantes da cidade do

(1) Por isso é que a produção brasileira era mínima nos primeiros anos depois da Independência política, como se vê da seguinte estatística:

PRODUÇÃO CAFEEIRA — 1822

Anos	Sacas de cinco arrobas
1822	97.981
1823	95.338
1824	99.822
1925	101.410
1826	105.873
1827	280.321
1828	349.587
1859	398.200
1830	484.222
1831	549.427

"*História do Café no Brasil*", pág. 15. — Affonso de E. Taunay

Rio de Janeiro se resumiam à estreita faixa comprimida pela morraria de encontro ao mar.

- b) As terras guanabariñas quimicamente não tinham a composição ajustadas às precisões do café que exige terras com alta porcentagem de azoto. Dêste modo não seria possível ao café uma produção em maior escala, (2).
- c) A climatologia imperante na zona carioca não oferecia condições que se ajustassem ao “*optimum*”, exigido pelo café que precisa de uma região planaltina de cêrca de 300 a 700 metros de altitude, com certas alternâncias temperaturais próprias de clima continental, situado em extremidade de zona tropical, isto é, nos limites da zona temperada.

Essas três causas conjugadas, tiravam qualquer “*possibilidade*” do café de se desenvolver economicamente, pois que um só dos têrmos, equacionais faltando, ou tendo um valor apouca-

Mas a futura expansão era de se prever. Era o *consumo* que aumentava determinando o crescimento da produção.

CAFE' EM 1817 À 1821

De 1817 a 1821 houvera verdadeira fome de café no mundo todo. Daí a alta notável do grão, e o açodamento pelo qual a capitania do Rio de Janeiro, cada vez mais, se cobrira de cafezais o que também se dera em Cuba e outras zonas produtoras.

“*História do Café no Brasil*”, pág. 18 — Affonso de E. Taunay

Eis um notável exemplo de determinismo econômico!

(2) Sob o ponto de vista estritamente químico, são as seguintes, aprorimadamente, as principais substâncias nobres que se encontram no café:

Azoto	40 %
Ácido fosfórico	8,5%
Potassa	35 %
Magnésia	8 %
Cal	4 %

(Simonsen, “*Aspectos da Hist. Econômica do Café*”).

do, a produção não será levada a efeito. Mas no caso presente, além de faltar, ou antes ser fraquíssimo o fator ecológico, havia deficiência dos demais.

Assim, a "*Mão de Obra*" era toda ela absolvida pelo grandioso, fulgurante, espetaculoso e empolgante ciclo do ouro, o qual com os seus pequenos ciclos subsidiários absorvia tudo e atraía tôdas as atividades, nada sobrando para uma cultura de um produto que não era de vical importância para as precisões vitais de grandes massas humanas.

O mesmo se poderá dizer do fator *Capital*, que só procurava aplicação na mineração e nas atividades subsidiárias.

Essas desvantagens no cômputo geral talvez fôsem compensadas pela enorme superioridade que o café disporia em matéria concernente ao transporte. Este, se o café se tivesse fixado nas redondezas do Rio de Janeiro e se alastrando pela Baixada Fluminense teria sido tão barato e baixaria tanto o custo da produção cafeeira que não haveria concorrência que resistisse a onda verde, jamais subido ao vale do Paraíba, nunca S. Paulo teria tido a sua maravilhosa lavoura de café e os acontecimentos políticos brasileiros teriam caminhado por diretrizes inteiramente diversas das que se vêm registrando.

Havia, entretanto, uma circunstância que tornava absolutamente impossível qualquer expansão da lavoura cafeeira na região litorânea do Rio de Janeiro, na época em que as sementes de café chegarani.

É que quando as sementes de café, em 1770, chegaram ao Rio de Janeiro, não havia consumo para o produto. Ora, nós sabemos que o "*consumo*" determina a produção: É claro que não havendo consumo, não haverá produção.

Na ocasião em que o café podia ter se expandido pela Baixada Fluminense ou pelos rebordos guanabarinis, a America do Norte não consumia café pois as Treze Colônias ainda não cultivavam intensamente o algodão, que só em 1793, com a invenção do descaroçador mecânico de Ely Whitney, passou a abarrotar as indústrias inglesas do Lancashire. Assim o café que porven-

tura fôsse produzido no litoral carioca e fluminense não teria escoamento para os Estados Unidos. (3).

A Europa de então, com uma população muito menor que a de hoje, com um nível de vida e um poder de consumo muitíssimo mais reduzidos que os atuais, com uma porcentagem íni-

(3) A população norte-americana assim evoluiu desde o seiscentismo, como já vimos:

1670.....	160.000	
1701.....	297.000	
1750.....	1.161.000	
1775.....	2.803.000	(mais ou menos quando o café veio para o Rio de Janeiro)
1790.....	3.930.000	
1800.....	5.308.000	(início do ciclo do algodão norte-americano)
1810.....	7.240.000	
1820.....	9.655.000	
1830.....	12.866.000	
1840.....	17.063.000	

(Mulhall, *loc. cit.*).

Como se vê dessa estatística, quando as sementes do café chegaram ao Rio de Janeiro em 1770, a população das Treze Colônias era de cerca de 2.800.000 a 3 milhões de habitantes apenas. Não era apenas pela ausência do poder aquisitivo da gente anglo-americana, mas também pela sua diminuta quantidade, que não havia mercado de consumo para o café na America do Norte. Ora, sem a quantidade de possíveis consumidores e sem a qualidade de seus consumidores, consubstanciada no seu diminuto poder aquisitivo, pois a região ainda não havia iniciado o seu ciclo do algodão, que teve a seguinte evolução, não era possível que os norte-americanos formassem mercado para o consumo do café:

Produção de algodão em milhões de libras

	<i>Estados Unidos</i>	<i>América do Sul</i>	<i>Egito</i>	<i>Índia</i>	<i>Vários</i>	<i>Total</i>
1791	2	102	—	130	256	490
1801	48	102	—	160	210	520
1811	80	104	—	170	201	555
1821	180	86	6	175	183	630

ma de urbanização, não absorvia o café, cujo uso não era difundido. (4).

Assim sem mercado de consumo nem mesmo possível, o café em 1770, quando foi conhecido no Rio de Janeiro, até 1840, mais ou menos, não podia se expandir com uma plantação de

1831	385	82	18	180	155	820
1840	878	90	30	212	100	1.310
1850	890	90	45	310	100	1.435
1860	1.880	90	51	420	100	2.551
1870	1.540	270	240	625	100	2.775
1880	2.593	86	282	540	100	3.601
1888	3.420	85	290	888	100	4.783

(Mulhall, Michael G. "The Dictionary of Statistics", 4.a ed., Londres, 1909).

Essa estatística é confirmada pela seguinte:

O ciclo norte-americano do algodão teve início em 1800 com a invenção por Ely Whitney, em 1793 do descaroçador mecânico. Isso sincronizado com a mecanização das indústrias inglesas, foi a primeira causa do enorme aumento do poder aquisitivo dos Estados Unidos. A colheita de algodão procedida or 10 Estados americanos, é dada por Ellison no seguinte quadro, em milhões de libras:

	1800	1820	1840	1860	1870	1880	1888
Carolina do Norte . . .	4	10	52	58	58	175	177
Carolina do Sul	16	44	62	141	90	235	267
Georgia	10	40	163	281	190	366	463
Virgínia	5	8	10	22	1	26	6
Tennessee	1	18	27	119	73	149	176
Alabama	—	20	117	396	172	315	456
Mississippi	—	10	196	481	226	433	524
Lusiania	—	10	152	311	140	228	220
Texas	—	—	—	172	140	362	807
Arkansas	—	—	6	151	99	274	297
Flórida	—	—	12	26	16	25	30
Total	36	160	797	2.158	1.205	2.588	3.423
Exportação	20	128	661	1.760	806	1.820	2.385
Consumo	16	32	136	398	399	768	1.038

(Mulhal, Michael G. "The Dictionary of Statistics", 4.a ed., Londres, 1909).

(4) A população europeia vinha sendo:

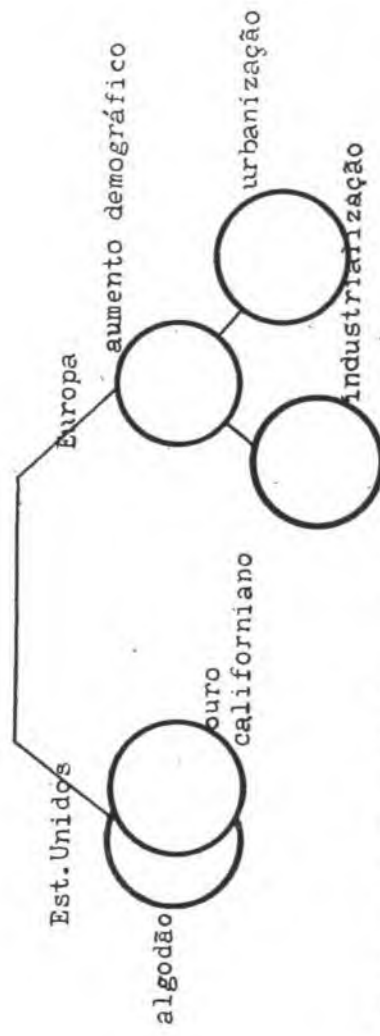
	1800	1830	1860	1880	1890
Reino Unido	16.200.000	24.400.000	29.100.000	35.300.000	38.200.000
França	27.350.000	32.500.000	36.700.000	37.600.000	38.800.000
Alemanha	23.180.000	29.700.000	38.100.000	45.200.000	48.600.000
Rússia	35.000.000	45.500.000	69.700.000	84.900.000	92.000.000
Áustria	25.000.000	29.900.000	34.700.000	37.600.000	40.100.000
Itália	17.240.000	21.210.000	25.000.000	28.500.000	30.300.000
Espanha	10.540.000	11.200.000	15.600.000	16.700.000	17.600.000
Portugal	2.930.000	3.100.000	3.600.000	4.200.000	4.700.000
Suécia	2.350.000	2.800.000	3.800.000	4.600.000	4.800.000
Noruega	880.000	1.100.000	1.600.000	1.900.000	2.000.000
Dinamarca	930.000	1.200.000	1.600.000	2.000.000	2.100.000
Holanda	2.100.000	2.600.000	3.300.000	4.000.000	4.600.000
Bélgica	—	3.800.000	4.700.000	5.500.000	6.100.000
Suiça	1.800.000	2.000.000	2.500.000	2.800.000	3.000.000
Turquia	9.500.000	9.500.000	15.500.000	8.600.000	4.500.000
Grécia	—	600.000	1.100.000	1.600.000	2.200.000
Rumânia	—	1.300.000	3.000.000	5.300.000	5.500.000
Sérvia	—	400.000	1.000.000	1.700.000	2.000.000
Bulgária e E. R.	—	—	—	2.000.000	3.100.000
TOTAL	175.000.000	222.810.000	290.600.000	300.000.000	350.000.000

(Mulhall, Michael G. "The Dictionary of Statistics", 4.a ed. Londres, 1909).

(Os quadros de Levasseur e várias estimativas até 1890 mostram que a população da Europa era a seguinte).
O aumento da população européia nos últimos 400 anos vinha sendo o seguinte :

	1480	1580	1680	1780	1880
Inglaterra	3.700.000	4.600.000	5.532.000	9.561.000	35.004.000
França	12.600.000	14.300.000	18.800.000	25.100.000	37.400.000
Prússia	800.000	1.000.000	1.400.000	5.460.000	45.260.000
Rússia	2.100.000	4.300.000	12.600.000	26.800.000	84.440.000
Áustria	9.500.000	16.500.000	14.000.000	20.200.000	37.830.000
Itália	9.200.000	10.400.000	11.500.000	12.800.000	28.910.000
Espanha	8.800.000	8.150.000	9.200.000	9.960.000	16.290.000
TOTAL	46.700.000	59.250.000	73.032.000	109.881.000	285.134.000

(Mulhall, Michael G. "The Dictionary of Statistics", 4.a ed. Londres, 1909).



O consumo do café, determinante da nossa expansão rural. Foram dois os centros de consumo: **norte americano**, determinado pelas duas causas, o algodão e o ouro californiano; e o **européu**.

grande lavoura em torno da baía de Guanabara ou na Baixada Fluminense, que tivesse uma produção grande, a qual fôsse exportada, (V. nota 1, neste capítulo).

Essa grande lavoura pois só poderia ser materializada quando houvesse um mercado de consumo que exigisse uma produção exportável, o que só poderia acontecer a partir de 1840.

Só então os Estados Unidos, cujo imensa poder aquisitivo, determinado pelo algodão exportado para a mecanizada Inglaterra, passou a ter um elevado nível de vida, exigindo café para o seu consumo. Era um excelente mercado de consumo que se abria ao café, tivesse êste qualquer origem.

Nessa mesma ocasião, se abria outro opulento mercado de consumo para o produto. Era a Europa, então com a sua população acrescida, já livre de guerras, mais civilizadas, etc.

Êsses dois mercados de consumo em concomitância e conjugados determinaram que o café fôsse produzido em maior escala, (4). Não importava onde! Havia imperiosa precisão do produto. Êste poderia ter qualquer proveniência. O local da sua produção seria marcado por outras circunstâncias, consubstanciadas nos demais termos da equação da produção, pertinente à cada região (5).

Foi o que aconteceu com o café. Em 1840, o *consumo*, em constante aumento, começou a exigir a sua produção. Outras circunstâncias marcaram o local, onde essa produção devia se concretizar.

(5) “Em 1800 se exportaram apenas desta Província (Rio de Janeiro) 50 arrôbas de café; no ano de 1817 saíram 318.932 arrôbas; no ano de 1818, 371.345 arrôbas, e no no de 1819, apesar da grande sêca quehouve, 269.574 arrôbas, montando em três anos o total de 959.851 arrôbas. A proporção do progresso de cultura dêste gênero tem sido a sua colheita no ano de 1820: pois que só de Parati, Ilha Grande e Mangaratiba têm saído mais de 50.000 arrôbas, e de Cantagalo mais de 11.000 excedendo a exportação total do Rio de Janeiro, além de 539.000 arrôbas, que, vendida cada uma a 6\$000 réis (e por vêzes a 7\$000), tem produzido mui grande cabelal, não só a benefício dos que cultivam essa planta

Essas circunstâncias ocorridas na cafeicultura foram acima enumeradas e resumem os fatores Ecologia, Mão de Obra e Capital que oferecem “*possibilidades*” em maior ou menor escala, para cada zona especial. Uma vez que essas “*possibilidades*” existam e que se con juguem com a “*determinante*” oriunda do “*consumo*”, a produção se dá. Foi que aconteceu com o café.

abençoada, mas do Dizimo a 8 por 100” Vejamos, porém, algumas cotações do café colonial. Foram estes os preços:

Em 1797 —	3\$200
" 1798 —	3\$200
" 1801 —	3\$000
" 1802 —	2\$400
" 1803 —	2\$400
" 1804 —	3\$000
" 1805 —	3\$000
" 1806 —	3\$000
" 1807 —	3\$000
" 1808 —	1\$400 e 1\$700
" 1809 —	2\$000 e 2\$900
" 1810 —	3\$300 a 3\$000
" 1811 —	3\$000 a 2\$000
" 1812 —	2\$000 a 1\$200 a 1\$400
" 1813 —	1\$200 e 2\$300
" 1814 —	2\$300 a 2\$600
" 1816 —	2\$600
" 1817 —	4\$000
" 1818 —	5\$700
" 1819 —	4\$800
" 1820 —	6\$400
" 1821 —	6\$800

Houve aí desequilíbrio, caindo os preços a 5\$300 em 1822 e a 2\$800 em 1826.

É de notar que sòmente para Lisboa a exportação de café cresceu de 7.053 sacas em 1818 para 11.790 em 1819 e 28.043 em 1820. A exportação total do Brasil ascendeu de 79.892 sacas em 1817, a 190.060 em 1822 e 328.333 em 1826 ”.

(Simonsen, “*Aspectos da Hist. Econômica do Café*”).

na baía de Guanabara e na Baixada Fluminense-Carioca. A “*determinante*” oriunda do “*consumo*”, a princípio não existia e só meio século depois de haverem as primeiras sementes de café chegado em 1770 ao Rio de Janeiro, começou avultar. Só quando êsse consumo em 1840, começou a exigir o produto, feriu-se o prélio econômico, entre o litoral fluminense-carioca, isto é, a Baixada e o médio Paraíba fluminense. Esta região nessa surda competição econômica conseguiu apresentar maior dose de “*possibilidades*”, provenientes de fatores em maior número e agindo com maior intensidade.

Disso resultou a formação da lavoura fluminense do médio rio Paraíba.

CAPÍTULO IV

O CAFÉ NO MÉDIO PARAÍBA

Saindo da estreita orla do Guanabara, a cultura cafeeira se fixou no vale do médio Paraíba, logo no início do século XIX, em coincidência com os últimos anos que antecederam a independência.

O café, vindo do Norte, trazido pelo magistrado Castelo Branco em 1770, e plantado nas pequenas chácaras, bordejantes da baía de Guanabara, aí e na época encontrou boas condições para o seu alastramento em cultura econômica. Faltavam a essa região Guanabarina elementos que tornassem valiosos os termos equacionais da produção. De fato, se os termos transporte, por não haver quase necessidade dêles, (ao menos do transporte terrestre), pois o café produzido ao redor de Guanabara podia ser embarcado diretamente no Rio de Janeiro; era grande fator na equação, se a mão de obra e o capital, se bem que, na maior parte, absorvidos nas Gerais, ainda sobrariam algum pouco para desenvolver a lavoura cafeeira; faltavam então para a expansão, em torno da cidade do Rio de Janeiro dois termos equacionais. De fato, a equação da produção do café em torno da baía de Guanabara, não podia somar dois termos inexistentes então: o referente à "*Ecologia*" e ao "*consumo*".

Com efeito, a Ecologia carioca e fluminense na zona bordejante ao mar, além de não oferecer terras quimicamente muito apropriadas à cultura do café, também não as oferecia em quantidade apreciável, comprimida, como se achava a região, entre a Serra Marítima e o Atlântico. Essa diminuta região, erichada de

morraria granítica não tinha margem para se alargar e sofria depreciativa concorrência das terras mais férteis do curso do médio do rio Paraíba.

Assim, pobres de azoto, etc., além de limitasíssimas em extensão as terras baixas da Guanabara não puderam concorrer com as terras virgens do então sombrio e opulento vale do médio Paraíba, na sua parte fluminense, ainda recoberto da espessa camada de humus.

Mas se a fraqueza do fator *E impossibilitava a Produção* do café na região guanabarina, a ausência do fator “consumo”, determinou o resultado nulo da “Produção”, a qual só se tornou possível, quando o café atingiu o lugar em que todos os fatores equacionais da produção se representavam por valores elevados e a evolução da humanidade, ainda não requeria grande massa do café para consumir de acôrdo com suas necessidades.

De fato, então o consumo mundial do café ainda era mínimo, de modo que não havia aquela pressão externa incoercível no sentido de ser essa produção aumentada para satisfazer o consumo.

Essa pressão do consumo mundial é sempre exercida pelos preços do artigo e êsses preços eram baixos como se vê pela lista que eu alhures reproduzo neste livro.

Quanto às proporções da lavoura nessa região, graças aos elementos fornecidos pelo Prof. Taunay, podemos organizar a seguinte estatística :

<i>C a f e e i r o s</i>				<i>Escravos necessários para o cultivo do mesmo</i>	
1831	.....	10.000.000	pés	.....	5.000 escravos
1832	.....	12.000.000	"	.....	6.000 "
1833	.....	13.500.000	"	.....	6.900 "
1834	.....	13.500.000	"	.....	6.900 "
1835	.....	15.661.000	"	.....	7.800 "
1836	.....	22.500.000	"	.....	11.250 "
1837	.....	22.500.000	"	.....	11.250 "

1838	.....	30.000.000	"	.....	15.000	"
1839	.....	30.000.000	"	.....	15.000	"
1840	.....	35.000.000	"	.....	17.500	"
1841	.....	50.000.000	"	.....	25.000	"
1842	.....	55.000.000	"	.....	27.500	"
1843	.....	56.000.000	"	.....	28.000	"
1844	.....	60.000.000	"	.....	30.000	" (1)

Para elaborar essa estatística eu atribuí uma produtividade de 344 gramas para cada pé na província fluminense. Dispondo dos dados referentes à produção foi fácil se chegar ao cálculo dos cafeeiros, (2). Para conhecer o número de escravos empregados no cultivo cafeeiro, eu, partindo do número de ár-

(1) "Um bom escravo devia tratar, normalmente, cerca de dois mil pés de café, produzindo obra de 100 arrôbas ou 25 sacas. Às vezes, verificava-se produção maior, em certas fazendas, mas isso geralmente ocorria quando insuficiente a mão de obra, era empregado menor número de escravos no tratamento de maior número de pés de café. Eleva-se então a média de produção por cabeça, com grande sacrifício, porém, do trato do cafezal e, portanto, do volume e qualidade da colheita". (Simonsen, "*Aspectos da Hist. do Café*"). O que diz Simonsen equivale a uma produção média de 100 arrôbas por mil pés, causa que ultrapassa de muito a média da produtividade fluminense, que não ia a mais de 23 arrôbas por mil pés (quatro vezes).

(2) Van Delden Learne, no seu trabalho "*Le Brésil et Java*", citado pelo livro "*Le Brésil*", vol. II, 66, diz que a produtividade nos Estados do Rio de Janeiro e de São Paulo é de 344 e de 805 gramas por árvore, respectivamente, o que equivale a 23 ½ arrôbas por mil pés no Estado do Rio e a 55 arrôbas por mil pés, em São Paulo. O Prof. Tau-nay, na sua "*Hist. do Café no Brasil*", vol. IV, 101, consigna algarismos ligeiramente diferentes, embora concluindo a mesma coisa e de acordo com Daniel P. Müller: "Os melhores cafés davam de libra e meia a duas libras por pé (de 688 a 918 grs.). Assim os mais rendosos produziam cargas de 62,5 arrôbas por mil pés e os mesmos produtivos cerca de 48. Média mais baixas, pois do que as anunciadas por Saint-Hilaire. A nosso ver, porém, referia-se D. P. Müller ao norte paulista, não à zona de Campinas". Apesar dessa inferioridade em média, as terras fluminenses quando novas se apresentavam muito produtivas, como

se vê da seguinte citação da mensagem de Itaboraí, dirigida em 1836 à Assembléia fluminense, reproduzida pelo Prof. Taunay, na sua "*Hist. do Café*", IV, 7: "*A fertilidade e riqueza do termo de Cantagalo, o progressivo crescimento que ali vai adquirindo a cultura do café, são, além de outros motivos para procurarmos facilitar os transportes e comunicações hoje tão diffíceis com aquela parte da Província*".

"Não se dá bem com o calor excessivo, nem em terrenos baixos, junto ao mar, os chamados terrenos quentes. Dentro, no próprio vale do Paraíba não existia, em todo êle, o optimum biológico mas sim e apenas em determinadas porções da região. Van Delden Laerne divide o plateau dêsse vale em três zonas climatéricas, assim sintetizadas por Oliveira Vianna:

a) ZONA DAS TERRAS BAIXAS — Correspondente às terras marginais do Parahyba e dos vales dos seus afluentes, na secção média e oriental do seu curso. O planalto em que corre o Parahyba guarda nesta zona uma aitude, que varia de 100 a 200 metros. Do ponto de vista térmico, é a mais quente dessas zonas. Pode-se considerar como seu centro geográfico o trato entre Carmo e Itacoara.

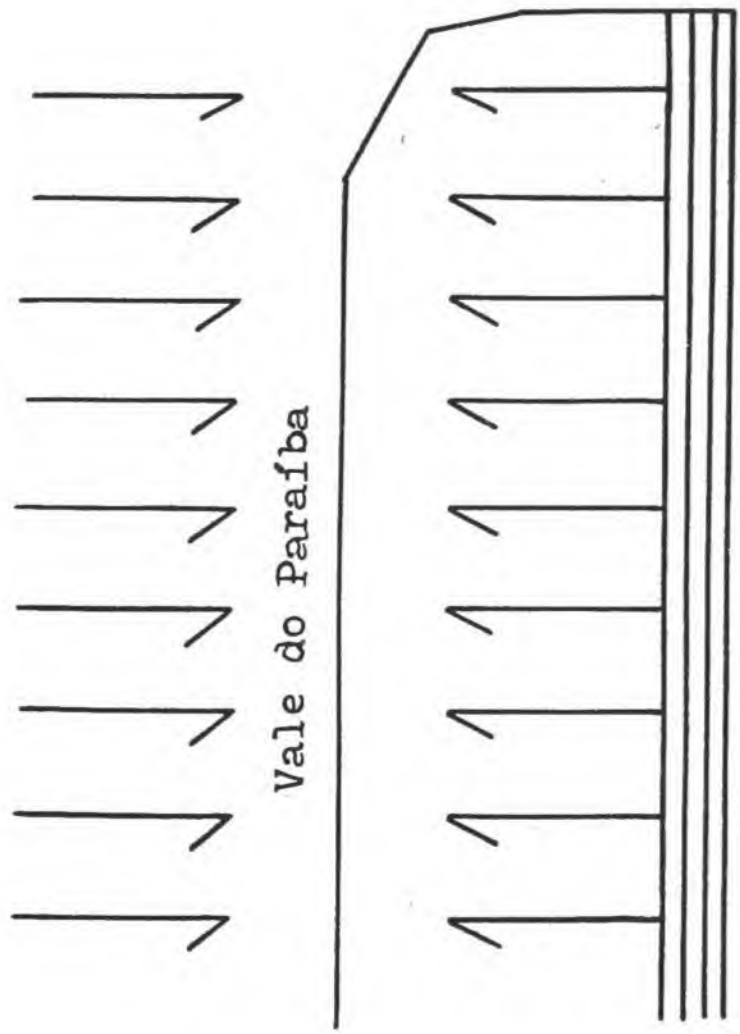
b) ZONA DAS TERRAS MÉDIAS — Contém os territórios da Bacia do Parahyba, formados pelos vales montanhosos do interior. Varia entre 200 e 550 metros de altitude. É nela que o índice térmico é comparável ao do plateau do Yemen — e compreende-se fácilmente a importância que decorre desta particularidade.

d) ZONA DAS TERRAS FRIAS — Com serras geographycamente colocadas quase tôdas dentro das terras médias (zona b), mas aí a altitude intervém como modificador do índice térmico. São terras de temperatura baixa que compreendem os espigões da serra, as partes mais altas ou mesmo isoladas das duas cordilheiras. Localizam-se, principalmente nesta região revôlta e florestosa, parte dos atuais municípios de Terezópolis, Petrópolis, Friburgo e certas porções mais agrestes da Madalena".

No planalto do Parahyba, o optimum biológico do cafeeiro se encontrava pròpriamente na sua zona média ou zona b. Ali êle atingiu o máximo de seu ciclo vegetativo e da sua capacidade produtiva, deparando tamém com a região pròpriamente cafeeira. Foi nela que o café constituiu a cultura dominante. O centro econômico do Rio de Janeiro foi aí, na época em que mantinha a hegemonia do café.

Nas duas outras zonas, a das terras baixas e das terras frias, a rubiacea viceja e floresce, mas em condições menos favoráveis, do ponto de vista biológico e, portanto, do aspecto econômico e comercial".

(Simonsen, loc. cit.).



Vale do Paraíba

Baixada Fluminense

A “**Mão de Obra**” da Baixada Fluminense foi sugada pelo café do vale do Rio Paraíba, determinando o declínio e o fim daquela região fluminense a partir de 1835 mais ou menos.

(Desenho de D. Myriam Ellis)

vores, empreguei a porcentagem de cada homem para o trato de 2.000 pés, que é mais ou menos o quanto vigora atualmente.

O café, como cultura muito mais remuneradora que qualquer outra, havia sugado a *Mão de Obra* de outras regiões.

Foram duas essas regiões das quais a cultura cafeeira atraiu a Mão de Obra :

- a) a das Gerais, onde nas antigas e abandonadas lavras sobrava muita Mão de Obra, que, assim, teria emigrado atravessando a Mantiqueira, (3).
- b) a da parte sudoeste da Baixada fluminense. Os preços do café, muito mais remuneradores que os do açúcar, permitiam maior paga ao “*braço*”, que assim desamparando a Baixada, teriam refluído em massa para o vale do médio Paraíba. Sim, porque ante essas circunstâncias, o que fariam na Baixada fluminense a massa de mão de obra aí concentrada. Antes, no século XVIII, a região fornecendo açúcar à zona do Ouro nas Gerais, precisava de grande contingente de braços. Depois, porém, com a extinção do opulentíssimo mercado de consumo das Gerais, êsse grande contingente de braços ficou sobrando na Baixada fluminense. Daí a fácil atração que os cafezais do médio Paraíba, teriam exercido sobre a Baixada que, assim teria se transfor-

(3) “*A organização agrícola fluminense, baseada no regime escravocrata, o clima pouco propício aos imigrantes europeus, nas zonas mais quentes e úmidas, não facilitavam a evolução progressiva da cultura cafeeira no vale do Paraíba*”. (Simonsen, “*Aspectos da Hist. Econômica do Café*”).

“No vale do Paraíba foram empregados escravos das antigas fazendas de açúcar e das minerações de Minas Gerais. Para ali também acorreram numerosas famílias mineiras, cujos antepassados haviam sido ligados à mineração, e que agora se deslocavam, com sua escravaria, gado e tropas, para as zonas da cultura cafeeira”. (“Simonsen, *loc. cit.*”)

mado em túmulo silencioso, abandonado e em ruínas, (4).

Com essas duas fontes de abastecimento de braços a cafeicultura fluminense pôde se estender por vasta área territorial. Sim, porque as poucas dezenas de milhares de africanos importados anualmente e as poucas centenas de nordestinos emigrados por ano não resolveriam o problema fluminense acrescido das situações urbanas do Rio de Janeiro, de São Paulo, etc.

Assim a cafeicultura no médio Paraíba, teve que se contentar com as "*possibilidades*" oferecidas por aquelas duas fontes de *Mão de Obra*.

Quanto ao Capital, necessário para o estabelecimento da lavoura de café fluminense, teria sido, como repetirei neste trabalho, fornecido também por três fontes abastecedoras:

- a) Da cidade do Rio de Janeiro engrandecida com a chegada da côrte portugêsa os comerciantes enriquecidos no intercâmbio com os mineradores.
- b) Das Gerais, os antigos mineradores com os restos

(4) A Baixada Fluminense não declinou por falta de consumo para os seus produtos, cousa ocorrida em grande parte com a extinção do ciclo do ouro. E' que a Baixada havia conseguido outros mercados para os seus produtos, entre os quais a cidade do Rio de Janeiro por exemplo. A prova disso está na seguinte estatística, que a produção da Baixada até 1828, embora decrescente ainda era grande:

	AÇUCAR	FUMO	ALGODÃO	PELE E
	Arrobas	Arrobas	Arrobas	COUROS
1823.....	1.206.250.....	61.860.....	35.592.....	273.540
1825.....	1.116.900.....	48.541.....	13.604.....	261.910
1826.....	1.025.250.....	62.247.....	17.796.....	384.178
1828.....	1.062.609.....	56.626.....	19.760.....	207.277

"*História do Café no Brasil*" — pág. 44 — Affonso de E. Taunay

Então a causa da extinção da Baixada não foi o fim do ciclo do ouro e sim o início da cafeicultura que lhe sugou a "*mão de obra*"

"Desde que um valor mais alto se alevanta
Cessa tudo quanto a antiga musa canta"

apoucados dos lucros auríferos, escapos à ganância dos tarados bragantinos. Muitos ex-exploradores das catas auríferas aplicaram seus capitais na nova faina que iniciava tão opromisora.

- c) Baixada fluminense em declínio evidente, como se vê da estatística da nota 4.

Com essas achegas em matéria de Capital, os fluminenses ergueram a sua lavoura cafeeira.

Dizia Monsenhor Pizarro citado pelo prof. Taunay, (*"Hist. do café no Brasil"* II, 129), e reproduzido por Simonsen conforme a nota 4 do capítulo anterior.

"Em 1800 se exportaram apenas desta Província (do Rio de Janeiro) 50 arrôbas de café; no ano de 1817 saíram 318.932 arrôbas; no ano de 1818, 371.345 arrôbas e no de 1819 apesar da grande sêca, que houve, 269.574 arrôbas, montando em três anos o total de 959.851 arrôbas. A proporção do progresso de cultura dêste gênero tem sido a sua colheita no ano de 1820: pois, que só de Parati, Ilha Grande e Mangaratiba têm saído mais de 50.000 arrôbas, e de Cantagalo mais de 11.000, excedendo a exportação total do Rio de Janeiro além de 539.000 arrôbas, que vendida cada uma a 6\$000 réis (e por vezes a 7\$000) tem produzido mui grande cabedal, não só a benefício dos que cultivam essa planta abençoada, mas do Dizimo a 8 por 100".

CAPÍTULO V

O AÇÚCAR, AS GERAIS E A POLÍTICA BRASILEIRA NO PRATA

Ao concebermos o edifício social e econômico do ouro das Gerais, temos de o evocar "*in totum*", isto é, com todos os seus tributários, que, de uma forma indireta fazem parte do seu bloco econômico porque tiram do "*ouro*" todos os seus atributos vitais, associando-se indiretamente à sua exploração.

Eis que, a região aurífera formava um bloco econômico com muitas regiões tributárias! Assim, os habitantes dessa zona do ouro de Além-Mantiqueira, dispondo de alto nível de vida, facultado pelo seu poderosíssimo poder aquisitivo, formavam com suas centenas de milhares de indivíduos uma magnífica região consumidora! Os mineradores não tendo tempo nem interesse para produzir outros elementos de que imperiosamente necessitavam, relegavam êsses misteres aos moradores de outras regiões. Assim, os povoadores do vale do rio S. Francisco se dedicavam ao pastoreio de bovinos, fornecendo carne, couro, gado aos mineradores das Gerais. Os planaltinos forneciam carne de porco e derivados, bem como açúcar, marmelada, lã de carneiro, algodão, trigo, milho, etc. Pelo pôrto do Rio de Janeiro, êsses mineradores das Gerais recebiam os artigos de "além mar".

Essa teria sido a retaguarda econômica, que permitia aos mineradores uma certa tranquilidade quanto aos elementos das

suas precisões. Mas para que houvesse êsse comércio de importação para as “*Minas*”, seria preciso que houvessem:

- a) caminhos;
- b) muares transportadores.

O ouro das Gerais exigia, pois, com império a abertura de caminhos abastecedores do grupo humano das Gerais, entre os quais:

- a) “*o caminho novo*” e suas variantes para o Rio de Janeiro o qual já foi estudado no Boletim “*O ouro e a Paulistânia*” (*Boletim XCVI da Faculdade de Filosofia e n.º 8 da Cadeira de História da Civilização Brasileira*);
- b) as ligações de caminhos ao longo do rio S. Francisco e as que conduziam à Bahia;
- c) as ligações de caminhos com S. Paulo quer as por Atibaia, por Itapira ou pelo “*caminho velho*”, pelo vale do Paraíba, de acôrdo com os mapa de Daniel Pedro Müller e o de Bernardo José de Lorena;
- d) as ligações de caminhos entre os núcleos humanos das diferentes lavras.

A segunda condição para o comércio das Gerais era, como vimos, a existência de muares transportadores e êstes eram adquiridos no sul. Daí, a política internacional do Brasil no Prata e a teimosia inexplicável com que os luso-brasileiros se aferraram à Colônia do Sacramento, como se vê do Boletim, 115, da F. F. C. e L. e 11, da cadeira de “*Hist. da Civil. Brasileira*”. E’ que as Gerais exigiam, como império, os enormes planos do Uruguai, para o pastoreio dos muares. Foi a primeira fase do que eu chamo de “*ciclo do luar*”.

Quando a mineração do ouro declinou, a política luso-brasileira no Uruguai, tomou outra feição, mas mesma assim, ainda continuou o imperialismo bragantino no Prata. É que ainda ha-



Entrada nas Gerais pelo vale do rio Camanducaia. Por nímia gentileza do Prof. João Dias da Silveira, da sua tese de doutorado

via um poderoso motivo a fazer com que o Brasil dos Braganças se interessasse pela região campezina, pastoril e herbosa do baixo Paraná e do baixo Uruguai, ainda que êsse*interêsse se tenha, de alguma maneira atenuado, como prova a independência do Uruguai, em 1828! Êsse poderoso motivo era o "*pequeno ciclo do açúcar paulista*" o qual, exigindo o fornecimento do muar, ainda que em menor escala, mantinha a região sulina dentro da esfera do interêsse brasileiro.

Daí a política externa no Prata do fim do primeiro reinado e da Regência. Política essa que é um rosário de episódios uniformes, mas que não passa de mera consequência.

Eis os atos que caracterizam as sucessivas intervenções brasileiras no Prata!

Eis a virulência com que os imperiais se opuseram aos bravos farroupilhas de Bento Gonçalves em dez anos de lutas peritazes! Fossêem desvaliosas ou merecessem pouco as campinas do sul, não teria havido tanto empenho em evitar que se desgarrasse o Rio Grande! Era a maior precisão do muar, visceralmente necessário para transportar através das imensas distâncias do Brasil, tanto mais que o café já aflorava promissor em horizonte próximo.

Depois, com a expansão cafeeira, o Brasil se apegou ainda mais à política platina. Então o Brasil se virou inteiramente para a região, apoiando os "*colorados*", contra os "*blancos*", os "*federalistas*" argentinos, contra os "*unitários*", ou estes contra aqueles.

Eis a política brasileira contra Rosas, a favor de Urquizas e depois contra Lopez e Aguirre e a favor de Mitre e de Flores!

Por que? Não há nada em história que não seja causada por qualquer outro fator.

É que o Brasil precisava visceralmente do burro!

Logo depois, o advento da ferrovia bania o muar e com isso o Brasil deixou de intervir no Prata. O Brasil, então, deixou de precisar do muar!



Engenho do açúcar paulista.

Não é isso sintomático?

Essa evidente relação de causa e efeito, vem escapando inexplicavelmente à observação dos analisadores do nosso passado no Prata. É admirável que ainda ninguém tenha tido olhos para isso! Entretanto, essa visível relação está assinalada e estudada no Boletim n.º 8 de História da Civilização Brasileira da Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras.

Entre os produtos de que os mineradores, com o seu altíssimo poder aquisitivo, tinham imperiosa necessidade de consumir, em grande escala e não podiam produzir "*in loco*", com o que necessitavam importar, figurava o açúcar..

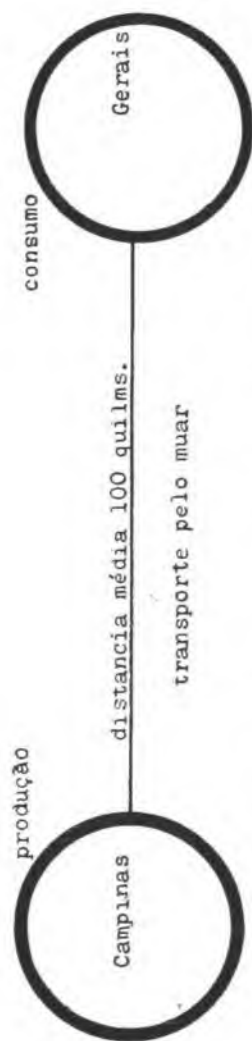
Esse gênero de primeira necessidade tinha fatalmente que aparecer na alimentação dos moradores das Gerais.

A importação se fazia, pois de importância visceral!

Do Nordeste açucareiro, a importação seria difícilima e a mercadoria chegaria muito encarecida por caríssimo transporte através de mais de mil quilômetros de distância. Com isso, da necessidade premente das Gerais, foi criada a produção açucareira na zona da Baixada fluminense e do açúcar paulista; a primeira região foi se desenvolvendo, na razão direta em que o ouro dava vida às Gerais, que era o grande centro consumido da Baixada fluminense que, assim, não teria passado de um dos apêndices tributários e dependentes da região do ouro, à qual a Baixada fluminense, estava ligada pelo "*caminho novo*", com suas muitas variantes.

A zona da Baixada fluminense está descrita na tese de doutorado do Prof. Renato Silveira Mendes, na Faculdade de Filosofia. Infelizmente, porém, nesse relato, em que a zona aparece em seus mínimos detalhes não vêm as causas das origens da importante economia fluminense, lacuna, a meu ver, imperdoável, em um trabalho de reconstituição de economia regional.

Quando o ouro entrou em agonia, como vemos em estatísticas publicadas neste trabalho, o elevado poder de consumo do minerador caiu, assustadoramente, na última década do setecentismo e nas duas primeiras do oitocentismo, de modo que, sem



• S. Paulo --- mercado de consumo para o açúcar paulista no
 • Santos
 séc. XVIII

Zonas de produção e de consumo do açúcar paulista, no século XVIII, até o declínio do ouro e o transporte entre os dois círculos territoriais, através da passagem do rio Camanducaia, como se verá em outro clichê.

(Desenho de D. Myriam Ellis)

mercado consumidor o açúcar da Baixada Fluminense entrou em rápido declínio, (1). Essa falta de mercado consumidor ainda mais se acentuou com as guerras napoleônicas, ocorridas na Europa, no início do oitocentismo, coisa que fez com que se trancassem os mercados europeus, para o açúcar americano do qual o antilhano e o cubano mantinham o mercado norte-americano. Ficava o açúcar da Baixada quase sem mercado externo e sem mercado interno. Talvez lhe sobrasse parte do mercado da cidade do Rio de Janeiro e parte apenas do parco mercado platino, com o dos núcleos de colonização espanhola ao longo dos rios Paraná, Paraguai, Uruguai, Pilcomayo, etc., (2).

A parte da Baixada que não se extinguiu, isto é, a parte a nordeste da Guanabara até Campos, se manteve em péssima situação econômica, isto é, em estado de contínua diminuição, alimen-

(1) Sem embargo disso a Baixada ainda produzia mais de um milhão de arrobas de açúcar até 1828 (V. nota 4 do capítulo III), enquanto que o Planalto só produzia a metade desse total, segundo Taunay, “*Hist. do Café*”, III, como veremos mais adiante.

Eis o valor do mercado platino de acôrdo com a demografia:

(2) Amílcar Rozori — *História de la Ciudad Argentina* — 3 vols., Imprensa Lopez — B. A. 1947. É possível que um estudo mais aprofundado consiga melhores informes:

Ciudad de Buenos Aires:

1744 — 11.220 h.
1799 — 24.205 h.
1810 — 45.000 h.
1852 — 76.000 h.
1869 — 187.346 h.
1900 — 806.613 h.
1945 — 2.600.000 h.

Corrientes:

—

Mendoza: (Fund. ?)

1851 — 2.641 vecinos
1861 — 1.500 vecinos
1869 — 8.124 almas

S. Juan: (1562)

1869 — 8.353 h.
1940 — 25.000 h.

S. Luís: (1594)

—

Santiago del Istero: (Fund. 1778)

1778 — 1.776 h.
1863 — 5.000 h.
1869 — 7.765 vecinos
1940 — 35.000 h.

Tucuman: (Fund. ,)

1801 — 3.650 h.
1816 — 6.000 h.
1869 — 17.439 h.



Sédes dos latifúndios canavieiros de Piracicaba. Nota-se a construção primitiva e rústica. O estado ruinoso demonstra a antiguidade. (Fotografia cedida por especial gentileza do Cel. Arruda Pinto)

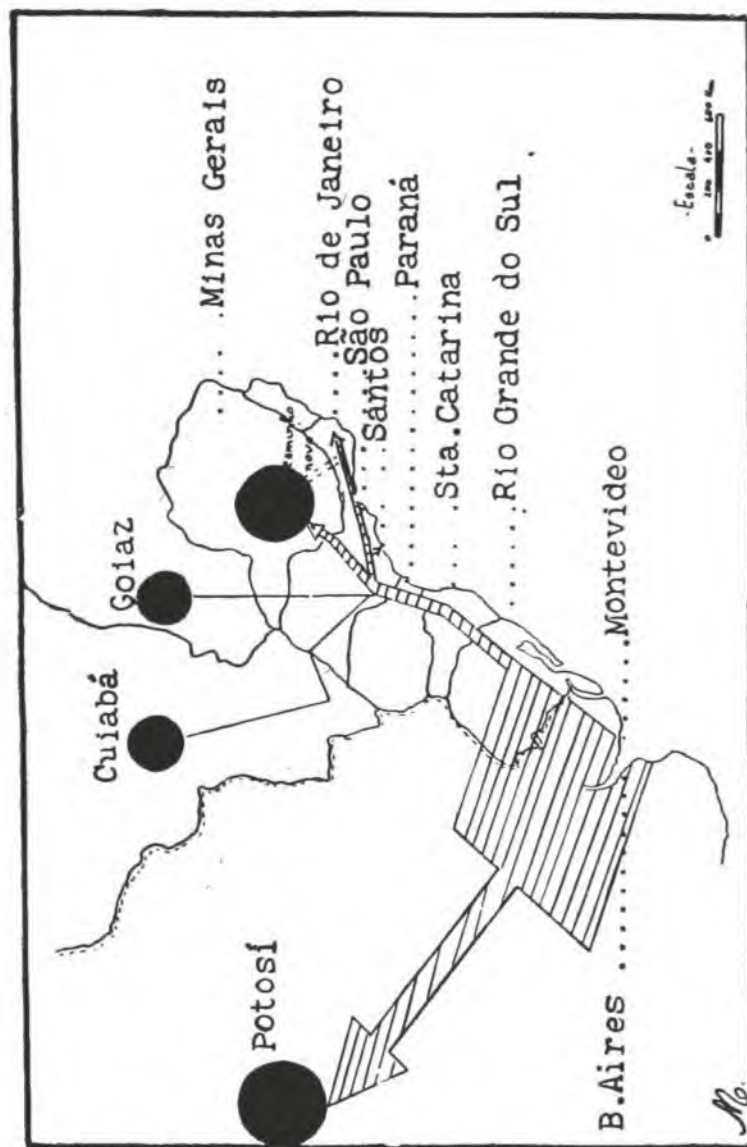
tada quase que unicamente pelo consumo da cidade do Rio de Janeiro, que crescera assombrosamente.

Com essa situação, em que a decadência do ouro acarretava a agonia e a morte da Baixada, houve uma sobra de mão de obra, que sugada pela nova lavoura cafeeira do vale do Paraíba, foi vendida paulatinamente para as novas lavouras, que se iam formando nos municípios bordejantes daquele rio e da zona de aquém Mantiqueira, ou intervaladas nessa cordilheira, (V. nota 4 do capítulo III deste).

É claro que, não temos documentação nenhuma dessa venda, mas a afirmativa é tão clara, tão evidente que dispensa qualquer documentação. Há ocasiões na elucidação de qualquer capítulo do passado, se nos apresentam soluções tão lógicas que não são precisas outras bases que não as estribadas no bom senso e na razão natural das coisas. Eis a ocasião em que a imaginação deve ser usada. Imaginação não é fantasia, porém! Assim, pode-se ter como certo que, a “*mão de obra*”, que se tornou disponível, com a cessação do trabalho da cana e do fabrico do açúcar, na Baixada

<i>Cordoba</i> : (Fund. ?)	<i>Sta. Fé</i> : (1620)
—	1620 — 810 h.
<i>Salta</i> : (1586)	1797 — 4.000 h.
254	1825 — 15.000 h.
<i>La Rioja</i> : (Fund. ?)	1857 — 6.615 h.
275	1869 — 10.670 h.
<i>Jujui</i> : (Fund. ?)	1887 — 17.559 h.
296	28.462 h.
<i>Catamarca</i> : (Fund. ?)	1907 — 44.000 h.
364	194. — 200.000 h.

O poder aquisitivo dêsses núcleos demográficos provinha do mar que eles criavam e vendiam para o transporte necessário para os mineradores das possessões espanholas no Peru e no Chile nos Andes, durante os séculos XVI e XVII e para os mineradores luso-brasileiros no século XVIII. Isso acumulado em 250 a 300 anos teria dado a êsses núcleos grande poder aquisitivo. Dessa situação econômica a criação do Vice Reinado do Prata, como veremos adiante. O Prata teria sido pois um ótimo mercado de consumo para o açúcar brasileiro.



Esquema da Produção, do Transporte e do Consumo do Muar no século XVIII. Relação entre o Muar, a prata de Potosí, o ouro das Gerais, Goiás e Cuiabá, o açúcar e o café de S. Paulo

Do Boletim 115 da F. F. C. e L. da U. S. P.

fluminense, foi aproveitada na zona faina rural que se iniciava tão promissora, em lugar tão próximo.

Aqui, como eu já disse, aplica-se a velha máxima encasulada nas estrofes camoneanas :

*“Desde que um valor mais alto se alevanta
Cessa tudo quanto a antiga musa canta”.*

Desde que surgira em bem próxima região no vale do Paraíba, um valor tão alto, como a lavoura cafeeira, seria natural que cessasse a velha cantiga da Baixada fluminense, em declínio, (2).

(2) O rendimento “*per capita*” dos escravos empregados na cultura do café era muito maior do que na cultura da cana de açúcar, conforme já fizemos certo neste trabalho, invocando os preciosos ensinamentos de Simonsen, em “*Aspectos da História Econômica do Café*”

CAPÍTULO VI

CONSEQUÊNCIAS POLÍTICAS DA PROSPERIDADE AURÍFERA

Como já verificamos em outras publicações, cada situação econômica se reflete em correspondentes quadros políticos, cada um dos quais não passa de mera consequência dessas situações econômicas. Aplicando essa tese à hipótese brasileira setecentista, temos que a situação setecentista da mineração aurífera deveria fatalmente ter provocado quadros políticos que seriam períodos aparentes, consequências de situações econômicas, com os delineamentos da causa econômica a lhe servir de base, isto é, a mineração do ouro.

Eu já enumerei as sabidas consequências da mineração, (*Bolet. n.º 8, da Cadeira de História da Civilização Brasileira*, 70). São elas entre outras:

- a) modificação básica e essencial da população paulistânica, não só a descoberta do ouro afetando a população do Planalto, sob o ponto de vista quantitativo, como ainda a considerando étnica e qualitativamente;
- b) extinção do nativismo crioulo e adiamento da independência nacional, com o retardamento do sentimento de pátria, como ficou patenteado no Boletim 8, da cadeira de Hist. da Civil. Brasileira;
- c) modificação profunda da mentalidade metropolitana, em relação aos núcleos coloniais luso-brasileiros, como observamos no referido Bolet. n.º 8;

- d) deslocação do centro político-administrativo luso-brasileiro do centro brasileiro, na Bahia, para o Sul carioca, com o declínio da Bahia e partes limítrofes.
- e) desmembramento do território paulista;
- f) conservação da unidade brasileira, mantendo no centro das colônias, uma grande concentração demográfica e uma grande fonte de riqueza econômica, o que significa: "*a apoplexia do centro, com a anemia da periferia*", como teria dito Nelson Werneck Sodré. Mais tarde, o café, cuja atividade econômica e humana, foi levada a efeito mais ou menos, na mesma região, deveria exercer a mesma consequência em maior escala, como teremos de ver alhures, neste trabalho;
- g) política exterior brasileira no Prata, para a conservação da Cisplatina e do Rio Grande do Sul, dentro das fronteiras brasileiras, pois essas regiões eram as abastecedoras do gado mular, necessário para o comércio das minas; (é interessante constatar que justamente quando o ciclo do ouro havia terminado e o do café não havia principiado, o Brasil abriu mão da Cisplatina);
- h) desenvolvimento de outras regiões brasileiras, que se fizeram tributárias do ouro, como S. Paulo, Bahia, Rio Grande do Sul, além do Rio de Janeiro (cidade).

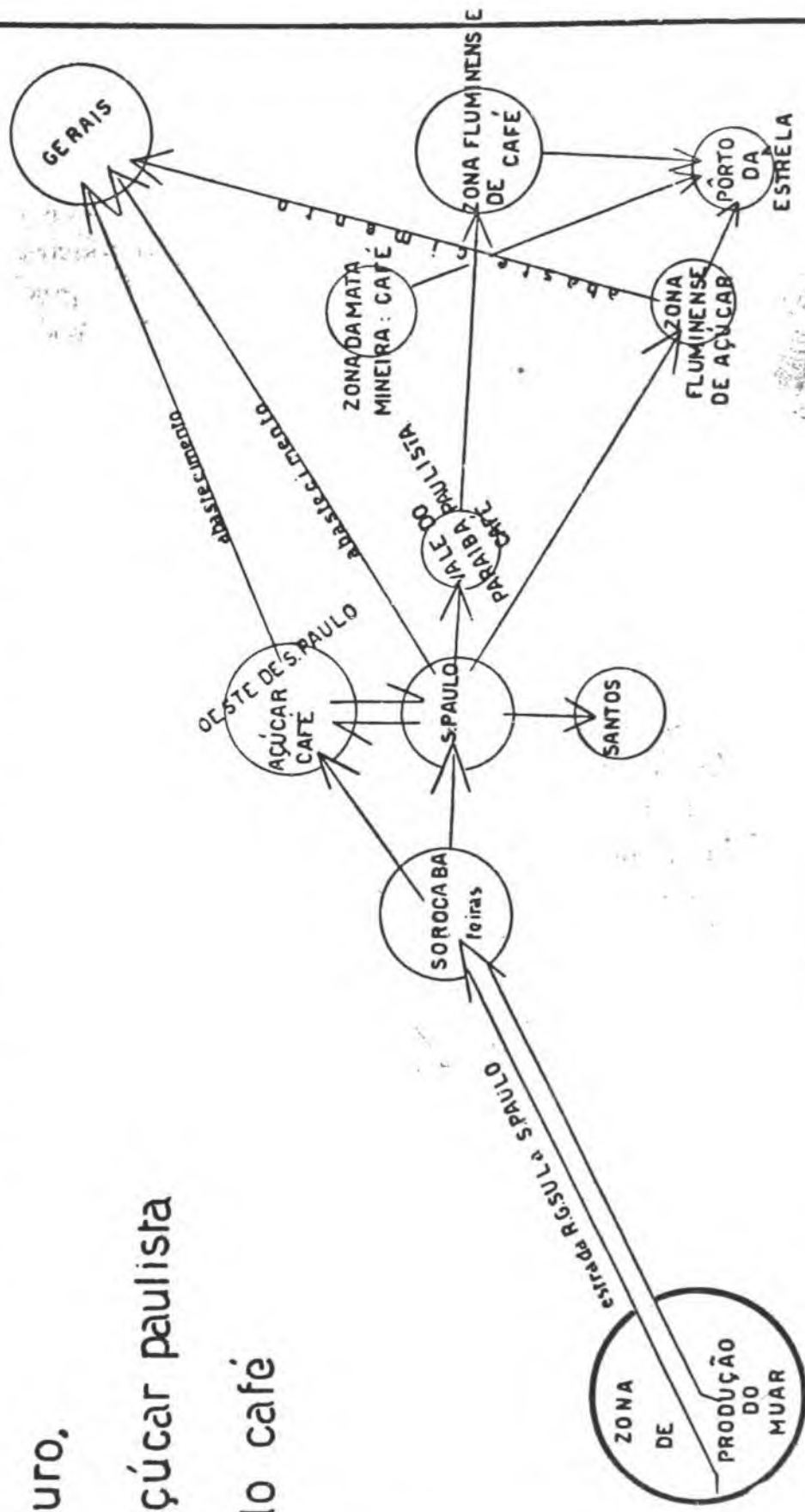
Além dessas assinaladas consequências, outras menos importantes para o nosso caso, se fizeram sentir, mas que, sendo para o assunto de que tratamos, de interesse indireto, não devem nos preocupar mais marcadamente.

Nós já analisamos, em outra publicação (*Boletim n.º 8, da Cadeira de História da Civilização Brasileira, da Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras da Universidade de São Paulo*), por isso não vamos repetir. Da última consequência, a marcada com a letra *h*, como nada dissemos, vamos tratar dela de algum modo.

O ouro, como é fácil se imaginar, não produziu apenas resultados diretos.

Gráfico da zona de influência do Muar durante os ciclos

do ouro,
do açúcar paulista
e do café



Da pesquisa de D. Myriam Ellis, "Estudo sobre alguns tipos de transportes no Brasil colonial", publicado no Boletim 115 da Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras da U. S. P.

Não foram apenas os que trabalhavam nas lavras, os únicos aproveitadores dos seus estupendos resultados.

Como já ocorrera com o açúcar e iria fatalmente acontecer com o café, seriam criadas e desenvolvidas zonas subsidiárias e dependentes do ouro, sem a existência das quais, êsse precioso metal não poderia ser desentranhado da terra. Assim, podemos assinalar como consequências mediatas do ouro das Gerais, a criação e o desenvolvimento das seguintes zonas, as quais aproveitavam mais ou menos os reflexos auríferos:

- a) o vale do rio de S. Francisco, que ficou marcado de currais de criação de gado bovino, fornecedor de carne, de couro, de laticínios, etc., para a intensamente povoada região das Gerais;
- b) o litoral baiano, o qual apresenta vestígios de grande riqueza, auferida indiretamente do ouro, e que entrou em declínio, quando as catas auríferas entraram na agonia da sua outrora opulenta produtividade;
- c) a cidade do Rio de Janeiro entreposto comercial obrigatório para as "minas", a cuja região estava ligado pelo famoso "caminho novo" e suas múltiplas variantes;
- d) o Planalto paulista, que eu chamo de "Paulistânia", o qual também fazia parte da "retaguarda econômica" das Gerais, como verificamos minuciosamente no referido *Boletim n.º 8 da cad. de História da Civil. Bras. da Fac. de Filos., Ciências e Letras*;
- e) as regiões planas do extremo Sul, onde eram criadas as grandes tropas de muares e de equínos, imprescindíveis para o intenso comércio das Gerais. Também já estudamos mais demoradamente no *Boletim n.º 8*, o modo pelo qual foram se refletir nessas descampadas planuras do Sul, os fúlgidos reflexos auríferos das serranias mineiras;
- f) as zonas da Baixada fluminense produtoras de vários gêneros, mas principalmente do açúcar, que teriam sido

vendidos para a opulenta região mineira, com a qual havia comunicações fáceis através do "*caminho novo*" e de suas variantes.

Eis que, a função da produção aurífera determinou o nascimento e o crescimento de todos êsses órgãos. Cessada, ou quase que esgotada a atividade extrativa do ouro, paralisavam-se ou se anquilozaram êsses órgãos, os quais funcionavam na razão direta da em que era produzido o ouro. A diminuição e a extinção desta mineração, fatalmente tinha que repercutir nas atividades subsidiárias. Foi o que se deu! A Baixada entrou em declínio e extinção, o mesmo se dando com o vale do S. Francisco e com o imperialismo luso-brasileiro no Prata. Se as regiões do Sul da Bahia, de S. Paulo e as fluminenses do vale do Paraíba, não tiveram o mesmo destino, é que outros motivos de ordem econômica intervieram. Foi assim que, a cultura cafeeira poupou o vale do Paraíba da decadência e da extinção.

CAPÍTULO VII

O FIM DO OURO E A BAIXADA FLUMINENSE

Êsses órgãos, criados e desenvolvidos pela função da maior ou menor produtividade aurífera e portanto meras dependências da região das Gerais, estavam destinados a acompanhar a parte principal sofrendo com ela tôdas as situações arestosas, atravessadas na sua trajetória pela inaudita prosperidade até a agonia e morte, no fim do século XVIII e no princípio do XIX.

Com o desaparecimento da produção aurífera e com o fim do ciclo, nos primeiros anos do oitocentismo, só continuando a extração através de hercúleos esforços, produzindo como um conta-gôtas, mínimas quantias, essas regiões sofreram golpes rudíssimos. Algumas caíram em dolorosa decadência, outras desapareceram e, morrendo, só deixaram ruínas. As poucas que subsistiram, conseguiram isso porque haviam adquirido, com o povoamento e o enriquecimento, certa densidade de população, ou com o tempo conseguiram outra base econômica.

Assim, o vale do rio S. Francisco, coalhado de currais e de fazendas de gado bovino, perdendo o maravilhoso mercado de consumo para os seus produtos, entrou em dolorosa agonia e hoje dessa opulenta região só restam ruínas.

A mesma coisa não aconteceu com o litoral baiano que, embora pobre e decadente, encontrou no cacáu um consôlo amenizador para a sua triste situação de miséria a se recordar dos tempos de prosperidade.

Ainda a mesma coisa não é de se observar em relação à

“Paulistânia”, que encontrou no açúcar e depois no café, a solidíssima base inicial para a maravilhosa prosperidade que goza.

Ainda a mesma coisa não se pode verificar no concernente ao Rio Grande do Sul e ao Uruguai, os quais, graças à invenção do frigorífico, encontraram outras direções para as suas riquezas no mundo pastoril.

Também a cidade do Rio de Janeiro não desapareceu com o fim do ouro. Outros motivos políticos, além do econômico baseado no café, deram causa para o gigantismo urbano, então o único grande aglomerado urbano no Brasil, o qual subsiste até hoje.

Mas a zona da Baixada fluminense, principalmente a parte da mesma ao Sudoeste da Guanabara, teve a sorte mais ou menos semelhantes do vale do rio S. Francisco. Embora haja evidenciado diferenças em relação ao grande rio mineiro, dessa região, outrora eufórica, só restam ruínas a lembrar um passado grandioso!

*“Nessun maggior dolore
che ricordarsi del tempo felice nella miseria”.*

* * *

Todo o período do tempo em que a Côrte bragantina esteve refugiada no Brasil, a situação econômica do país era a mais tétrica possível, pois não havia uma base econômica da qual pudessem ser extraídos recursos, para a manutenção das despesas anuais. O ouro estava praticamente esgotado e o café ainda era uma longínqua esperança. Aquêlê era quase cadáver e êste estava em gestação!

Parece que o país vivia das economias do passado grandioso e fulgente, o qual durara um longo século, ao lado do pequeno ciclo do açúcar paulista, que então era enfrentado pelo advento do açúcar de beterraba, que a Europa fabricava desde 1813 e com uns restos de mineração no lúgubre ocaso dos últimos reflexos dos esgotados socavões. Além disso, que resumia uma apoucada atividade agrícola, só havia que respirasse uma certa vida comercial no país, um intenso intercâmbio de muares vindos

do sul e que fizeram de Sorocaba o entreposto, como veremos mais adiante, (1).

E até a posição secundária de Portugal, no taboleiro europeu figurando na última década do século XVIII e na primeira do século XIX em situação de evidente inferioridade e até de forma humilhante, quer parecer tenha sido, consequência da queda do ouro. O câmbio caía de modo espetaculoso como se pode observar da estatística abaixo e se a queda não foi mais acentuada é que o câmbio, sendo uma relação entre o poder aquisitivo da moeda nacional e a moeda estrangeira, só podia exprimir um estado relativo para com essas moedas, que ainda estavam mais deprimidas pelas guerras napoleônicas e pelas revoluções, oriundas da atmosfera da Revolução francesa, (2).

(1) É bem certo que o açúcar de beterraba em 1813, veio saturar em parte o continente europeu, mas nessa mesma ocasião, ocorria um fenômeno que veio tornar o açúcar de cana uma mercadoria rara e altamente valorizada. Isso causou uma certa euforia no açúcar brasileiro, que recebeu uma aragem de prosperidade.

Foi, como se viu, no começo do século XIX. Então, o açúcar no Brasil estava em péssima situação e se resumia quase que ao açúcar paulista e no da Baixada Fluminense, pois o núcleo açucareiro nordestino, batido esmagadoramente pelo açúcar antilhano, ainda no seiscentismo, estava quase que extinto. Mas precisamente nesses primórdios oitocentistas, a Europa se via privada do açúcar de cana e o de beterraba ainda não se mostrava eficiente, em qualidade e em quantidade, para satisfazer a fome européia em matéria de açúcar.

O fato que no princípio do século paralisou a produção do açúcar antilhano foi o ato da Inglaterra de proibir o tráfico africano para as suas possessões. Era a vitória da campanha de Wilberforce!. Concomitantemente a êsse evento que teve lugar em 1807 e eliminou da produção açucareira tôdas as Índias Ocidentais britânicas, as antilhas francesas, espanholas e holandesas também ficaram eliminadas da produção açucareira em virtude das guerras napoleônicas travadas contra a poderosíssima Inglaterra, que bloqueava com eficiência seus inimigos.

Com êsses acontecimentos concomitantes, sobreveio uma carência de açúcar na Europa e disso houve um aumento de preços e com isso, uma euforia econômica para o Nordeste brasileiro que teve subitamente uma aragem de prosperidade, sucedendo também ao açúcar paulista uma euforia não pequena.

(2) QUADRO DAS FLUTUAÇÕES CAMBIAIS
BRASILEIRAS SOBRE LONDRES,
DE 1812 A 1872

<i>Anos</i>	<i>Câmbio médio</i>	<i>Valor da £</i>	
1812	74 d.	3\$245	Ouro
1813	77,3/4	3\$086	
1814	85,1/2	2\$817	
1815	73,3/4	3\$255	
1816	58,1/4	4\$120	Açúcar em geral
1817	74,1/2	3\$720	
1818	71,9/16	3\$346	
1819	66	3\$636	
1820	57	4\$210	
1821	51,1/2	4\$660	
1822	49	4\$897	
1823	50,3/4	4\$729	
1824	48,1/4	4\$974	
1825	51,1/8	4\$987	
1827	35,1/4	6\$808	
1828	31,1/16	7\$595	
1829	24,5/8	9\$713	
1830	22,13/16	10\$520	
1831	25	9\$600	Comêço da produção do café
1832	35,1/8	6\$421	
1833	37,3/8	6\$228	
1834	38,3/4	6\$195	
1835	39,3/16	6\$124	
1836	38,3/8	6\$254	
1837	28,1/2	8\$135	
1838	28	8\$571	
1839	31,3/16	7\$852	
1840	30,15/16	7\$757	
1841	30,1/4	7\$933	
1842	26,3/4	8\$971	
1843	25,3/4	9\$320	
1844	25,1/8	9\$552	
1845	25,3/8	9\$458	
1846	26,1/8	8\$930	
1847	27,15/16	8\$590	
1848	24,15/16	9\$624	
1849	25,13/16	9\$297	

Cr\$38.00 a tonelada-quilometro	transporte no dorso de escravo .
transporte pelo luar.	
Cr\$4.38 a tonelada-quilometro	
transporte pela rodovia contemporânea	
Cr\$070 a tonelada-quilometro	
transporte pela ferrovia .	
Cr\$0.30 a tonelada-quilometro	

(1 cm. - Cr.\$ 3.33)

Comparação entre os diversos meios de transporte terrestre, segundo o trabalho de D. Myriam Ellis: "**Alguns tipos de transporte no Brasil Colonial**", Boletim 115, da F. F. C. Letras da Universidade de São Paulo, "**A Economia Paulista no Século XVIII**".

1850	28,11/16	8\$366	Fastigio do café
1851	29,11/16	8\$258	
1852	27,3/8	8\$767	
1853	28,11/16	8\$439	
1854	28,9/16	8\$707	
1855	27,1/2	8\$727	
1856	27,1/2	8\$727	
1857	26,9/16	9\$035	
1858	25,1/2	9\$411	
1859	25	9\$600	
1860	25,3/4	9\$320	
1861	25,1/2	9\$411	
1862	25,1/4	9\$504	
1863	27,3/16	7\$827	
1864	26,11/16	8\$992	
1865	24,15/16	9\$624	Guerra do Paraguai
1866	24,3/16	9\$022	
1867	22,3/8	10\$726	
1868	16,5/16	14\$169	
1869	18,3/4	12\$800	
1870	22	10\$909	
1871	23,31/32	10\$013	
1872	24,15/16	9\$624	

(Taunay, "*História do Café no Brasil*"), só no que se refere essa estatística, ao câmbio, pois os comentários são menos.

É de se notar que em 1814, mais ou menos na data de quando Eschwege fixou o preço do transporte pelo luar (coisa citada pelo Prof. Taunay, na sua "*Hist. do Café*") em 1\$000 réis por arroba da baía de Guanabara a Ouro Preto, de que resultava 146 réis por tonelada quilômetro ou 2 réis, 2 por arroba quilômetro, (a libra esterlina valia 2\$817 réis). Em 1858, quando o açúcar paulista iniciava o seu fim, cedendo ao café, que iniciava a sua expansão, a libra esterlina passa a 9\$400 réis, isto é, mais de 3 vezes e meia o valor de 1814. Isto significava um custo de transporte de 7,98 réis por arroba quilômetro. Depois disso houve o advento da ferrovia, caindo o custo do transporte para 1 real a 1,1/2 réis por arroba-quilômetro. (Myriam Ellis, "*Estudos sobre alguns tipos de transporte no Brasil Colonial*"; Bol. 115 da F. F. C. e L.).

Confirma-se isso de um modo aproximado, Saint Hilaire no seu relato sobre a sua "*Viagem à Província de S. Paulo*", pg. 150 (edição Martins) se referindo ao ano de 1819. Segundo esse sábio francês o trans-

A situação do Brasil, depois da volta da Côrte portugüesa, como já dissemos era a mais tétrica possível, (3). Com a independência em 22, a situação não melhorou. Pelo contrário! (4).

O país recente, sem base económica, com a indústria extractiva do ouro já bem morta e sepultada, com a aurora da lavoura cafeeira ainda em horizonte distante, via a sua situação financeira tomar os traços de espetaculosa falência. Apesar dessa fase de

porte de uma arrôba, de Campinas a Santos, custava de 340 a 400 réis. Como a distância entre Campinas e Santos era de 150 quilômetros aproximadamente, o custo da arroba-quilômetro saía a 2,20 réis a 2,66 réis. Mas, de acôrdo com o câmbio, êsse custo deve ser multiplicado por três, pois a libra esterlina, que em 1819 valia 3\$600 réis, passou a valer 10\$700 réis em 1867 e 14\$169 réis em 1868, como se vê de tabela supra que anexei neste trabalho. Então teríamos que em 1867, o transporte pelo mar sairia por 6,6 réis a 7,98 a arroba quilométrica e o transporte de uma arroba ficava em 990 réis a 1\$200 réis, quantia evidente muito grande e maior ainda se tornava se comprehendermos a proporção dessas quantias em relação aos preços do café, que oscilavam entre 2\$500 a 3\$500 por arroba. Só o transporte até Santos absorvia 30, 40, ou 50% do valor do produto.

(3) Para o Brasil os principais portos eram para as importações portugüesas:

	1796	1806	1819
Rio de Janeiro	3.702.181\$721	4.670.310\$810	1.356.815\$956
Bahia	3.960.500\$062	3.284.648\$868	2.010.594\$280
Pernambuco	2.250.368\$335	3.817.755\$682	2.230.694\$190
Maranhão	1.055.355\$510	1.527.719\$040	1.245.810\$650
Pará	297.429\$127	785.928\$941	452.715\$633
Paraíba	153.387\$722	—	—
Santos	55.641\$458	—	—
Ceará	—	67.362\$650	226.453\$360

O quadro das exportações portugüesas para os mesmos portos foi sempre segundo Balbi:

	1796	1806	1819
Rio de Janeiro	2.474.170\$036	3.015.506\$966	2.533.962\$566
Bahia	2.069.637\$404	2.110.468\$965	1.520.543\$485
Pernambuco	1.383.924\$447	1.788.795\$289	1.486.830\$800
Maranhão	634.599\$945	851.600\$767	602.745\$730

Pará	330:464\$055	652:559\$302	299:103\$013
Paraíba	42:279\$822	—	—
Santos	47:280\$536	—	—
Ceará	—	27:166\$610	103:553\$560

(Taunay, "*História do Café*", vol. II, págs. 199 e 200).

Esse quadro confirma a situação tétrica da economia brasileira nos últimos arrancos do ciclo do ouro, já marcada com evidência pela situação cambial que reproduzi em nota anterior.

Apesar de ser um documento de rara valia para provar o estado catastrófico da economia brasileira das primeiras décadas do século XIX, quase nada diz em relação a S. Paulo.

Por ele se vê, entretanto, as violentas quedas da importação como da exportação e do movimento comercial geral.

(4) Por esta estatística verifica-se que era mínima a produção cafeeira em 1828:

PRODUÇÃO DE CAFÉ 1828

		Exportação
Café, ar.	1.839.730	5.121:244\$000
Açúcar, ar.	1.010.000	3.607:800\$000
Alodão, ar.	11.080	55:400\$000
Peles	207.227	1.243:662\$000
Chifres	365.288	73:055\$000
TOTAL		10.131:161\$000

"*História do Café no Brasil*", III, pág. 45 — Affonso de E. Taunay

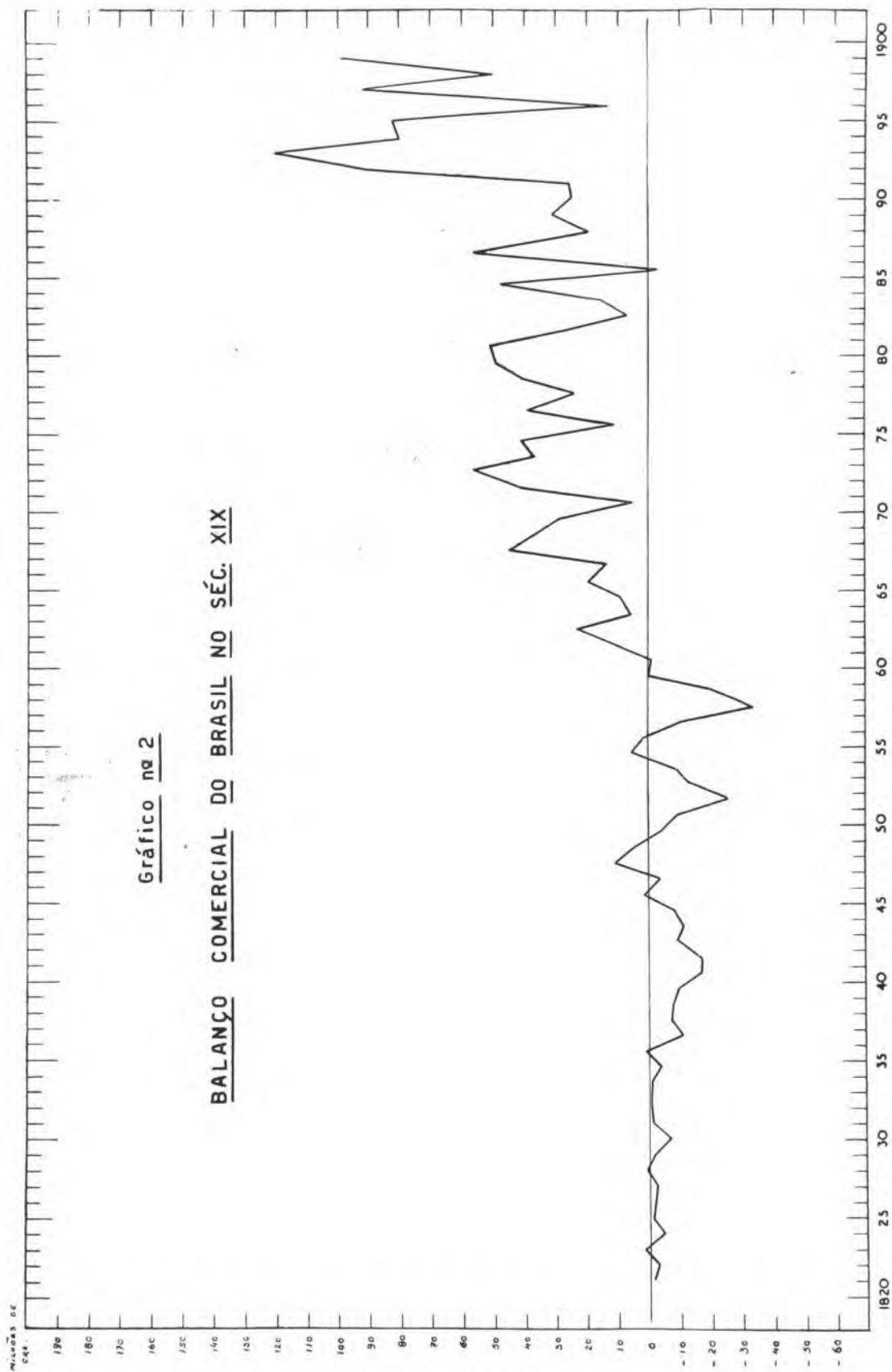
Só a partir de 1840, a produção avultou, para que pudessem ser exportadas as quantidades da estatística abaixo.

Coincidiu essa data com o episódio político da *MAIORIDADE* que galvanizou todos os que tem tentado fazer a história do 2.º Império. Por isso erraram!

EXPORTAÇÃO CAFEEIRA

1840	1.037.981
1841	1.258.892
1842	1.410.998
1843	1.426.938
1844	1.509.327
1845	1.458.768

"*História do Café no Brasil*", III, pág. 58 — Affonso de E. Taunay



Como se vê pelo gráfico acima referente ao comércio exterior do Brasil, desde 1821 a 1900, a situação deficitária é evidente até 1860, quando se dá o advento da navegação à vapor. Os saldos mercantis tendem a desaparecer com a Guerra do Paraguai, mas aumentam novamente com o advento da ferrovia e do ouro californiano que ampliou o poder aquisitivo norte americano. Caso não fossem a navegação à vapor que substituiu a caríssima navegação à vela, a ferrovia que substituiu o transporte pelo mar e se não fosse o ouro californiano que aumentou enormemente o consumo nos Estados Unidos, o nosso café não teria o amplo consumo que teve e o comércio brasileiro ainda estaria na situação calamitosa do 1.º Império e da Regência.

SCH/14

sesperadora, em que a miséria mais andrajosa se aninhava com o país, nos seus primeiros anos, ainda um pagamento de 2 milhões de libras teve que ser enfrentado para que Portugal reconhecesse a Independência do Brasil, (5).

Penso que, o haver sabido manobrar nessa situação desesperadora, é a melhor evidência das várias qualidades de Pedro I.

Quer me parecer que Pedro I tinha no seu perfil moral, esta qualidade bem vincada de saber lutar se acomodando ante as mais negras e desvantajosas situações. Êle não se desalentava nunca!

Essa negra situação, fatalmente tinha de produzir escuras consequências!

Foi o que aconteceu!

O Brasil, em péssimas condições financeiras, teve que enfrentar uma guerra no Prata, quer dizer em região distante, com uma navegação a vela, isto é, dispendiosa, lenta e ineficiente. Daí, a batalha de Ituzaingó, a qual por muito heróica que pudesse ter sido e certamente o foi, por parte das forças brasileiras, nela

(5) Essa situação pavorosa que imperou no país durante toda a primeira metade do século XIX, só teve termo com o advento paulatino do café.

Não é outra coisa o que diz Caio Prado Júnior:

"A partir de 1860 o comércio exterior começa a se saldar invariavelmente com superavitismos crescentes. E isto apesar de uma importação que se avolumava; o que permitiu, aliás, não somente uma ascensão sensível do padrão de vida da população — pelo menos de certas classes e regiões, mas também o aparelhamento técnico do país, inteiramente dependente neste terreno do estrangeiro. Refiro-me a estradas de ferro e outros meios de comunicações e transportes, mecanização das indústrias rurais, instalação de algumas primeiras manufaturas, etc. Pode-se dizer que o Brasil tomará pela primeira vez conhecimento do que fôsse progresso moderno e uma certa riqueza e bem estar material". (Caio Prado Júnior, "*História Econômica do Brasil*", 179).

empenhadas, não foi pródiga em resultados felizes, pois que, com ela, se perdeu a Banda Oriental, (6).

Em síntese, eu atribuo à demora da lavoura de café, em produzir, os dois grandes acontecimentos que marcaram o primeiro império, além de outros de menor importância:

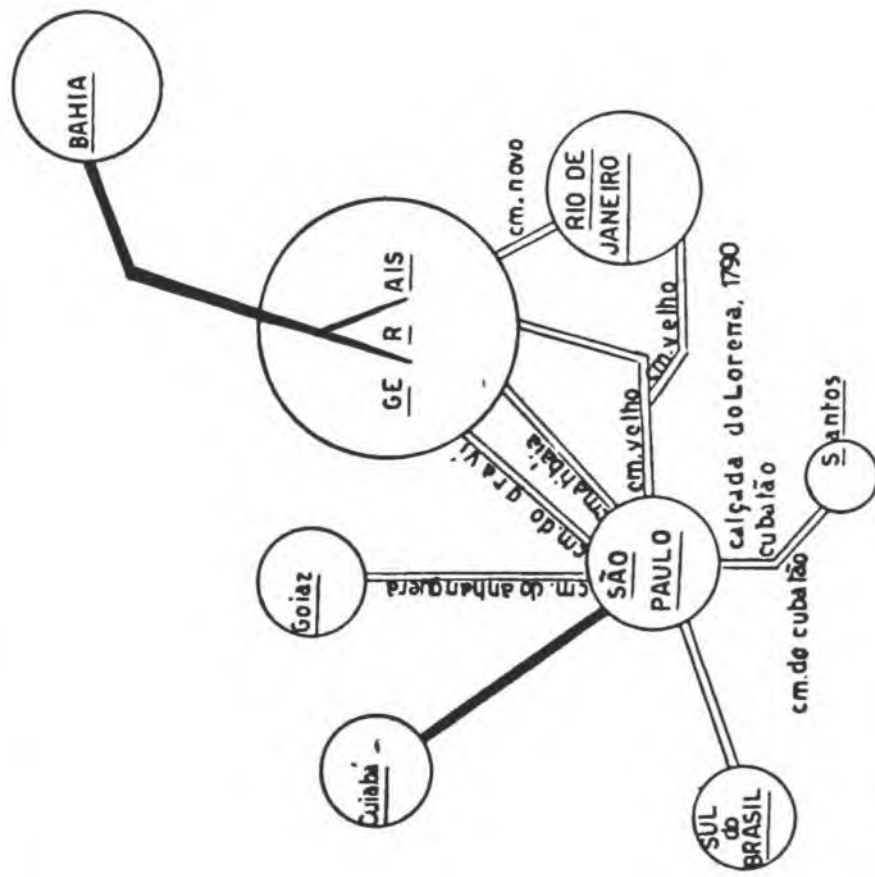
- a) a perda da Cisplatina;
- b) a abdicação de 7 de abril de 1831, depois de uma situação caótica na organização brasileira.

Se o café tivesse sido vigente, no seu ciclo econômico, vinte anos antes, êsses dois capítulos do nosso passado não teriam tido lugar e com isso a abdicação não teria sido levada a efeito. Mas, com a produção de maior massa de safras sucessivas de café em regiões mais longínquas, deveria fatalmente ter havido muito maior transporte, que era realizado por muares, fornecidos pela generosa "*vagina asinarum*" da bacia platina, a qual, em troca, se empanturrava de dinheiro. Êste, naturalmente assim avolumado, depois de muito tempo, ia aumentar os prúridos agitadores, causa básica das questões platinas. Eis Artigas, Urquiza, Rosas, Bento Gonçalves, etc.!

* * *

Pode-se dizer, pois, que o famosíssimo 7 de abril de 1831 teve as seguintes causas:

(6) E' bem verdade que Buenos Aires não conseguiu também o seu objetivo político, incorporando o Uruguai no seu próprio território. Com isso segue-se que se Ituzaingó não foi uma vitória, também não foi uma derrota. Assim, mais ainda se enraiza em meu espirito a idéia que êsse prélio não foi militarmente um encontro decisivo. (Ellis, "*Pedras Lascadas*").



Esquema de Caminhos e Transportes para as Gerais

—

transporte fluvial: canoa

—

" terrestre: pelo mar

Do trabalho de pesquisa histórica de D. Myriam Ellis, "Estudo sobre alguns tipos de transporte no Brasil colonial", publicado no Boletim 115 da F. C. e L. da São Paulo.

- a) Falta de riqueza. O ouro havia terminado e o café não havia ainda principiado a pesar, (7);
- b) Absolutismo e reinolismo de Pedro I;
- c) Política externa desastrosa — Cisplatina;
- d) Liberalismo e romantismo mundial;
- e) Política interna e Constituição de 24.

(7) Tivesse o café tido início vinte anos antes, dando ao Brasil a prosperidade que êle não teve no início de sua vida de país independente, o Primeiro Império que teve vigência de 1822 a 1831, teria sido um período ordeiro e fecundo, não tendo havido a Abdicação de 7 de abril, nem os dias tenebrosos que encheram de páginas negras a primeira fase da nossa vida nacional.

Com clareza e evidência, vê-se aí que:

a) É a economia a força causadora da História, agindo por meio do ambiente humano interno e do ambiente externo que rodea o agente.

b) O historiador precisa, a fim de chegar ao seu objetivo, que é sempre a restauração de acôrdo com a verdade de um ou de uma série de fenômenos históricos, lançar mão do *raciocínio* e da *imaginação*, a qual, eu repito, não deve ser confundida com fantasia.

Imaginação é a evocação do real, ou do possível, ou ainda do que poderia ter acontecido.

Fantasia é a evocação do sonho ou do irreal ou ainda do sobrenatural.

c) A evolução histórica de um grupo humano qualquer é uma sequência interligada com vários outros fenômenos, os quais, por sua vez são causa e consequência de outros. Assim, o ciclo do café, se tivesse vindo vinte anos antes, teria causado muitas consequências favoráveis no Primeiro Império. O ciclo do café, por sua vez era consequência do ciclo do algodão americano, o qual era, por sua vez, consequência da mecanização da indústria inglesa, a qual também, embora causa, era também consequência do ouro brasileiro, por sua vez resultado do bandeirismo paulista. Por aí se verifica que quem quizer saber história tem que ter cultura muito dilatada para empregá-la na elucidação de vários problemas que devem ser esclarecidos.

CAPÍTULO VIII

A ECONOMIA PAULISTA E OS ACONTECIMENTOS POLÍTICOS DO INÍCIO DO OITOCENTISMO — AS GUERRAS PLATINAS

Em 1813 e proximidades, a população paulista andava por cêrca de 210 mil habitantes, (V. estatística referente a 1834, neste trabalho, quando S. Paulo aparece com 270.000) (1). Naturalmente êsse estado populacional tem uma causa, que se faz mister seja descoberta, pois não basta um fenômeno ser exposto, descrito e relatado, é preciso, para que êle seja bem analisado e estudado, perscrutá-lo em seus fundamentos casuais. Assim êsse total da demografia paulista deve ser procurado nas suas causas. Porque a população de São Paulo chegava a êsse total, que emprestava à nossa terra o quinto lugar no país, quanto à demografia?

E' preciso que haja uma causa econômica que sirva de base explicativa para isso e, a meu ver, a causa disso foi a situação econômica decorrente do "*pequeno ciclo do açúcar*". Sim, por-

(1) Para a época a situação demográfica de S. Paulo era a seguinte, ensina Taunay, são êstes os dados demográficos de Eschwege discriminados por comarcas. Assim a capitania contava 209.219 almas, das quais:

Homens.....	104.002
Mulheres.....	105.217
Branços.....	112.965 ou 54% da população
Mestiços	54.701 ou 26,14% da população
Pretos	41.553 ou 19,86% da população

que se não recorrermos a essa causa, não poderemos explicar o fenômeno demográfico!

Foi unicamente o bloco formado pelo Rio de Janeiro, Minas Gerais e S. Paulo o que, o que tomou parte nos movimentos políticos que rodearam a Independência. Esta teve lugar apenas interessando diretamente o bloco central. As demais regiões, se não foram todas contrárias, como aconteceu no extremo norte, onde teve que agir Lord Cochrane, se mostraram indiferentes e amorfas. Daí conclui-se que o papel ativo desempenhado pelas três regiões centrais que puxaram o carro da Independência, foi mera consequência das respectivas economias.

As Gerais com os restos da mineração, a adensar a sua população. O Rio de Janeiro, com o velho entreposto mercantil que reuniu gente e dinheiro durante um longo século. S. Paulo com o açúcar que foi a base econômica do colossal aumento da população paulista.

Mais tarde o Rio Grande do Sul, então com cerca de 100.000 habitantes; reunidos e enriquecidos graças ao "*ciclo do luar*", não demorou em apoiar o movimento de libertação. A alma nacional dessa região já havia amadurecido, ao longo de um século de euforia, causada pelo luar, que era largamente consumido pelas regiões do ouro.

* * *

Por ter S. Paulo chegado a esse estado populacional, foi a parte brasileira que arcou com a maior parte das lutas platinas (2). De fato, era S. Paulo o maior núcleo populacional mais próximo da luta. Nessa ocasião, isto é, no decorrer do século

(2) A Colônia do Sacramento se achava localizada diante do inimigo, isto é, onde este tinha os seus recursos maiores e a cerca de 2.500 quilômetros do Rio de Janeiro. Com os meios tardos de comunicação da época, os navios transpunham essa distância em um mês. A crônica da Colônia do Sacramento pode ser esquematizada resumidamente nos seguintes itens: Fundada em 1680, por D. Manuel Lobo. Atacada e tomada nesse ano por D. José de Garro, Governador de Buenos Aires. Restituída em 1715, em virtude do tratado de Utrecht. Atacada inutilmente por Salcedo em 1737, havendo então heróica e vitoriosamente sido

XVIII, São Paulo tinha que ser a base estratégica para as operações no Prata.

Era uma questão de predeterminação geográfica e econômica.

Região situada no extremo sulino do Brasil, o Rio Grande do Sul pastoril não tinha recursos próprios para alimentar uma guerra defensiva contra os inimigos hispano-americanos. Apesar de reforçada a região com elementos militares e equipamentos bélicos vindos do Rio, ela não era suficientemente forte para resistir aos vizinhos, que, ao quererem reconstituir o Vice Reinado do Prata, porfiavam em arrebanhar todo o território gaúcho para organização que pretendiam restaurar.

Mas as guerras são vencidas pelo potencial bélico de cada grupo humano e esse potencial é graduado em grande parte pelo volume das respectivas populações.

O grupo humano paulista era assáz volumoso, com cêrca de uma população que, concentrada agricolamente, em área muito menor, era o dôbro da população gaúcha, que pastoril e rarefeita se espalhava por área territorial maior que a de S. Paulo sem o Paraná.

Com um núcleo populacional assáz apreciável, São Paulo era ligado ao extremo sul pelo caminho que servia para o transito de muares, que vinham do sul para o transporte da e para a região das Gerais. (3).

A população paulista durante o setecentismo chegou a cêrca de 200.000 habitantes, coisa que, como já ficou dito, era uma simples consequência do açúcar fornecido às Gerais.

defendida por Antônio Pedro de Vasconcelos Atacada e tomada em 1762 por Zaballos e mal defendida por Vicente da Silva Fonseca, que se rendeu Isolada do resto do Brasil, em 1773, por Vertiz, que perdeu a campanha Atacada e tomada em 1777 por Zaballos e mal defendida por Francisco José da Rocha. A partir do tratado de Santo Ildefonso, incorporada definitivamente ao Vice-Reinado do Prata, que fôra criado em 1776.

(3) Em outra parte deste trabalho, eu reproduzo em gráfico o caminho ligados entre o Rio Grande do Sul e S. Paulo, do qual se serviam os muares.

• 1750

○ 1800

○ 1850

A evolução da população paulista em um século, causada pelo pequeno ciclo do açúcar paulista. A população passou de 116.000 almas, em 1750, para cerca de 700.000, em 1850, tendo como base, o açúcar paulista. A população de uma região só aumentava tendo uma base econômica qualquer.

(Desenho de D. Myriam Ellis)

CAPÍTULO IX

AINDA O FIM DO OURO E O FIM DA BAIXADA FLUMINENSE

‘Sublata causa tolitur efectus’. Foi o que se deu, como já vimos com a Baixada fluminense, que tinha a sua vida econômica e, portanto, demográfica assentada na riqueza aurífera.

Esta, declinando rapidamente para o túmulo, teve a seguinte marcha decencional, segundo Calógeras:

De 1700 a 1713 a Metrópole arrecadou	13 arrôbas de ouro
De 1714 a 1724 a Metrópole arrecadou	310 arrobas de ouro
De 1825 a 1735 a Metrópole arrecadou	1.068 arrôbas de ouro
De 1736 a 1751 a Metrópole arrecadou	2.006 arrôbas de ouro
De 1752 a 1787 a Metrópole arrecadou	3.123 arrôbas de ouro
De 1788 a 1801 a Metrópole arrecadou	587 arrôbas de ouro

Total do imposto direto arrecadado pela Metrópole 7.108 arrôbas de ouro.

(Calógeras, *“Formação Histórica do Brasil”*).

Segundo o mesmo Calógeras, *“Formação Histórica do Brasil”* a produção do ouro nas Gerais foi a seguinte:

De 1700-1725	7.500 arrôbas de prod.
De 1725-1735	6.500 arrôbas de prod.
De 1736-1751	12.000 arrôbas de prod.

De 1752-1787 18.000 arrôbas de prod.

De 1788-1801 3.500 arrôbas de prod. (1)

Confirmando a tese contida nessas parcelas, Normano, no seu livro sobre o Brail, aceita a estatística de Soetbeer sobre a produção aurífera:

(1) A produção do ouro e da prata no mundo evoluiu do seguinte modo, segundo Soetbeer:

Período	Toneladas		Período	Toneladas	
	Ouro	Prata		Ouro	Prata
1493-1520	162	1.316	1821-1830	142	4.606
1521-1600	593	21.519	1831-1840	203	5.965
1601-1700	911	37.234	1841-1850	548	7.804
1701-1740	538	15.736	1851-1860	2.018	8.956
1741-1780	906	23.718	1861-1870	1.885	12.201
1781-1800	356	17.581	1871-1880	1.715	22.347
1801-1820	292	14.350	1881-1888	1.067	21.960

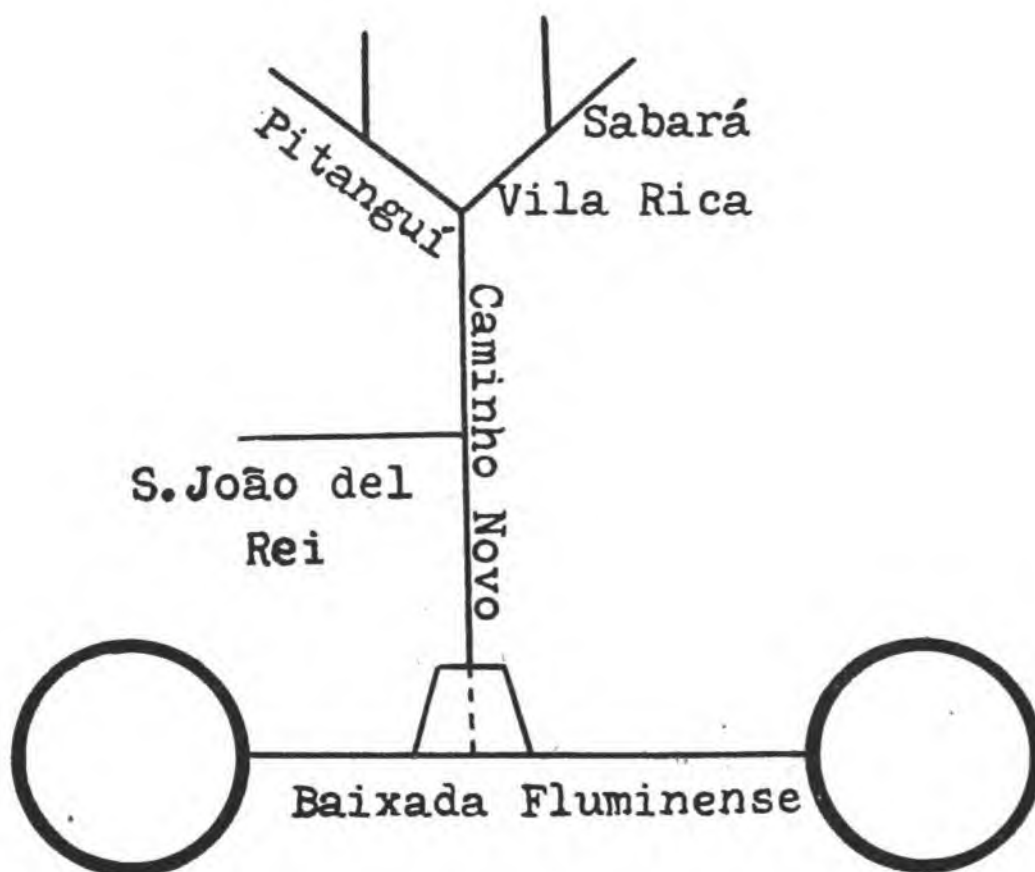
(Mulhall, Michael G. "The Dictionary of Statistics", 4.a ed., Londres, 1909).

O ciclo brasileiro do ouro marca-se de 1700 a 1820. O ciclo californiano começa em 1849.

O quadro de Messedaglia de metais preciosos é o seguinte desde o ano de 1493 até 1875:

Países	Toneladas		Países	Toneladas	
	Ouro	Prata		Ouro	Prata
Rússia	1.033	2.400	Perú	164	31.200
Alemanha	—	7.900	Chile	27	2.600
Áustria	460	7.800	Brasil	1.037	—
			Potosi	291	37.700
Europa	1.493	18.100	Colúmbia	1.214	—
África	732	—	América ibérica.	2.998	147.700
Austrália	1.812	—			
Estados Unidos	2.006	5.300	Vários	392	9.400
México	265	76.200	TOTAL	9.453	180.500

(Mulhall, Michael G. "The Dictionary of Statistics", 4.a ed., Londres, 1909).



Ligação de transportes entre a Baixada Fluminense e Minas Gerais, no início do século XIX.
(Desenho de D. Myriam Ellis)

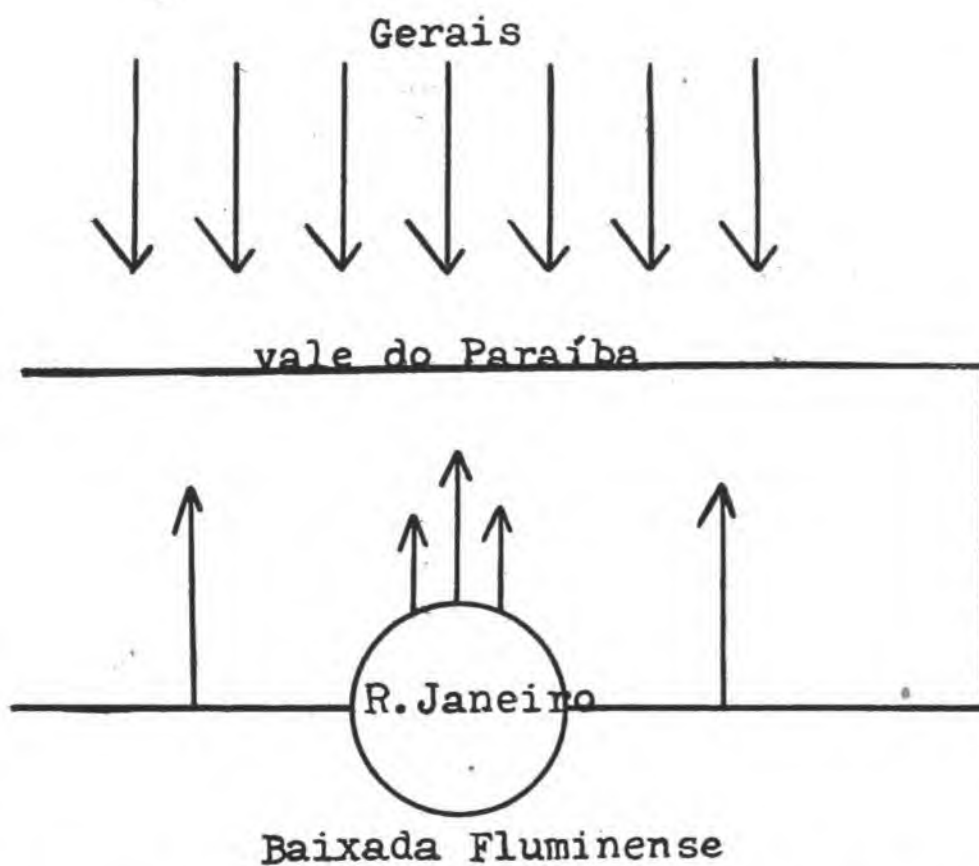
1691-1700	15.000 quilos	1.500 quilos por ano
1701-1720	55.000 quilos	2.750 quilos por ano
1721-1740	177.000 quilos	8.850 quilos por ano
1741-1760	292.000 quilos	14.600 quilos por ano
1761-1780	207.000 quilos	10.350 quilos por ano
1781-1800	109.000 quilos	5.450 quilos por ano
1801-1820	55.000 quilos	2.705 quilos por ano
1821-1840	52.000 quilos	2.600 quilos por ano
1841-1860	24.000 quilos	1.200 quilos por ano

Dessas estatísticas, confirmadas por outras similares, entre as quais a de Alexandre del Mar e de Humboldt, citadas por Simonsen, concluem-se dois postulados:

- a) o século XVIII, o século da produção aurífera brasileira teve o seu máximo de produtividade em 1741 a 1780, quando a média anual foi de 14.600 quilos. Depois dessa data o declínio teria começado;
- b) êsse declínio não foi brusco e sim paulatino e lento, não havendo a mineração se extinguido completamente, pois ela continuou em lastimável situação pelo século XIX. Mas então já não mais vivia o ciclo do ouro. Êste estava praticamente terminado em 1799, depois de uma dorida saudade. Todos os ciclos econômicos são assim!

* * *

A Baixada fluminense, com a mineração nas Gerais tinha um mercado de consumo para o seu açúcar, o que evidente, a ligava ao ciclo do ouro, como uma região subsidiária. Até o transporte se fazia por uma relativamente fácil comunicação rodoviária que era o "*caminho novo*" com suas inúmeras variantes. Taunay, citando Eschweg, no seu volume III, pág. 359 da sua tão invocada "*História do Café*", diz que o frete de ida a Ouro Preto em 1811 regulava em 1\$000 réis



O capital necessário para a cafeicultura no vale do rio Paraíba fluminense, originou-se nas Gerais, na cidade do Rio de Janeiro e na Baixada Fluminense

(Desenho de D. Myriam Ellis)

por arrôba e o de volta em 800 réis. Disso temos 2,2 réis por arrôba quilômetro. Isso resulta um preço de 4\$380 réis, mais ou menos por tonelada quilômetro, ainda em dinheiro com valor atual, (2). Myriam Ellis. *Loc. Cit.*

Assim dependente do ciclo do ouro, a êle acorrentado e com êle engrenado e juxtaposto, quando êsse ciclo econômico entrou em declínio e em extinção, seria natural que o seu apêndice fluminense sofresse a mesma sorte. Não se achava essa Baixada fluminense, por ventura por demais ligada ao ciclo mater do ouro nas Gerais, pelo umbelical cordão do “*caminho novo*”? Não está evidente que eram essas generosas entranhas de além Mantiqueira que alimentavam, com seu abundante consumo, a produção açucareira da Baixada fluminense? “*Sublata causa, tolitur effectus*”.

Assim com o término do ciclo do ouro em 1799, conforme acima dissemos, a Baixada também deveria morrer.

Mas tal não se deu! Pelo menos no momento! É que a Baixada fluminense conseguiu substituir o mercado de consumo, que havia perdido, com o fim da mineração, por outros que lhe asseguraram a persistência por mais algumas décadas ao menos. Que mercados seriam êsses? Vejamos:

Em 1808, chegou ao Rio de Janeiro a Côrte bragantina, fugindo do “*rush*” napoleônico de Junot. Com êsse evento, a cidade carioca, encrustada na Baixada fluminense, recebeu de uma só vez um aumento colossal de cêrca de 15.000 bocas consumidoras, as quais dispunham de elevado poder aquisitivo. Seria natural que êsse formidável acréscimo se refletisse na economia da Baixada fluminense.

Assim, o enorme aumento demográfico da cidade carioca, teria adiado o fim da Baixada, o que teria acontecido mais tarde, causado por outro fenômeno. Êsse teria sido o seguinte:

(2) Saint Hilaire na sua “*Viagens à Província de São Paulo*” confirma êsses cálculos e êsses preços, chegando às mesmas conclusões, como se vê em outro tópico dêste trabalho.

Naturalmente a cultura da cana de açúcar e outros pequenos trabalhos na região exigiriam certa quantidade de *mão de obra*.

Essa *Mão de Obra* teria sido eficiente até 1820 a 1830, mais ou menos, mas com o advento da cafeicultura no maravilhoso e verde vale do médio Paraíba, essa *Mão de Obra* teria sido sugada pelo café mais remunerador, para a região planaltina, onde encaixoeirado corre êsse rio, cujas margens foram tôdas vestidas pelo manto espesso de cafezais.

A flagrante contraprova dessa asserção está em que, na região do baixo Paraíba, onde não há cafeicultura, a Baixada fluminense subsistiu. E' que não lhe faltou *Mão de Obra*! Esta aí não fôra sugada, pelo aristocrático café!

CAPÍTULO X

A SITUAÇÃO ECONÔMICA BRASILEIRA NA PRIMEIRA METADE DO OITOCENTISMO E AS SUAS CONSEQUÊNCIAS POLÍTICAS

Com o fim do ouro, que vinha declinando através dos últimos anos do setecentismo, também declinou, paralelamente, como relação de causa e efeito a situação internacional de Portugal no taboleiro da política européia. O desprestígio da monarquia dos Braganças chegou a um nível tão baixo, como consequência, creio eu, da queda da arrecadação que culminou com os vergonhosos acontecimentos de novembro de 1807. Penso que todo o quadro político é fruto de uma determinada situação econômica. Aplicando a tese à hipótese portuguesa, temos que, a podridão moral reinól, evidenciada tristemente nesses negros dias do lúgubre reinado de D. Maria I, deveria fatalmente ter uma causa econômica, como foi facilmente assinalável em tôdas as crises morais anteriores do povo português, (1).

(1) O contrário também é de se observar!

Tôda a euforia econômica de Portugal ou do seu conjunto colonial brasileiro produziu um capítulo político de fulgurância para a Metrópole lusa. Eis, por exemplo, a prosperidade causada em Portugal e no Nordeste brasileiro, pelo ciclo do açúcar, produzindo, como consequência, a restauração portuguesa em 1640. Sim, porque se não fôsse a euforia econômica produzida pelo açúcar nordestino, não se poderia consignar o sucesso da arrancada bragantina de 1640.

O capítulo do ouro deveria assim produzir também um reflexo no domínio político! Como consequência da prosperidade econômica cau-

A nação portugêsa então vivia dos últimos lampejos da prosperidade passada. A sua arrecadação caíra muito, mas a sua situação cambial não refletia tôda a sua queda econômica, porque todos os países europeus estavam deprimidos pelas guerras napoleônicas e desorganizados pelas revoluções originadas na Revolução Francêsa.

Assim, a herança deixada por Portugal e recolhida pelo Brasil independente, foi a falência a mais completa. Além dessa negra situação recebida de Portugal, ainda o país teve que comprar o reconhecimento da Independência pela Metrópole por dois milhões de libras esterlinas. Dessa situação dolorosa, a situação cambial é bom espelho, como se pode verificar da seguinte tabela decenal :

C Â M B I O

De 1811 a 1821	52 1/4 d.
Em 1822	48 1/2 d.
" 1823	50 1/4 d.
" 1824	48 d.
" 1825	51 1/8 d.
" 1826	47 1/16 d.
" 1827	35 5/8 d.
" 1828	32 3/4 d.
" 1829	25 1/8 d.
" 1830	23 d.

sada em Portugal pelo ciclo do ouro, constatamos o absolutismo português, iniciado com os esbanjamentos do lúbrico D. João V, continuado com a prepotência esmagadora de D. José e de Pombal e espalhado pela Europa com Frederico II da Prússia, Catarina a Grande da Rússia, José II da Áustria, etc. É o famoso despotismo esclarecido europeu, do século XVIII, causado pelo ouro brasileiro. De fato, Portugal foi o iniciador dêsse espírito que dominou todos os governos da Europa. Ainda ninguém teve a sua atenção voltada para êsse aspcto do cenário, mas o que não me parece restar a mínima dúvida, é que foi em Portugal com D. João V, D. José e Pombal, que nasceu a doutrina que foi no decorrer da segunda metade do século XVIII, avassalar a Europa.

Em 1831	24 5/8 d.
" 1850	28 11/16 d.
" 1851	29 11/16 d.
" 1852	27 3/8 d.
" 1853	28 9/16 d.
" 1854	28 9/16 d.
" 1855	27 1/2 d.

(Taunay, "*História do Café no Brasil*", III).

* * *

Mas a Providência aconteceu ao Brasil, ainda na infância da sua vida independente, acenando-lhe com uma perspectiva mais risonha, com uma nova fonte de riqueza, consistente no café, cujas primeiras plantações, em escala comercial, tinham sido feitas nessa ocasião, já no vale do Paraíba fluminense. Mas o café é planta cujo ciclo vegetativo só resulta na produção ao fim de cinco anos. Além disso, a produção foi pequena, como se pode verificar da estatística abaixo. (2).

Assim não teria podido ser impedida a queda cambial, como se pode verificar da comparação das duas estatísticas reproduzidas.

Todo o período do primeiro reinado não via senão uma muito pequena produção.

Foi essa a situação que Portugal legou ao Brasil, quando este país se tornou independente. Não seria possível situação

(2) História não consiste apenas nos relatos das aparências.

E' preciso restaurar os seus capítulos, buscar as suas causas profundas, para o que se faz mister não só grande percuciência, mas amplíssima aplicação de variados ensinamentos e postulados, dimanados de ramos científicos os mais diversos.

Na hipótese tivemos que aplicar princípios da Psicologia coletiva, de Economia, da Sociologia política, etc., ao que a Cronologia nos vinha ensinando, procurando não no limitar à sua exposição, mas a interpretando e raciocinando meditadamente sobre ela, com o precioso auxílio de todos os possíveis ramos científicos.

mais negra! É o que diz Horácio Say, citado por Taunay, "*História do Café no Brasil*", III, 40 a 43.

Não havia fonte de renda! O ouro estava nos seus últimos estertores de uma agonia lenta e acabrunhadora! O câmbio brasileiro caía e se esta queda não se fazia mais acelerada, a explicação está em que ainda se raspavam os últimos socavões mineiros e as derradeiras restevas dos dourados fulgores ainda se esbatiam amortecidas sôbre as trévas do primeiro reinado, quando o câmbio, partindo de 50, $\frac{3}{4}$, em 1822 a 22, $\frac{13}{16}$, em 1830. O Prof. Taunay, na sua tão citada "*História do Café no Brasil*", III, descreve a situação financeira do país, obrigando-nos à conclusão que enunciamos. Quer me parecer que a relação de causa com o efeito está de tal maneira evidente que se faz desnecessário qualquer comentário.

Estou na firme crença de que a causa dos fracassos estrepitosos de Pedro I, reside, de modo evidente, na falta de produção, da qual o café só começou a afluir, de forma sensível, a partir de 1840, como se vê da seguinte estatística:

PRODUÇÃO DE CAFÉ = SAFRAS QUINQUENAIS

	<i>Sacas</i>
1821-1825.....	487.594
1826-1830.....	1.618.202
1831-1835.....	3.304.312
1836-1840.....	4.623.345
1841-1845.....	7.064.913
1846-1850.....	9.383.937
1851-1855.....	12.671.796
1856-1860.....	12.680.466
1861-1865.....	12.014.542

(Taunay, "*Hist. do Café no Brasil*", III, 80).

A estatística acima corresponde à seguinte referente à exportação a qual confirma "in totum" as conclusões que aquela

autoriza, mas o faz de uma maneira ainda mais visível, porque nesta os registros são anuais.

EXPORTAÇÃO CAFEEIRA

	<i>Sacas de 75 kgs. ou 5 arrôbas</i>
1831.....	549.427
1832.....	586.791
1833.....	687.139
1834.....	689.561
1835.....	791.394
1836.....	849.900
1837.....	751.599
1838.....	974.142
1839.....	1.009.723
1840.....	1.037.981
1841.....	1.258.892
1842.....	1.410.998
1843.....	1.425.938
1844.....	1.509.327
1845.....	1.458.768 (3)

(Taunay, "*Hist. do Café no Brasil*", III, 36, 37, 58).

No mesmo livro citado pelo Prof. Taunay, pág. 15, vem uma

(3) Pela estatística seguinte, vê-se bem que em 1845, já o Estado brasileiro estava em situação de folga, graças ao café. Assim seria mais fácil dominar as rebeldias internas e conquistar hegemonias externas:

CIFRAS ORÇAMENTÁRIAS DO MINISTÉRIO DA FAZENDA

Exercícios	Receitas	Despesas	Saldos
1845-1846	26.199	24.463	1.735
1846-1847	27.627	25.221	2.405

"*História do Café no Brasil*", III, pág. 58 — Affonso de E.
Taunay

estatística, que dos anos imediatamente anteriores, suplementa a supra mencionada :

1822.....	97.981
1823.....	95.338
1824.....	99.822
1825.....	101.410
1826.....	105.873
1827.....	280.321
1828.....	349.200
1829.....	387.587
1830.....	484.222
1831.....	549.427

Sabemos pela cronologia que o período de Pedro I foi uma quadra desastrosa para o país nascente. De início, o absolutismo do imperador dissolveu a Constituinte e outorgou ao país uma Constituição do nível da sua mentalidade. Mas logo a seguir os desastres não se fizeram esperar! Tivemos a registrar várias convulsões internas, inclusive a de Pernambuco de 1824, as da Corte, as da Banda Oriental ou Cisplatina, etc., bem como as agitações que culminaram com a abdicação de 7 de abril de 1831. Nesse ato de drama que pôs termo ao primeiro reinado, é certo, houve muita influência francesa, da página da História de França que levou ao fim o reinado reacionário de Carlos X. Era o romantismo e o liberalismo piégas que davam por terra com a reação e o espírito retrasado, a causa básica, porém, desse movimento político foi a econômica. *“Em casa onde não há pão todos mandam e ninguém tem razão*, diz o sábio brocardo popular. E como *“vox populi, vox dei”*, temos que aplicar aquêle dito popular à hipótese sob exame, (4), (5).

(4) Eu penso que a Maioridade em muito pouco teria concorrido para a tranquilidade do país. O advento do café teria sido a grande causa de haver melhorado a situação do país. A economia tem imensa e decisiva força da psicologia coletiva e no desenrolar dos eventos político-sociais. Apesar da economia não aparecer nas análises superficiais,

Não queremos contestar que o liberalismo romântico, com a influência dos acontecimentos franceses, a vida desregrada de Pedro I e seu lusitanismo foram os motivos aparentes e imediatos dos 7 de abril, mas a causa profunda e mediata, foi indu-

ela não resiste a uma exame mais profundo. Infelizmente o passado brasileiro só tem sido estudado na flor da pele. Só tem havido interesse na exposição cronológica! É preciso que se desça a regiões mais profundas, para encontrar as causas verdadeiras e determinantes dos acontecimentos.

(5) Com a República Argentina se deu a mesma coisa, isto é, enquanto a economia nacional não tinha a sustentar uma sólida bases econômica o país vivia em estado de perfeita e completa desordem política e social. Mas logo, em 1865, quando o Brasil começou a encaminhar para Buenos Aires, que era a base de operação dos exércitos aliados contra o Paraguai de Solano Lopez, um grande caudal de dinheiro, o cenário argentino se transfigurou.

Até então, o caos, a anarquia e a desordem tinham imperado no país, onde o caudilhismo gaúcho era o paradigma de um regime autoritário, com influência notória do ambiente dos enormes descampados. Com a guerra da tríplice aliança contra Lopez, a Argentina se abarrotou de dinheiro brasileiro. Isso foi o início da capitalização argentina que "possibilitou" o aproveitamento do solo plano, desacidentado e bem composto quimicamente, com a cultura do trigo.

Isso atraiu capitais ingleses que os inverteram em construções ferroviárias e portuárias, dilatando a área da cultura do trigo, mas sempre evidenciando com nitidez a norma que eu tenho tantas vezes repetido: "*a função a criar o órgão*".

Ao par dessa cultura, possibilitada pela região plana, com o fito de ser conseguida "*mão de obra*", foi importada caudalosamente a imigração italiana e a espanhola.

A seguir a isso, já no fim do oitocentismo, a técnica havia possibilitado a continuação da prosperidade econômica com a câmara Frigorífica, a indústria da carne conservada e com isso a Argentina expandiu o seu pastoreio científico e iniciou a sua exportação do "*frozen meat*". Era outra fonte de riqueza econômica que vinha bafejar o afortunado país, o qual entrou, com a prosperidade econômica, no regime da ordem interna.

É evidente que na Argentina, como no Brasil, como em toda parte, a euforia econômica causa a calma e a tranquilidade.

bitavelmente a falta de base econômica, com a produção cafeeira ainda a engatinhar pelo vale do Paraíba, com uma nascente produção de cerca de 100 a 300.000 sacas anuais. Ora, com essa mínima produção, não seria possível deter a queda de Pedro I, de que a abdicação resultou em uma fatalidade decorrente de uma situação de ordem econômica. Do exposto, pode-se sintetizar as causas do 7 de abril, da seguinte maneira:

Causas da Abdicação:

<i>Causas imediatas e aparentes</i>	{	Temperamento impulsivo de Pedro I Absolutismo de Pedro I Lusitanofilia de Pedro I Liberalismo europeu e espírito centralizador Perda da Cisplatina Influência da revolução que derrubou Carlos X.
<i>Causas semi-imediatas</i>	{	Centralização excessiva (6). Constituição de 1824 outorgada.
<i>Causas mediatas e profundas</i>	{	Situação financeira desesperada, fruto de péssima situação econômica Economia arruinada. (7).

Das estimativas do Capítulo seguinte conclui-se como eram incipientes as lavouras cafeeiras no vale do Paraíba!

(6) No meu livro “*A Evolução da Economia Paulista e suas Causas*”, Comp. Editora Nacional, serie Brasileira, n.º 90, estudo os males desastrosos de uma centralização tal era a base da Constituição de 1824, aplicada a um país imenso e heterogeneo, composto de muitas e variadissimas regiões geográficas, etnicas, historicas, econômicas, etc.

(7) Essas causas são as mesmas que foram enumeradas em capítulo anterior. Com diversa apresentação, diferente disposição e sistematizadas em variadas graduações, as causas apontadas em outro capítulo dêste trabalho. Algumas delas foram mais aprofundadas e outras mencionadas de modo mais superficial, mas a discriminação obedece o mesmo espírito.

Só a partir de 1840 a lavoura teria atingido 50 milhões de pés, com uma produção de cerca de 1 milhão de sacas. Essa produção não era grande, mas já constituía uma excelente fonte de riqueza, tanto mais quanto absorvia um número de escravos diretamente empregados na cultura dos cafezais, muito reduzido, pois que só alcançaria a casa dos 130 mil indivíduos, mais ou menos. O cenário político da época derivou dessa situação econômica, como iremos ver.

Essa fase de incipiente euforia coincidia casualmente com o capítulo político da *MAIORIDADE*, tendo disso surgido a lamentável confusão, a qual tem reinado entre todos os comentadores do passado imperial os quais querem atribuir á *MAIORIDADE* prematura de Pedro II, a tranquilidade interna na política brasileira, aparentes e registradas pelas crônicas. Estas devem ser criticadas e não simplesmente expostas. Nessas críticas a Economia deveria ser ciência interveniente.

Assim, como marcamos como causa da Abdicação de 7 de abril de 1831 e da Regência, a deficiência da lavoura cafeeira, a qual só então começava a produzir resultados econômicos, embora ainda tênues com os seus parcos 10 milhões de pés, essa mesma lavoura engrandecida produzia outras consequências, as quais vamos enumerar:

- a) Impedir a desagregação nacional. Com o fortalecimento do Centro, sob o ponto de vista financeiro, econômico, demográfico, político, social, etc., com a relativa “anemia da periferia” (Nelson Werneck Sodré, “*O Panorama do Segundo Império*”), o organismo brasileiro, como um martelo teve o seu cabo central reforçadíssimo pela riqueza cafeeira, enquanto que a parte percutante dêsse martelo se enfraqueceu relativamente ao Centro apoplético. Daí, a diminuição do centrifugismo e manutenção da estrutura nacional que o ouro

já havia soldado. O café iria solidificar ainda mais, completando a obra do ouro, (8).

- b) A política exterior do Brasil no Prata, fazendo com que o país se alinhasse contra Rosas, Oribe e depois Lopez.

Em virtude do Brasil precisar de regiões planas para a criação de muares necessários para o transporte do café, anteriormente ao advento da ferrovia, coisa que eu chamo de "*ciclo do muar*", já vigente na época do ouro e então recrudescido, determinou a política externa brasileira no Prata. Se essa política foi imperialista ou não, parece-me que é questão secundária. A verdade que me parece transparente e que essa política foi mera consequência do "*ciclo do muar*" a qual terminou ou sofreu alteração de diretriz quando desapareceu a competição pelo muar, varrido pelo advento da ferrovia.

- c) A própria guerra farroupilha. O café produziu um engurgitamento de riqueza econômica no Rio Grande do Sul, aumentando essa parte da periferia, que como um enorme martelo que teve, em virtude do "*ciclo do muar*", a sua massa percutante extraordinariamente

(8) O ciclo do café aumentou enormemente o volume, a massa, a riqueza, a demografia, a força de atração do centro que assim agigantado pôde reter na órbita do sistema sideral brasileiro os seus longínquos e pequenos satélites. Por isso, o Rio Grande do Sul foi retido na comunidade. A sua tentativa de separação, com a guerra Farroupilha, foi fracassando e tomando outro colorido, à medida que o ciclo do café ia se acentuando.

A Banda Oriental que tentou se separar antes que o ciclo do café tivesse aparecido, teve notável sucesso na sua tentativa e não pôde ser retida por um centro brasileiro anêmico ainda a braços com o raquitismo econômico. Por outro lado, essa Banda Oriental engrandecida pelo *ciclo do muar*, animou-se de incoercível força centrífuga, de que resultou a sua independência.

Não é tudo isso evidente?

avolumada. Com isso, se fêz sentir no organismo brasileiro, a força centrífuga, projetando a periferia para fora da comunidade brasileira. À proporção em que se avolumava a cafeicultura no centro fluminense do país, o movimento farroupilha degenerava e morria com Caxias e Canabarro, perdendo o seu colorido separatista.

- d)* Avolumação do tráfico africano. Sim, porque se a cultura cafeeira teve grande evolução progressiva, fatalmente teria havido aumento da mão de obra.
- e)* Adensamento demográfico na região cafeeira.
- f)* Aumento das comunicações regionais, nas zonas cafeeiras.
- h)* Afluxo populacional do resto do Brasil para as regiões cafeicultoras. Isto é, desengurgitamento dos núdulos demográficos nordestinos, baianos e mineiros em favor do centro fluminense e depois paulista.

CAPÍTULO XI

O TRANSPORTE TERRESTRE DO CAFÉ FLUMINENSE

Tôda função produtora, imperiosamente, mais cedo ou mais tarde, faz surgir o órgão de transporte, que, aos poucos, vai aparecendo para ocorrer à sua missão como complemento da produção. Para comprovar essa assertiva, temos que foi a mineração do ouro que fez surgir "*o caminho novo*". Se recorrermos, porém, a um exemplo mais contemporâneo e portanto mais facilmente observável, temos que foi a produção cafeeira do São Paulo contemporâneo que o originou a rede de viação férrea do Estado, tendo antes, ainda em 1847, originado o *caminho da maioria*. Por certo, transportes existiam, mas eram rudimentares e existiam gerando possibilidades isto é, em latência de forma que foi a função produtora que cansou êsse melhoramento do transporte. Isso é tão evidente que dispensa qualquer comentário!

Aplicando essa tese à hipótese da produção cafeeira no vale do Paraíba fluminense, no início do século XIX, temos que, necessariamente, novas vias de comunicação deveriam aparecer com o crescer da produção cafeeira. Foi o que aconteceu! Eis a "*União e Indústria*", eis a *Central*, como consequências da função produtora do café!

A princípio, a produção pequena se satisfazia com os toscos caminhos existentes, só dando passagem a muares, além do "*caminho novo*", com as suas inúmeras variantes, o "*caminho do Couto*", além dos poucos que ligavam os Centros de produção ao litoral, até que, em 1852 Mariano Procópio empreendeu

a famosa estrada de rodagem “*União e Indústria*”, a qual coincide com o antigo “*caminho novo*”, demandando do litoral, à região do médio Paraíba e à de Minas Gerais, (1).

É que a função produtora não mais se satisfazia com os caminhos até então existentes. Ela, crescendo, exigiu aperfeiçoamentos nos transportes, os quais, oportunamente levados a efeito, possibilitaram o aumento da produção. Esta teve lugar aumentada, não porque fôsse determinada nesse aumento, mas porque êle foi apenas possibilitado.

O fator “transporte” apenas possibilita a produção mas não a determina. A função da produção é que determina o aparecimento do órgão.

É de competência do bom governante ocorrer a essas normas e oferecer com oportunidade transporte na proporção das necessidades e não querer que o simples oferecimento do órgão, provoque a função da produção, (2).

(1) É preciso lembrar que a estrada “União e Indústria” era carroçável, enquanto que o “*caminho novo*” só comportava “*cargueiros*”. Disso resultava que a estrada de Mariano Procópio oferecia enorme barateamento do tráfego.

(2) Quando o transporte é oferecido em desproporção à quantidade da produção, isto é podendo realizar o deslocamento de um volume maior que o produzido, há uma sobra inútil de elementos, o que denuncia uma prodigalidade e um esbanjamento de recursos.

E’ o que acontece atualmente com o Brasil, cujos govêrnos centrais vem construindo ferrovias, portos, rodovias, etc., onde não existe a menor possibilidade de produção econômica. Os resultados desastrosos estão aí, patenteados nos pavorosos deficits, que oneram todo o país com enormes massa de peso morto.

O pior é que a lição e a experiência não foram aproveitadas e o Ministério da Viação persiste no tremendo erro, teimando em reaparelhar as deficitárias ferrovias e em recuperações de vias longínquas e sem *possibilidades*, em vez de recuperar o rio Paraíba bem próximo e cheio de promessas e de elementos para produção abundante e variada.

Onde nos conduzirão a ignorância e a falta de cultura dos que nos governam?

É claro que, um escoamento se faz necessário. A produção para não tendo transporte, acumulando-se, estrangulada na área de produção, se limita e morre. Havendo possibilidades de que se materialize êsse transporte, a produção se dá, a função criando o órgão, que toma o desenvolvimento determinado pelo maior ou menor vulto da função produtora. Assim, quando a equação da produção consigna o termo transporte, êsse fator engloba apenas a possibilidade da sua existência. Buscando exemplificar o raciocínio,, cenificamos o quadro econômico do seiscentismo no Planalto.

Haviam então em diversos graus os vários termos, mas em relação ao transporte, apenas possibilidades remotas, através da Serra do mar. Daí a perfeita autarquia que era a economia planaltina!

O transporte não causa, não determina a produção, apenas a possibilita e a gradua, mas não pode haver produção sem transporte. Assim, a função produtora cria órgão transportador! Êste nunca é causa; jamais é fator. Êle se limita a ser unicamente termo possibilitador e influenciador, ou graduador da função produtora.

* * *

Mas o transporte não exige apenas caminhos, que são um dos elementos necessários para que o transporte tenha lugar. O outro elemento de absoluta e imperiosa necessidade, é o veículo trafegador por êsses caminhos. Êsse veículo trafegador pode variar, desde o dorso do escravo, o lombo do burro, o carro transportador, o qual também pode variar de qualidade, até a ferrovia, que também pode ser de diversas espécies.

Isso em tese, que aplicado à nossa hipótese, resulta o seguinte raciocínio:

O transporte do café do local da produção para o pôrto do embarque era efetuado por burros cargueiros, os quais ajae-

zados com uma carga de 120 quilos cada um, transportavam através dos aspérrimos caminhos das montanhas não só as mercadorias de exportação, mas também as de importação. Dessa imperiosa necessidade, tanto o ouro como o café, mais tarde, determinavam a existência de grandes criações de muares e de equinos, como se verifica no capítulo econômico que eu chamo de “*ciclo muar*”. Ora, o muar e o equino, para serem criados na vasta escala, exigida pelo ouro e depois pelo café, até o advento da ferrovia, imperiosamente tornavam obrigatória a existência de grandes planos descampados, onde houvessem grandes extensões de território cobertos de vegetação herbácea.

Ora, regiões com essa feitura geográfica, só existiam no extremo sulriograndense, no Uruguai, ou nas províncias argentinas de Entre Rios, Corrientes, Misiones, etc.

Dêsses raciocínios seguros e lógicos, decorrem várias consequências, perfeitamente engrenadas com os acontecimentos registrados pela cronologia. O “*ciclo do muar*”, apêndice subsidiário dos ciclos do ouro e do café, determinou, pelo seu valor econômico de associado à êstes, certa euforia econômico-financeira na região do extremo sulino do Rio Grande (3), bem como interesse profundamente engrenado nos negócios políti-

(3) Essas estatísticas abaixo confirmam e documentam êsses raciocínios.

QUADRO DA RENDA DAS ALFÂNDEGAS

	36-37	37-38	38-39	39-40
Rio de Janeiro	4.386.250	4.143.431	5.818.162	6.294.794
Bahia	1.389.281	1.043.728	1.665.866	1.611.715
Pernambuco	1.212.318	1.195.081	1.513.975	1.814.218
Maranhão	622.273	492.513	472.828	465.942
Pará	130.941	113.613	182.302	204.606
São Paulo	58.829	41.560	57.770	74.628
Ceará	57.415	53.119	40.835	40.774
Santa Catarina	14.972	15.735	23.081	30.475
Alagoas	15.720	9.038	16.343	33.568
Rio Grande do Sul ...	92.837	60.800	9.000	151.741

cos das nações platinas (Uruguai, Argentina e Paraguai). Daí, é fácil se concluir que todos os acontecimentos ocorridos nessas regiões sulinas, como por exemplo, as guerras cisplatinas, a independência uruguaia, a guerra farroupilha, as lutas entre “*blancos*” e “*colorados*”, as campanhas contra Oribe, Rosas, Lopez, etc., foram meras consequências do “*ciclo do muar*” e portanto dos “*ciclos do ouro e do café*”. Cessado o “*ciclo do muar*”, com o advento da ferrovia, como uma decorrência, também se modificou a política brasileira no Prata e aquietou-se o Rio Grande do Sul. É que:

“*Sublata causa tolitur effectus*”.

A interpretação da História, para ser feita com justeza, exige lógica e bom senso, bem como acuidade de visão e de espírito crítico, marcador da relação entre causa e efeito.

Ainda ninguém teve vistas para êsse fenômeno de causa e efeito e pelas repercussões evidentes causadas pelos capítulos econômicos.

É admirável que essa cegueira tenha atravessado tanto tempo!

	40-41	41-42	42-43	43-44
Rio de Janeiro	7.336.258	7.437.256	5.818.162	7.002.936
Bahia	1.486.237	1.621.773	1.736.718	1.860.384
Pernambuco	1.756.610	1.582.671	1.524.020	1.799.057
Maranhão	645.086	598.142	488.738	576.036
Pará	237.275	250.136	227.923	270.678
Santos	75.715	75.715	—	76.203
Ceará	63.373	63.373	61.000	69.100
Santa Catarina	38.969	38.969	34.031	28.576
Alagoas	33.568	28.682	13.485	24.418
Rio Grande do Sul ...	92.691	300.000	299.051	299.716

(Taunay, loc. cit. 113, III).

(A notar a situação eufórica do Rio Grande do Sul determinada pela 2.^a fase do “*ciclo do muar*”, o qual, evolue com grande destaque pelo desenvolvimento econômico determinado pelo ouro e depois pelo café, até 1870, mais ou menos).

RELATÓRIO DE MANUEL ALVES BRANCO EM 1846

Quadro estatístico abrangendo o valor das rendas da exportação brasileira em oito exercícios de 1836 a 1837 e 1843 a 1844 segundo as diversas províncias

	36-37	37-38	38-39	39-40
Rio de Janeiro	1.253.013	1.398.622	1.595.166	2.003.553
Bahia	525.405	418.783	804.817	524.736
Pernambuco	409.746	512.752	538.960	523.732
Maranhão	215.415	183.698	187.733	110.563
Pará	60.058	60.746	65.400	95.594
Rio Grande do Sul ...	78.974	92.718	93.158	159.623
São Paulo	76.099	64.717	76.221	70.738
Paraíba	76.078	68.405	52.462	53.348
Ceará	38.724	40.400	22.100	22.500
Alagoas	7.800	13.129	23.867	34.345
Santa Catarina	7.425	13.168	13.141	10.027
	40-41	41-42	42-43	43-44
Rio de Janeiro	1.823.002	1.837.764	1.709.583	1.825.914
Baria	567.668	455.530	492.838	574.028
Pernambuco	496.235	397.140	489.631	502.154
Maranhão	164.760	163.631	140.887	154.100
Pará	92.521	90.427	71.567	88.524
Rio Grande do Sul ...	109.254	267.000	183.978	162.460
São Paulo	85.792	62.270	39.487	81.471
Paraíba	59.326	38.955	66.283	60.370
Ceará	20.500	18.600	19.600	27.400
Alagoas	44.642	36.065	48.845	45.867
Sergipe	14.400	17.697	15.422	16.819

(Taunay, loc. cit. 112, III).

Notar o crescimento do Rio Grande do Sul, paralelo ao crescimento da lavoura cafeeira. Essa correlação é de tal evidência que dispensa comentários.

Se porventura não vemos o Rio Grande do Sul em situação mais proeminente, é em razão da guerra Farroupilha que teve lugar na década de 1835-1845, justamente a fotografada por estas estatísticas.

Com São Paulo, em 1842-43, se deu fenômeno idêntico.

A estatística seguinte confirma a mencionada acima:

QUADRO DE FERREIRA SOARES, DAS PROVÍNCIAS NO SEU COMÉRCIO GERAL
NO DECÊNIO DE 1854-1855 A 1863-1864

Províncias		1854-1855	1863-1864
De 1. ^a ordem	Rio de Janeiro	114.934:000\$000	150.797:000\$000
	Pernambuco	27.418:000\$000	32.583:000\$000
	Bahia	28.277:000\$000	40.574:000\$000
	Rio Grande do Sul	15.726:000\$000	22.538:000\$000
De 2. ^a ordem	Maranhão	6.031:000\$000	14.995:000\$000
	Pará	9.325:000\$000	13.513:000\$000
	São Paulo	11.044:000\$000	17.826:000\$000
	Alagoas	2.426:000\$000	10.434:000\$000
	Paraíba	2.347:000\$000	9.310:000\$000
	Ceará	2.232:000\$000	9.310:000\$000
De 3. ^a ordem	Sergipe	1.377:000\$000	4.949:000\$000
	Paraná	2.868:000\$000	3.358:000\$000
	Santa Catarina	1.368:000\$000	2.096:000\$000
	Rio Grande do Norte	572:000\$000	1.902:000\$000
	Piauí	258:000\$000	1.493:000\$000
De 4. ^a ordem	Espírito Santo	439:000\$000	1.214:000\$000
	Mato Grosso	1.500:000\$000	1.951:000\$000
	Amazonas	1.000:000\$000	2.034:000\$000
	Minas Gerais	8.700:000\$000	10.500:000\$000
	Goiás	3.000:000\$000	4.500:000\$000
Recapitulação:			
Províncias marítimas		225.642:000\$000	353.982:000\$000
Províncias do interior		14.200:000\$000	18.985:000\$000
		239.842:000\$000	372.967:000\$000

PROVÍNCIAS MARÍTIMAS

INTERIORES

(Taunay, loc. cit. 169, III).

(Taunay, loc. cit. 169, III).

Se o Rio Grande do Sul era província de primeira ordem, é que tinha uma base econômica que lhe dava importância. Essa base econômica seria o mar.

Se São Paulo era uma província de 2.^a ordem, é que o motivo econômico que o alicerçava, era o pequeno ciclo do açúcar paulista, motivo econômico secundário.

CAPÍTULO XII

A CONCORRÊNCIA

Toda a produção que encontra um congênere no mercado consumidor, seja este originária de onde for, estabelece uma luta econômica que eu chamo de batalha. E' uma batalha anônima, surda, silenciosa, sem o estrepitoso rufar apressado dos tambores a marcar a cadência da morte e do sofrimento, sem o clangor polisonoro dos clarins, fazendo côro com as surriadas da enfurecida mosqueteria, sem o estrondo irado da artilharia, sem a galopada ardorosa da cavalaria, sem os gritos alacres dos vitoriosos, ou o rilhar raivoso de dentes dos derrotados, mas determinando consequências em número e muito mais importantes que os resultados das lutas militares. É, pois, um prélio ferino, no qual são postos em ação todos os recursos econômicos disponíveis pelas partes interessadas. Dêle, isto é do seu resultado, depende, como fatal consequência toda a evolução histórica da nação ou da região empenhada no combate econômico.

A História do Brasil está cheia dessas batalhas econômicas que infelizmente não vem atraindo a atenção na proporção em que deveriam, pela evidente importância delas decorrentes. Assim, se apresenta de magna importância, a qual só não vê quem não quer, o açúcar que como produto econômico puramente brasileiro, foi objeto de uma das mais importantes lutas econômicas jamais feridas, interessando visceralmente as evoluções históricas das regiões brasileiras, que tomaram parte na luta. Eis, por exemplo, o Nordeste brasileiro e a capitania

vicentina empenhados na luta do açúcar! Ambos lutavam encarnadamente, ainda no quinhentismo pelo monopólio fornecedor dos mercados de consumo europeus concentrados em Lisboa, que era o entreposto distribuidor obrigatório. A luta entre as duas regiões brasileiras foi rápida, mas cheia de consequências para elas, (1), (2).

Infelizmente, os nossos intelectuais, mais preocupados com a Cronologia descritiva, aparente e superficial, mais fácil e mais ao alcance de medíocres, não tiveram olhos para êsses fenômenos; não quiseram ter trabalho de raciocinar ou de pensar nas causas originadoras dos fenômenos, que, para serem bem analisados, precisam ser estudados em seus fundamentos e nas consequências que dêles se projetam. Eis que da competição econômica do açúcar, entre regiões brasileiras, resultou, como é facilímo se compreender, tôdas as páginas da vida evolutiva do Nordeste ou da capitania vicentina.

Se aquela região foi rica, populosa, importante, cobiçada até por nações estrangeiras que a invadiram, foi o resultado da

(1) Às vêzes, uma zona brasileira entra em competição econômica com outra também brasileira, decorrendo daí transe que eu chamo de batalha econômica, os quais às vêzes são fenômenos da história do Brasil, que parecem autônomos, mas que de fato, são meras consequências.

Eis concretamente o pensamento acima aplicado à luta competição em torno do açúcar, entre duas zonas brasileiras!

O Nordeste, logo na primeira metade do quinhentismo venceu a capitania vicentina. Como consequência dessa peleja econômica, que foi uma competição surda, silenciosa, inconsciente, etc., tivemos várias consequências, entre as quais:

- a) O povoamento do Planalto piratiningano.
- b) O apresamento.

Tivesse sido o resultado do prélio econômico oposto ao que teve lugar, a nossa terra paulista não teria sido povoada e nem o apresamento teria tido lugar. Sim, porque se a euforia açucareira prendesse no litoral a massa de povoadores, êstes jamais teriam ido para o Planalto e nunca teriam exercido o bandeirismo.

Isso é de tal evidência que não posso atinar como ainda não foi percebido.

primeira batalha do açúcar. Se São Vicente e por conseguinte S. Paulo, vegetou na miséria trisecular, não dispondo de riqueza, nem de população, sendo desprezada e esquecida por todos, a causa foi o resultado da primeira batalha do açúcar.

Caso fôsem os nossos intelectuais, que têm cuidado da História do país, estudar o “*porquê*” da situação rebrilhante do Nordeste e da miséria paulista, esquecendo-se um pouco da Cronologia descritiva, teriam compreendido melhor, muito melhor, o passado brasileiro, dando a êste uma feição muito diversa da que tem tido.

A segunda competição do açúcar é outro exemplo. O Nordeste teve, na segunda metade do século XVII, entre as muitas vicissitudes, o fato de haverem as Antilhas, inglesas, holandesas e francesas, fabricado açúcar. Concomitantemente com êsse evento, a política estabelecida nesses países se fêz ultranacionalista. Com isso e com outros sucessos mais, o Nordeste, outrora com o monopólio açucareiro, perdeu os mercados consumidores, só ficando com as sobras das necessidades açucareiras dêsses países cujas possessões antilhanas fabricavam e exportavam açúcar.

(2) O Brasil, sendo um imenso país politicamente constituído, tem várias zonas econômicas,

“Num país da vastidão da do Brasil, diz Taunay citando Horacio Say, com comunicações internas difíceis, cada porto só podia apresentar aos exportadores os produtos da região de que era a capital geográfico-comercial.

Assim por exemplo o Maranhão, Pernambuco e Bahia não iam ao Rio de Janeiro e a S. Paulo procurar carga com que lotassem de retorno os navios que lhes haviam trazido os produtos manufaturados da Europa. Sob o ponto de vista do comércio externo cada província, ou antes, cada zona do Brasil podia ser considerada como se um país autonomo fôra”.

“*História do Café no Brasil*”, III, págs. 42-43 — Affonso de E. Taunay.

Isso confirma esplendidamente, o que mais tarde, o sergipano João Ribeiro disse do Brasil, chamando-o de vasto arquipélago de ilhas que não se comunicam.

Essa competição, que eu chamo de segunda batalha do açúcar, determinou linhas evolutivas no passado brasileiro, oferecendo causas explicativas de muitos fenômenos aparentemente incompreensível e inexplicáveis.

Vê-se daí a grande importância das lutas econômicas como causadora de linhas evolucionais dos povos nelas envolvidos.

O café, sendo um produto econômico revestido de transcendental importância na vida brasileira, tomou parte e nem poderia ser de outra forma, em árduas lutas e em titânicas competições. Ao estudar a produção cafeeira, não seria possível deixar de verificar a sua enorme influência social, econômica e política na vida brasileira, dos prélios econômicos em que ela foi parte.

Quando no século XVIII, as primeiras sementes do café chegaram ao Brasil, não houve luta econômica alguma a envolver o nosso café.

Não havia então mercado consumidor para o café, essa foi a grande causa de não haver êsse produto se expandido no Norte do país, ou na baía de Guanabara. Já estudamos isso em outra parte dêste trabalho e verificamos minuciosamente que ao par dessa causa já de si decisiva, haviam outras que também negavam as "*possibilidades*" de ser o café, no tempo e no espaço, qualquer base econômica para o país ou para a região em que êle teve início de cultura.

Mas logo que o mercado norte-americano começou a absorver importantes quantidades de gêneros alimentícios, o café se fêz objeto de áspera competição econômica. O mercado norte-americano paulatinamente se tornou magnífico, pois como estudaremos em outro local dêste trabalho. Ele evoluía para essa situação, graças ao potencial econômico que lhe dava o seu ciclo de algodão, dotado de altíssimo nível de vida, ao lado de grande poder aquisitivo, como também dotado de quantidade de consumidores que aumentava descomunalmente. Naturalmente para a conquista dêsse estupendo mercado tinha que haver competição. Foi esta que eu denominei de primeira batalha

do café, que foi a que teve lugar imprecisa e fluidamente na proporção em que os Estados Unidos cresciam, entre 1825 e 1835, mais ou menos, entre o nosso país e as Antilhas.

Nessa competição, o Brasil entrava com vantagens e com desvantagens. Entre as vantagens estava a maior fertilidade do solo brasileiro, possibilitando maior produção.

O solo fluminense margeante do Paraíba, era mais produtivo, pois o rendimento médio da produção era de 344 gramas por pé, segundo Van Delden e Learne (*“Le Brésil et Java”*).

Se cada alqueire de 24.200 metros quadrados comporta 2.000 pés, temos que essa produção mencionada, significa 46 arrobas por alqueire ou 23 arrôbas por mil pés.

Naturalmente não é um prodígio espetaculoso essa produção, pois a média paulista do Oeste, compreendendo o círculo territorial de Campinas, Itu, Pôrto Feliz, Limeira, Mogi-Mirim e Amparo, ia a 108 arrôbas por alqueire, ou 54 arrôbas por mil pés. Isso significa uma produção dobrada em relação à fluminense. Ainda essa média do Oeste paulista não é nada extraordinária, pois que em um século depois, havia fazendas no interior do Oeste paulista em Jaú, Cravinhos, Ipaucú ou Araçatuba, cuja produção média ia ao dobro, no triplo e até no quádruplo dêsses números ultimamente mencionados.

Mas mesma a produção fluminense muitíssimo abaixo da média paulista, era superior à antilhana.

Essa teria sido a grande vantagem da produção brasileira em relação à sua concorrente.

Vejamos agora a inferioridade.

Esta reside no transporte. O meio de locomoção da carga do local da produção em direção ao consumo era o navio a vela.

O transporte em navio a vela era caríssimo, pois segundo os dados de Antonil, interpretados pelos ensinamentos de Simonsen, como se poderá ver em outra parte dêste livro, a tonelada quilômetro saía á razão de 172 réis ou mais, (Boletim n.º 11 da cadeira de Hist. da Civil. Bras. da F. F. P. L., trabalho de D. Myriam Ellis).

Daí se segue que na proporção em que aumentava a distância, também aumentava o custo do transporte e, portanto, o onus que sobrecarregava o produto. Como a diferença de distância entre o Rio de Janeiro, zona produtora, e a zona consumidora norte-americana as Antilhas produtoras e os Estados Unidos consumidores era de 4 para 1, segue-se que o café brasileiro apareceu no mercado norte-americano de consumo, onerado por uma soma quatro vêzes maior que o concorrente antilhano.

Poderia a vantagem que êle levava a respeito da maior produtividade, compensar a desvantagem do transporte? Não posso afirmar nada, pois não aprofundei muito o assunto.

Suponho, entretanto, que a desvantagem marcadora do café brasileiro, no concernente ao transporte, conferia uma tal situação de privilégio ao café antilhano que êste, à sombra do consumo norte-americano, prosperou e chegou a uma tal euforia econômica que atinge às seguintes proporções, segundo o eminente Prof. Taunay, que na sua "*História do Café*" oferece duas estatísticas divergentes. Em uma delas, as Antilhas aparecem, em 1855, da seguinte maneira em relação ao Brasil, (1).

(1) Além dessas estatísticas existe a seguinte que é decisiva para provar a concorrência antilhana.

Por ela se verifica que até o fim do domínio regencial, a produção antilhana era muito maior que a brasileira exportada para a França!

CONCORRÊNCIA DA PRODUÇÃO DAS ANTILHAS, 1827 —
1837 (QUILOS)

	Brasil	Haití	Antilhas e Bourbon
1827	2.568.100	7.264.086	4.125.876
1831	707.193!	2.875.774	1.865.567!
1837	1.562.074	4.947.262	1.401.896!

"*História do Café no Brasil*", III, pág. 49 — Affonso de E. Taunay.

Cuba e Porto Rico tem tido a euforia econômica, financeira, social, etc. baseada no açúcar, o qual vem tendo nos Estados Unidos um inigualável mercado de consumo.

Suprimamos esse mercado de consumo, e com isso, teríamos suprimido a prosperidade magnificente dessas duas "perolas das Antilhas".

PRODUÇÃO CAFEEIRA EM 1855

Brasil	2.858.107
Antilhas	2.283.455
Venezuela	384.298

Em outra estatística, esta reproduzida de Van Delden e Learne, a situação das Antilhas aparece ante o Brasil em 1855:

Brasil	2.841.604
Antilhas	215.012

O eminente Prof. Taunay emite, a propósito dêsse assunto uma outra afirmação, que eu tive a impressão foi bebida em Ukers (*"All about coffee"*). Por ela o Haiti já no século XVIII produzia mais de meio milhão de sacas.

Dessas estatísticas, ainda que divergentes, conclui-se que havia nas Antilhas uma grande e antiga produção do café, a qual teria naturalmente vivido e se alimentado do *"consumo"* norte-americano, o qual era proporcional à pequena população das antigas Treze Colônias e à mínima produção das Antilhas registrada por Van Delder e Learne.

Essa seria, pois, a situação de uma concorrência antilhana ao café brasileiro junto ao mercado norte-americano.

Eis que nessa ocasião precisa, surge um elemento, que, revolucionando a técnica dos transportes, vai romper o equilíbrio dessa situação. É o navio a vapor principalmente o dotado de hélice, inventada em 1832. Essa inovação modificou inteiramente o panorama econômico concernente ao café, oferecendo ao Brasil, isto é, à sua província fluminense, uma situação de poder vencer a competição econômica e se assenhorear do mercado norte-americano. Foi o advento do navio a vapor, importantíssima inovação com que a técnica do transporte marítimo

revolucionou a economia mundial. Sem ela, jamais o café brasileiro teria vencido no mercado norte americano.

Sim, porque o transporte marítimo, a vela por tonelada quilômetros quanto mais longo fôr, mais elevado se faz em dinheiro. Como o custo da unidade de transporte tonelada quilômetro, com o maravilhoso advento do navio a vapor, foi diminuída na proporção de 7 para 1, tornou-se possível a vitória do Brasil na primeira batalha do café, contra o café antilhano.

Disso se faz evidente que, devemos a "*possibilidade*" de termos a riqueza econômica do café, ao advento do navio à vapor.

CAPÍTULO XIII

O CAPITAL NECESSÁRIO À CAFEICULTURA FLUMINENSE

Nada pode ser produzido sem que ocorram os termos mais ou menos vultosos da equação da produção. Ou antes, não há possibilidade de qualquer espécie de produção sem a ocorrência de todos os termos dessa equação, os quais podem variar de volume, segundo as circunstâncias.

A equação é a seguinte:

$$P = E + M + C + t + c$$

Dêsses termos vamos tratar, neste capítulo, do fator *capital*, designado na equação sob a letra *C*.

Não há hipótese de produção qualquer, sem Capital. Êste pode variar, isto é, ser grande ou pequeno. Mas, sem embargo dessa indispensabilidade, o fator Capital é apenas possibilitador da produção.

Esta não poderá jamais se concretizar sem *capital*, mas êste fator imprescindível para a produção, não a determina. Êle apenas a possibilita. Êle apenas oferece, para que a produção tenha lugar, meras "*possibilidades*". Enquanto isso, o fator *consumo*, não se satisfaz apenas em possibilitar. Êle determina a produção, que se faz em consequência dêle, *consumo*. Assim, os norte-americanos consumindo o café, exigem a sua produção. Venha o café, de onde vier; êles exigem imperativamente a existência dessa bebida. Com isso, a produção tem que se fazer,

algures. Esse algures é determinado, pelas possibilidades, que, em maior ou menor número, militem em abono de cada região.

Entre os fatores oferecedores de “*possibilidade*”, está o Capital.

Sem este não teria sido possível a produção cafeeira no rio Paraíba fluminense, mas para que as possibilidades oferecidas pelo capital possam ser aproveitadas e materializadas em uma produção efetiva, será preciso que haja concomitância com outras possibilidades oferecidas por outros fatores e com a determinante, oriunda do *consumo*. Aplicando essa tese à hipótese do café fluminense, temos que seria preciso um certo *capital*, sincronizado com as possibilidades concernentes à *Ecologia*, à *Mão de obra*, ao *Transporte*, etc., engrenadas com a determinante relativa ao *consumo*. Só com a concomitância disso tudo, a produção se efetivará. Uma que falte, a produção não será realizada.

Os termos *E*, *M*, *t* e *c*, são cuidadosamente passados em revista, em capítulos separados deste trabalho. Agora tratarei apenas do Capital.

De onde teria ocorrido o *Capital*, necessário para a produção?

Eu penso que o *Capital* empatado na produção do café proveio de três fontes de origem:

- a) *das Gerais*, em porcentagem que calculo em 60% do capital empatado. O resto do ouro arrancado das estranhas terrenos, esse que Portugal não pôde arrecadar, porque havia ficado nas bolsas particulares dos mineradores. Os Teixeira Leite em Vassouras, por exemplo, teriam trazido com a sua vinda das Gerais, uma certa quantidade de capital. Com centenas de outros emigrados das Gerais teria sucedido o mesmo.
- b) *do Rio de Janeiro* (cidade), porcentagem que eu calculo em 35%. Essa porcentagem seria proveniente dos comerciantes, principalmente dos portugueses estabe-

lecidos nesse entreposto intermediário das Gerais e enriquecidos com o intercâmbio do ouro. O Barão do Rio Bonito, em Barra do Piraí, por exemplo.

- c) *Baixada fluminense*, em porcentagem aproximadamente 5%, (1).

É claro que essas porcentagens não são rígidas, pois elas podem variar segundo o critério subjetivo de cada observador.

(1) Essas porcentagens são inteiramente hipotéticas, por isso é possível que não se acordem com a necessária exatidão. Pesquisas futuras e especializadas poderão corrigir o que eu estabeleço como mero ponto de partida.

CAPÍTULO XIV

A PROSPERIDADE CAFEEIRA FLUMINENSE E OS REFLEXOS DEMOGRÁFICOS (A MÃO DE OBRA)

Não pode haver produção sem mão de obra.

Na História do Brasil pode-se bem constatar essa verdade.

Eis que para a produção do açúcar nordestino foi preciso que se importasse o escravo africano, daí se originando o que se poderia chamar "*ciclo de tráfico africano*", o que, se iniciando no médio quinhentismo teve fim exatamente trezentos anos depois. Quando êsse tráfico não se fazia de vulto, na proporção da indústria agrícola do açúcar, suprindo-a integralmente da mão de obra requerida pelo fabrico daquela riqueza de que o Nordeste brasileiro tinha monopólio mundial da produção, era demandada a mão de obra amerindiana, mais barata e mais fácil de ser obtida.

A procura, mais ou menos acentuada da mão de obra amerindiana conforme as circunstâncias, que dificultavam o tráfico africano e que tornavam maior a cultura canavieira e a manufatura do precioso pó, deu origem ao bandeirismo de apresamento, tornando-o mais ou menos ativo. Eis um outro "*ciclo*" econômico orbitando como um satélite, mais ou menos fulgurante, em torno do sistema sideral do grande "*ciclo do açúcar*" nordestino. Foi o "*ciclo do apresamento*" que deu vida à Paulistânia no seiscentismo, como tanto temos insistido. Assim o "*ciclo do*

açúcar”, tendo sido a “*causa mater*” do Bandeirismo apresador, foi um astro central arrastando em torno de si grande número de ciclos secundários, presos ao principal por visceral dependência. Entre êsses ciclos secundários vê-se o do “*couro*” que tanto reduziu a Capistrano, como se fôsse satélite em torno do grande astro, do qual era mero apêndice. Raciocinando sobre isso, temos que a recíproca do lema estabelecido à propósito do apresamento de ameríndios, causado pelo ciclo do açúcar, é verdadeira: *Sem o apresamento de ameríndios, não teríamos tido a produção de açúcar*. Daí, temos que o apresamento foi credor da grandeza econômica brasileira, nos dois primeiros séculos, como fornecedor de “*mão de obra*”, para o cultivo da cana e o fabrico do açúcar.

Com isso, temos que a economia do açúcar foi inteiramente baseada na mão de obra servil afro-ameríndia.

Não aconteceu coisa muito diferente com o ouro, se bem que com o fulvo metal tenha preponderado o africano.

Tôda a extração do precioso metal também foi baseada no trabalho servil. Igualmente ao açúcar, o ouro foi o astro central em torno do qual orbitavam muitos ciclos econômicos menores, como já descrevemos no Boletim n.º 8 da Cadeira. Pequenas diferenças marcaram o ciclo do ouro, assinalando-o segundo as circunstâncias. Assim, enquanto que o açúcar foi produzido pela mão de obra afro-ameríndia, o ouro foi pela mão de obra euro-africana. É que o apresamento já não mais era possível, e a imigração européia se fazia muito intensa.

O café, ao menos em seus primórdios fluminenses, iria repousar em mão de obra exclusivamente africana mas também unicamente escrava.

O café, a princípio, isto é, nas décadas iniciais do século XIX, foi trabalhado com *mão de obra* que o declínio e a extinção da mineração nas Gerais e da Baixada fluminense tinham dei-

xado sobressalente, mas logo depois a riqueza cafeeira começou a atrair *mão de obra*.

Nós sabemos, por observação, que tãda riqueza econômica atrai, na mesma proporção do seu volume, uma massa correspondente de imigrantes. Foi por isso que eu propuz a seguinte equação, para ser calculada e analisada qualquer onda imigratória:

$$I = R (d-d') t$$

Sendo que, I é corrente imigratória. R é a riqueza econômica existente, a atrair as massas de *mão de obra*. A densidade e outras condições de retenção ou de repulsão da mão de obra, na pátria de origem dessa mão de obra, são marcadas pela letra d . A letra d' significaria, na equação supra, a densidade e as mais condições da região de imigração, isto é, da região para onde se dá a imigração das massas em questão. O transporte dessas massas é destinado pela letra t .

Aplicando essa equação, ao caso especial do café, temos que, uma vez essa fonte de riqueza embalada em expansão, deveria fatalmente ter atraído mão de obra, em grau proporcional ao seu volume econômico, isto é, ao seu valor ou ao seu poder aquisitivo, ao lado das condições de densidade demográfica e de outras circunstâncias próprias às regiões de emigração e de imigração, bem como ao transporte.

O café pelo seu potencial econômico atraiu gente de várias partes para o maravilhoso vale do Paraíba, mas principalmente de:

- a) Baixada fluminense em declínio extinção na sua parte de sudoeste.
- b) Minas Gerais.
- c) Norte do Brasil.

d) África até 1850, (1).

Não se pode ajuizar com exatidão a quantidade porcentual em que cada uma dessas fontes de mão de obra tenha concorrido para que a lavoura de café fluminense tenha sido possível.

Quando se deu o aumento de consumo do café, determinado pelo formidável crescimento norte-americano, conjugado ao advento do navio a vapor, como veremos em capítulo apartado, houve uma incoercível expansão da cultura da rubiácea pelo Paraíba arriba, pelo território paulista, bem como pela região mineira em torno da zona da mata, como veremos adiante.

Tendo se expandido enormemente a ponto de chegarmos à Maioridade, em 1840, já com 50 milhões de cafeeiros produzindo, a lavoura cafeeira naturalmente exigia mais braços, imperiosamente necessários para ocorrer à incoercível e ilimitada expansão em que estava. Nós sabemos que a população norte-americana, em formidável e espetaculoso crescimento, se enriquecia fantásticamente, empanturrando-se de ouro, graças às exportações do algodão da Virgínia, das Carolinas, da Georgia

(1) IMPORTAÇÃO DE ESCRAVOS — Importados da Africa para vários fins:

1840	.....	30.000
1841	.....	16.000
1842	.....	17.435
1843	.....	19.095
1844	.....	22.849
1845	.....	19.463
1846	.....	50.324
1847	.....	56.172
1848	.....	60.000
1849	.....	54.000
1850	.....	23.000
1851	.....	3.287
SOMA	.....	371.625

(apud. Antonio Pereira Pinto, Tavares Bastos e Perdigão Magalhães).

ou do Texas para o Lancashire inglês, mecanizado, graças ao ouro brasileiro, para aí enviado pelo tratado de Methuen.

Com isso, aparecendo o navio a vapor, rápido e efficientíssimo, o mercado norte-americano consumidor do café se abriu formidioso ao Brasil, exigindo imperativamente e de um modo progressivo quantidades de café cada vez maiores!

Ninguém poderia prever até onde iria a fome pantagruélica do norte-americano, cuja população se engrossava com as ondas de imigração que o transporte a vapor tornava possível!

O *consumo* do café subia vertiginosamente e com isso se fazia incoercivelmente necessária uma proporcional expansão e, portanto, um aumento correlativo de *mão de obra*, (2).

Entretanto o Governo imperial, longe de ver êsse fato, fêz coisa exatamente contrária, pois suprimiu o tráfico e nada, absolutamente nada, promoveu para ser substituída a *mão de obra* que faltava como, por exemplo, a imigração. Nem se diga que a imigração teria sido impossível! Nesse tempo, os Estados Unidos recebiam os seguintes contingente anuais de imigrantes.

1820	8.385	27	18.875
21	9.127	28	27.382
22	6.911	29	22.520
23	6.354	1830	23.322
24	7.912	31	22.633
25	10.837	32	60.482
26	10.199	33	58.640

(2) “Um escravo devia tratar, normalmente cerca de dois mil pés de café, produzindo obra de 100 arrobas ou 25 sacas. Às vezes, verificava-se produção maior, em certas fazendas, mas isso geralmente ocorria, quando insuficiente a mão de obra, era empregado menor número de escravos no tratamento de maior número de pés de café. Eleva-se então, a média de produção por cabeça, com grande sacrificio porém, o trato do cafezal e, portanto, do volume e qualidade da colheita”. Simonsen “*Aspectos da Hist. Econômica do Café*”.

Hoje a relação acusa um pouco mais, pois a média vigente é 3 pessoas tratarem 5.000 pés.

34	65.365	45	115.371
35	45.374	46	154.416
36	76.242	47	234.968
37	79.340	48	226.527
38	38.914	49	297.024
39	68.069	1850	369.980
1840	84.066	51	379.466
41	80.269	52	371.603
42	104.565	53	368.645
43	52.496	54	427.833 (3)
44	78.615		

(3) No início do século era a prosperidade causada pelo ciclo do algodão norte-americano, determinada pela mecanização dos cotonifícios ingleses do Lancashire e possibilitado pela invenção de Whitney do descaroçador mecânico, que atraía as massas imigrantistas. O algodão norte americano era o íman. Depois de 1850, o ciclo do algodão, que continuava engrandecido, teve um grande auxiliar, como atractor da imigração européia. Foi o ouro californiano que ao lado do algodão, integrou de forma notoria e visível nessa estatística, o primeiro termo da equação da imigração. À crescente densidade da Europa demográfica e as suas más condições politico-sociais concretizaram o segundo termo dessa equação. As imensas e vazias regiões do Far-West dos Estados Unidos formaram o terceiro termo da equação que foi completada pela invenção do navio a vapor e da helice.

Eis a equação:

$$I = \text{Fonte de Riqueza} \times \left\{ \begin{array}{c} \text{Densidade} \\ \text{e mais} \\ \text{condições} \\ \text{politico-} \\ \text{sociais da} \\ \text{região de} \\ \text{emigração.} \end{array} \right\} - \left\{ \begin{array}{c} \text{Densidade} \\ \text{e mais} \\ \text{condições} \\ \text{politico-} \\ \text{sociais da} \\ \text{região de} \\ \text{emigração.} \end{array} \right\} \times \text{o transporte.}$$

Aplique-se essa equação à cada caso concreto.

Cada um desses termos nada determina. Eles apenas possibilitam. Faltando um deles porem, a imigração não se dará ou será mínima ou insignificante.

Eram avalanches anuais que elevavam a população em aumentos contínuos. E essa população, assim aumentada quantitativamente, também se enriquecia formidavelmente pelo ouro, que, também em avalanches anuais, entrava para os Estados Unidos, vindo da Inglaterra, como pagamento do algodão consumido pelas filaturas e tecelagens de Lancashire e pelas jazidas da Califórnia, que, aos borbotões, enchiam os pioneiros e portanto toda a população norte americana, de inimagináveis riquezas.

Isso obrigava à expansão da lavoura de café brasileiro para abastecer o mercado consumidor norte-americano que crescia. Seria de se conceber que o progredir da expansão da lavoura cafeeira, fôsse proporcional ao crescimento do mercado consumidor. Estava na obrigação, o Império, de aumentar a mão de obra.

A imigração para cá não poderia ter sido promovida pelos homens do Império? Por que não o fizeram, se desde Feijó, com o auxílio de Barbacena, tentava-se promover a imigração? (4).

Mas se essa imigração externa não fôsse possível, então por que não foi intensificada a imigração interna que vinha se realizando espontaneamente como se vê da seguinte estatística, reproduzida de Taunay (*"História do Café"*, II)? Sobre isso, o Prof. Taunay nos oferece os ensinamentos seguintes a respeito do único surto de imigração interna de então conhecido:

TRÁFICO DE ESCRAVOS

(*Remetidos do Norte para o Sul do Império*)

1852	4.409	1857	4.211
1853	2.909	1858	1.993
1854	4.418	1859	963
1855	3.532		
1856	5.006	Soma	27.441

(4) Eu cuido desse assunto mais minuciosamente em capítulo à parte.

Isso não é muito pouco? Por que o Império não triplicou ou quadriplicou êsses totais, com pequeno incentivo?

Onde estão os famosos “*estadistas do Império*”?

Nós estamos no direito de os julgar ineptos, em face da lamentável incúria, que se patenteia aos nossos olhos de críticos!

Enquanto fechavam os olhos para êsse problema, intoxicavam o ambiente psicológico com o pieguismo lírico e romântico de um letradismo livresco sem base no bom senso, o qual, com evidência prejudicou a economia do país. Era o “*meufanismo*” declamado em altofalante regulado com a intensidade máxima. Tenho a nitida impressão que, nos tempos imperiais as questões econômicas evoluíram por si, sem intervenção dos famosos e decantados “*estadistas*”, que não passaram de discursadores.

A grande obra do prof. Taunay sobre o café, está cheia de repetidas observações, enfileiradas com eloquentes clamores sobre a falta de braços. Pelo que evidencia Taunay, o problema era temeroso. Haviam dois meios de resolver:

a) *imigração externa.*

b) *imigração interna.*

Os homens do Império não cuidavam nem de uma nem de outra. Belos estadistas! (5).

Imagine-se como teria sido maior e mais rápida a expansão da nossa cafeeicultura, se tivéssemos tido estadistas de fato. Mas os nossos dirigentes andavam fazendo versos ou medindo órbitas de estrêlas, ou ainda aprendendo sanscrito!

(5) — Muito antes que eu fizesse esse juízo sobre o Império, já o brilhante Caio Prado Junior, (“*Historia Econômica do Brasil*”, 88), assim se manifestava, denunciando o mesmo espírito:

“O imperador D. Pedro II, homem mediocre intelectualmente, tinha contudo pretensões literárias, e se lisongeava muito com a amizade dos intelectuais de renome mundial. A vaidade imperial contribuiu assim para quebrar a resistência conservadora do Conselho do Estado e dos grupos políticos mais fortes naquele momento”.

Dir-se-ia que não poderia o Brasil deixar de proibir o tráfico pela pressão da Inglaterra! Mas essa pressão não deveria ser respondida a bala, como mais tarde Floriano proclamou? Mas se essa pressão fôsse incoercível, quer parecer que, os prejudicados deveriam ser indenizados e correlatamente deveriam ser tomadas medidas que resolvessem, ou ao menos atenuado, o problema da mão de obra.

Tenho a impressão que o Império não compreendeu:

- a) o alcance e a gravidade da cessação do tráfico.
- b) a expansão incoercível da nossa lavoura de café, premida pelos consumidores norte-americanos em aumento rápido e pelo advento do navio a vapor e pela descoberta do ouro californiano.
- c) a correlação entre um fenômeno e outro.

CAPÍTULO XV

O DECLÍNIO DA CAFEICULTURA FLUMINENSE

A cafeicultura fluminense tinha fatalmente que declinar. Diante de uma outra mais vigorosa, por força ela tinha que capitular. Disso se conclui que houve uma competição econômica entre a região fluminense do café, isto é, do vale do rio Paraíba e a região do Oeste paulista. Essa competição econômica, que eu chamo de segunda batalha do café, feriu-se na segunda metade do século XIX e terminou pelo esmagamento completo da lavoura fluminense e pela emigração em massa dos lavradores para as regiões mais ferazes do Oeste paulista, (1).

Naturalmente, como em toda competição econômica, a lavoura fluminense teve vantagens e desvantagens. Entre as desvantagens figura a produtividade. As plantações flumen-

(1) Essas competições econômicas feridas anônima e surdamente entre regiões do mesmo país produzem, às vezes tão importantes consequências que não se pôde deixar de as assinalar. Por isso, denomino-as de "batalhas". Elas têm lugar sempre e constantemente e se resolvem pela maneira mais ou menos eficiente e feliz, como cada região econômica concretiza a equação da produção.

Toda região, para subsistir, tem que vencer uma outra congêner. Os termos da produção de cada cada região econômica, porém, não são fixos e sim variáveis. Geralmente esses termos, com o tempo, vão perdendo valor, e, na constante competição econômica, na qual estão sempre empenhados, às vezes as regiões outrora vitoriosas e poderosas com ares de invencibilidade, são derrotadas por outras regiões, no momento mais afortunadas.

ses, de acôrdo com Van Delden e Learne, produziram 344 gramas por pé, o que equivale a 23 arrôbas por mil pés. As lavouras do Oeste paulista davam, de acôrdo com o mesmo autor holandês, 805 gramas por árvore, ou sejam, 55 arrôbas por mil pés, (2).

O Prof. Taunay, invocando Daniel Pedro Müller, modifica um pouco essa média paulista, achando 62 1/2 arrôbas por mil pés, para as melhores e 48 arrôbas por mil pés para as de situação pior. Essas médias de Daniel P. Müller, Taunay acha baixas e pensa que elas se refiram à zona Norte de S. Paulo.

Como se vê, essas referências dão para as zonas fluminenses uma tal inferioridade em relação a S. Paulo, que êste, com o mesmo número de árvores, produzia mais que o dôbro. Era, pois, uma desvantagem marcada de 1 para 2 1/2, contra a lavoura fluminense. Reduzindo-se isso a dinheiro, de acôrdo com os preços vigentes na época, temos que, enquanto cada mil pés no Oeste paulista rendiam 330\$000 réis, no Paraíba fluminense rendiam apenas 138\$000 réis (em dinheiro pelo valor da época).

Mas, ao par dessa flagrante desvantagem, o café fluminense levava grande vantagem no transporte terrestre.

É sabido que o café era transportado por tropas de muares.

Verificando o custo desse transporte, vamos reproduzir o que já dissemos neste trabalho. O insigne Prof. Taunay, citando Eschewege, nos ensina que o transporte pelo luar em 1814, ficava em 146 réis por tonelada quilômetro. Saint Hilaire confirma êsse cálculo, oferecendo elementos semelhantes. Assim, para se saber enquanto ficava o transporte pelo luar em meado do século XIX, temos de multiplicar aquela quantia por 3 1/2, pois, com a baixa cambial, a libra esterlina ouro, que valia 2\$817 réis, passou a valer 9\$400 réis, (3).

(2) A média atual do Estado de S. Paulo é de 27 arrobas por mil pés.

(3) O câmbio que estava a 52, caiu para 27.

Essa premissa obriga à conclusão de que a tonelada quilômetro ficava então em *511 réis*.

Com isso a lavoura fluminense, distando em média *120* quilômetros do pôrto do Rio de Janeiro, pagava *61\$320 réis* por tonelada. A arrôba valendo, como vimos acima, *6\$000 réis* em média, a tonelada valia *396\$000 réis*, isto é, o transporte absorvia *17%* do valor do produto (cada tonelada).

Enquanto isso, o Oeste paulista, distando, em média, do pôrto de embarque, cêrca de *245* quilômetros, só o transporte terrestre onerava o produto em cêrca de *125\$195 réis* por tonelada. Como o valor da tonelada de café era, como vimos, *396\$000 réis*, o transporte terrestre absorvia *32%* do valor da mercadoria.

Com tudo isso conclui-se que o custo do transporte da zona fluminense era justamente a metade do que onerava o café do Oeste paulista.

Esse conjunto de vantagens e de desvantagens manteve durante muito tempo a lavoura fluminense, pois, parte do que esta perdia na produtividade das suas terras menos férteis, ganhava o transporte terrestre. Ganhava de fato, poi o onus do transporte terrestre não recaia apenas sôbre o café produzido e exportado, mas também sôbre as mercadorias importadas e consumidas pelos lavradores fluminenses as quais, oneradas por um transporte mais barato, seriam também mais baratas.

Esse equilibrio persistia até o fim do penúltimo quartel do século XIX, quando se deu o advento da ferrovia. Esta fêz cair o custo do transporte terrestre, anulando quase a vantagem do café fluminense de tal maneira que a tonelada quilômetro baixou para *66 réis*, pouco mais de dez por cento do que era.

Vejamos mais:

Como na zona fluminense *1.000* cafeeiros produziam apenas um têrço de tonelada, temos que a produção de mil pés seria em dinheiro *141\$000 réis*, pagando de transporte terrestre *19\$740 réis*. Disso resultava um líquido de *122\$260 réis* por mil pés.

No Oeste paulista *1.000* pés produziam uma tonelada com

exatidão, isto é, 396\$000 réis. Como o transporte terrestre ficava em 125\$195 réis por tonelada, havia um lucro líquido de 270\$905 réis por mil pés, mais do dôbro do que rendia a lavoura fluminense, (4), (5).

Mas com o advento da ferrovia, o café fluminense passou a pagar 8\$400 réis, por tonelada, ou 29\$800 réis na produção de mil pés, resultando um lucro líquido de 138\$200 réis por mil pés.

No Oeste o transporte de uma tonelada produzida por mil pés ficava em 16\$800 réis, os quais deduzidos do valor total do

(4) Nessas condições, o café produziu brilhantíssima civilização baseada na economia cafeeira da qual resultou para o Brasil enorme euforia, além das multiplas consequências que se evidenciam com nitidez na evolução política do país. A agudeza intelectual do brilhante historiador e pensador Nelson Werneck Sodré atribui com razão à esplendorosa região do rio Paraíba, a vitória do Brasil na guerra do Paraguai. Eu vou além, penso que o café do vale do Paraíba, foi a grande causa de toda a política externa do país, bem como de muitos dos capítulos da política interna brasileira. O prof. Taunay no seu nunca assaz louvado trabalho sobre o histórico do café no Brasil, no volume 5.º, invocando Eloy de Andrade, descreve maravilhosamente o que foi a grande cafeicultura fluminense principalmente na segunda metade do século XIX. Entre as consequências diretas ou indiretas do café fluminense, pode-se mencionar:

- a) A evolução política administrativa do Império, com a manutenção da integridade nacional.
- b) O crescimento assombroso da cidade do Rio de Janeiro.
- c) A formação da aristocracia rural fluminense que teve tanta influência, projeção e prestígio no 2.º Império.
- d) A morte da baixada fluminense.
- e) A progressão dos meios de transporte entre o vale do Paraíba e o porto de embarque e entreposto mercantil do Município Neutro entre os quais a estrada União e Indústria em 1854 e a ferrovia Pedro II, em 1864.
- f) O enriquecimento do Rio Grande do Sul pelo consumo forçado do muar até o advento da ferrovia.

(5) Esses números não têm minuciosa e matemática exatidão. Eles apenas refletem o problema em suas linhas gerais.

café produzido por mil pés, resulta um lucro líquido de 379\$200 réis, isto é, três vezes o apurado nas terras fluminenses.

Ainda, enquanto isso, o Oeste paulista, com o advento da ferrovia, tinha o seu café onerado em apenas 16\$800 réis, o que resultava a ridícula porcentagem de pouco mais de 0,4% sobre o valor da produção de mil pés de café. A diferença a favor do Oeste paulista ainda mais se acentua, em se tendo em conta que êsse gênero de transporte terrestre inovado pela técnica, qual seja a ferrovia, barateou também tôdas as mercadorias de importação, fazendo incidir nelas menor onus de um transporte terrestre muitíssimo mais barato. Com tudo isso a situação do Oeste paulista ficou tão mais eufórica, que galhardamente venceu a segunda batalha do café. Isso não elimina outras concausas, como, por exemplo, a referente a libertação do braço escravo e à erosão, etc.

Ante essa situação de evidente inferioridade, a lavoura fluminense, notoriamente batida nessa competição econômica que eu chamo *de segunda batalha do café*, não pôde resistir com galhardia a golpes que desferia o vesgo Governo Central, com suas ilógicas medidas de falso liberalismo, a favor do escravo. Privados da mão de obra servil por essas medidas sem a justa compensação da indenização e antevendo um paulatino mas incoercível empobrecimento das terras, os lavradores fluminenses se deixaram tomar pelo pânico e não cuidaram do problema imigratório e da sua solução tão afortunadamente resolvidos por São Paulo.

Ante essa negra situação a gente fluminense, abatida por todos os elementos, não reagia, ficando em atitude mulçumânica e fez como o povo israelita no Egito, transplantou-se em massa para o Oeste paulista; quer dizer, preferia aderir ao vencedor. Suas lavouras ficaram abandonadas. A erosão que uma configuração geográfica ampliava enormemente em seus maléficos efeitos, completou essa obra devastadora, iniciada e causada em grande parte pelo advento da ferrovia.

Consequência de tudo isso, São Paulo recebeu uma outra

onda imigratória. Foi uma enorme corrente de imigração interna, a qual por isso passou incólume aos registros oficiais e à percepção. Insensível e surdamente ela se foi intercalando nos manípulos paulistas que avançavam ribombantemente para os sertões do Oeste. Então a ferrovia Norte de São Paulo, em 1877, havia atingido Cachoeira e a Pedro II, que já perlongava o curso do rio Paraíba, facilitaram êsse êxodo que se foi aca-mar no Oeste paulista.

Tôda a zona de Ribeirão Preto, de Cravinhos, de São Simão, etc., foi invadida silenciosa e anônimamente pela gente que, de 1890 a 1900, abandonou a lavoura fluminense e veio se associar à euforia econômica que os paulistas arrancavam da ubertosa terra do rio Pardo e do Mogi-Guaçu. A êsses fluminenses a nossa calorosa homenagem!

CAPÍTULO XVI

O CAFÉ NO PARAÍBA PAULISTA

Todo acontecimento histórico, para ser restaurado e não tratado descritivamente, deve ser decomposto em três partes:

- a) *causas* que o determinaram;
- b) *descrição do fenômeno* em suas minúcias encaradas também sob o ponto de vista crítico;
- c) *consequências*.

Para se verificar as causas de um fenômeno histórico qualquer, deve-se passar em revista a equação da produção, analisando-a sob seus vários aspectos:

$$P = Tp \text{ (Ecologia geográfica + Ecologia social)} + Mp \text{ (Mão de obra)} + Cp \text{ (Capital)} + tp \text{ (transporte)} + c \text{ (consumo)}$$

Quando dessa equação, o fator *consumo*, que não se consubstância como os demais apenas em tornar possível ou *provável* o total produção, mas a determina naturalmente na presunção da coexistência dos outros fatores, graduando-a na conformidade, em que o seu maior ou menor volume; se avulta, o crescimento da P (produção) é fatal.

Quanto aos demais fatores, são apenas oferecedores de “*possibilidades*” ou mesmo “*probabilidades*”, uma vez que haja coexistência dos fatores restantes.

Sintetizando o assunto quanto às causas, podemos firmar o seguinte esquema:

Causas do aumento da cultura cafeeira	{	Aumento do consumo do café, particularmente dos Estados Unidos e da Alemanha, como estudaremos nos capítulos seguintes, determinando um aumento de produção e por conseguinte de área de cultivo.
		Possibilidades da Ecologia geográfica e da Ecologia social.
		Possibilidades do concernente ao aumento do Capital.
		Possibilidades do relativo ao aumento da Mão de obra, como analisamos no capítulo anterior.
		Possibilidades do transporte, isto é, a locomoção do produto do local da produção para o local do consumo, de acôrdo com estudo à parte no capítulo seguinte.

Como vamos consagrar um capítulo especial ao fator “*consumo*”, que determina a produção, limito-me a analisar os demais, que apenas a tornam possível ou provável, uma vez que coexistam, em maior escala, os demais fatores. Vejamos, assim, o concernente às Ecologias:

As ecologias, a geográfica e a social, isto é, as atmosferas física ou natural e a artificial, que envlvem a cafeicultura, em expansão, Paraíba arriba, não sofreram grandes modificações. Se estas se fizeram sentir, teria sido no sentido de melhorar, ainda mais êsse fator, pois como já vimos, ao invocar a citação de Van Delden e Learne (“*Le Brésil et Java*”), a produção fluminense era de 344 gramas por árvore, enquanto que a paulista era de 805 gramas por árvore. A produtividades paulista mais do dôbro que a fluminense, significava terras melhores, Ecologia mais favorável.

Mas, a meu ver, a parte da Ecologia que maior influência exerceu no ser orgânico, a ela submetido, foi o complexo climático.

Como sabemos, o complexo climático do Planalto paulista

tem como característico principal a grande amplitude de termométrica, que determina pela sua ação estimulante, uma atividade sem par.

Dessa série de "*possibilidades*", que eu classifico, como "*probabilidades*" oferecidas pelo meio ecológico favorável, reunidas a outras que vou revistar, adveio a expansão cafeeira pelo Paraíba, uma vez que o consumo em aumento, obrigava, determinando um correlativo aumento de produção.

Seria preciso imperativamente um aumento de área de cultura cafeeira de que se conseguiria um crescimento da produção, na proporção em que aumentava o consumo. A população norte-americana, como vimos, crescia numericamente de um modo assombroso, galgando rapidamente as várias dezenas de milhões de habitantes e além disso crescia formidavelmente no seu poder aquisitivo, graças, principalmente, ao imenso aumento das suas culturas de algodão, com o que incrementava enormemente suas vendas desse produto para a Inglaterra, cuja fome da matéria prima algodão se aguçava multiplicada pela mecanização das suas tecelagens e filaturas do Lancashire. Com isso, repetimos, os norte-americanos se opulentavam ainda mais, além do que, conseguiam com o ouro californiano uma elevação ainda maior do seu já grande poder aquisitivo.

Assim, com o seu poder aquisitivo enorme aumentado e a sua população acrescida, os norte-americanos passaram a exigir maiores e sempre maiores quantidades de café, que podiam comprar.

Eis que, dessa necessidade de satisfazer ao consumo norte-americano, adveio a determinação do aumento proporcional das culturas cafeeiras.

Essa determinação, defrontando-se com os conjuntos de "*possibilidades*", não só os apontados, mas outros que ainda pretendo analisar, efetivou-se na própria região do Paraíba. Isso deveria ter-se dado, mais ou menos, em 1835 a 1850.

Naturalmente um aumento de cultura, pelo Paraíba arriba,

isto é, no seu trecho paulista, exigia um incremento proporcional de capital. De onde teria vindo êsse Capital?

Eu penso que das seguintes proveniências:

- a) *do próprio Planalto paulista*, do pequeno ciclo do açúcar paulista que estudo em capítulo independente, bem como do ciclo do muar que eu também analiso em separado;
- b) *das gerais*, principalmente da parte do sul, dos restos da mineração que haviam sido poupados por Portugal
- c) *do Rio de Janeiro*, isto é, da cidade comercial, centro intermediário das minas e do café fluminense. Alguns capitais acumulados nesse entregosto mercantil teriam sido aplicados na expansão cafeeira pelo curso paulista do Paraíba, principalmente por intermédio dos comissários, que adiantavam os custeios aos fazendeiros;
- d) *do comércio de café de Santos*.

Com essas quatro fontes de abastecimento de capitais, a expansão da lavoura pelo rio Paraíba, teria resolvido um dos seus problemas, com o que caminhava mais uma passada, no sentido de stisfazer a fome do norte-americano, em matéria de consumo de café.

Para essa expansão, seria preciso ser resolvido outro problema, referente a outro fator equacionado. É o problema da mão de obra.

Não é possível haver produção sem mão de obra.

Por outro lado não é possível, também, realizar a produção, tendo sido resolvido apenas o problema da mão de obra.

Com êsses dois postulados, torna-se claríssimo que o fator mão de obra não é "*determinante*", mas apenas "*possibilitante*", isto é, êsse fator só e isolado não obriga à produção. Êle conjugado a outros complexos de "*possibilidades*" origina a "*probabilidades*", as quais morrerão ou não, dependendo da existência da "*determinante*" — consumo.

Se existir, a produção se fará. Se não existir, as “*possibilidades*” e as “*probabilidades*” morrerão e a produção não será efetivada, pois que o produto, sem ter previamente um consumo, mais ou menos proporcional, nunca será concretizado.

Assim, para qualquer espécie de produção, é preciso um *consumo*. Eis o único fator “*determinante*”. Os demais termos da equação assinalada supra, não unicamente “*possibilitantes*”.

* * *

Assim depois de haver feito a análise do termo concernente ao Capital, vamos realizar o mesmo trabalho quanto à mão de obra, que é o termo sucessivo da equação da produção cafeeira.

É bem evidente que a lavoura de café não poderia se estender sem braços. De ordinário, 5.000 pés de café exigem 2 pessoas para tratá-los. Se dobrarmos êsse total e se ainda elevarmos êsse total para 5, tendo em vista o elemento necessário para os serviços domésticos e urbanos, etc., chegaremos a êsse resultado.

Donde conseguir a mão de obra necessária para formar a lavoura?

São Paulo dispunha das seguintes fontes do aprovisionamento de mão de obra:

- a) *do próprio Planalto*, de elementos, até então empregados nos trabalhos da produção açucareira, isto é do pequeno ciclo do açúcar paulista e do comércio do luar, bem como do transporte da produção paulista;
- b) *das Gerais*, dos restos dos elementos, até então empregados na mineração, cuja extinção havia deixado muitos braços a sobrar; (1)

(1) Não se pense que, a extinção do ciclo do ouro tivesse transformado Minas Gerais em um deserto! Longe disso! Nem que o fim do ouro tivesse feito da opulentíssima Minas Gerais uma carcassa decadente!

É certo extinguiu-se a fonte de renda que era o ouro, mas o povoamento estava realizado, construídas as cidades, as vilas, etc. A população emigrada com o fim da riqueza aurífera foi uma porcentagem muito pequena do total que a província das Gerais. Não houve progresso econômico. Mas sob o ponto de vista demográfico, a região continuou como a parte mais povoada do Brasil. Tanto é verdadeiro o espírito que emana desse raciocínio que durante todo o século XIX e boa parte deste, Minas foi a parte de maior população do país. Assim, o ouro, embora tendo se extinguido, deixou fixada na região uma enorme massa populacional, que embora sem o rebrilho de uma grande economia, se mantinha em número crescente que não se havia abatido com a sangria emigratória para o vale do Paraíba, onde o café iniciava uma radiosa carreira para a prosperidade. Uma prova indireta do que afirmo é a repartição de escravos das diversas partes brasileiras em 1874, segundo Taunay na sua "*Hist. do Café*", V:

Província do Rio de Janeiro	304.744
" de Minas Gerais	235.115
" da Bahia	173.639
" de São Paulo	169.964
" de Pernambuco	91.150
" do Rio Grande do Sul	83.360
" do Maranhão	56.661
Município Neutro	47.250
Província de Espirito Santo	18.126
" do Pará	14.611
" do Paraná	10.705
" de Santa Catarina	10.155
" de Goiás	10.174
" de Mato Grosso	6.932
" do Amazonas	1.183
" de Sergipe	32.964
" de Alagoas	32.242
" da Paraíba	26.025
 TOTAL	 1.309.098

Assim pode-se conceber Minas como sendo sempre a generosa cornocópia de gente constituidora da "mão de obra" para as atividades produtoras de outras partes brasileiras. O aumento vegetativo das populações das Gerais, permitia essa situação da antigamente opulenta região central brasileira.

- c) *do nordeste*, dos braços até então empregados na produção do açúcar, em declínio, pelo resultado funesto da segunda batalha do açúcar, agravado, no século XIX, pelo advento do açúcar de beterraba;
- d) *do Paraíba fluminense*, dotado de terras menos férteis, com menor produtividade e portanto com menor força de retenção. Com isso, seria fácil a emigração da escravaria fluminense e dos elementos avulsos para as zonas novas e promissoras no território paulista do Paraíba;
- e) *da Baixada fluminense* em processo rápido de extinção. Dessa região, que não mais produzia, ia paulatinamente sendo abandonada.

Mas, sem embargo dessas fontes abastecedoras de mão de obra, que fez com que a população da zona sofresse o seguinte progresso, de acordo com Sérgio Milliet, (*"Roteiro do Café"*, 18 e 21):

1836	—	105.679 habts.	prod.	510.406 a.	ou	4.9 a.	per capita
1845	—	146.055 habts.	prod.	2.737.639 a.	ou	18.7 a.	per capita
1886	—	338.533 habts.	prod.	2.074.267 a.	ou	6.0 a.	per capita

Apesar desse crescimento rápido da população regional, ainda assim havia crise de braços. É o que se vê do trabalho do Prof. Taunay, *"História do Café no Brasil"*, que reproduzindo os relatórios dos presidentes provinciais, em todos eles constata o reflexo da "grita" popular. Falta de gente para ocorrer ao crescimento da lavoura cafeeira, a qual obedecia ao ritmo do aumento do consumo, determinado pela rápida metamorfose da enriquecida e cada vez maior população norte-americana e da urbanizada e industrializada população européia.

Sem embargo dessa premente necessidade econômica, concernente à *mão de obra*, os nossos *"homeys do Império"*, esses decantados estadistas, chamados de *"imortais"*, que só por iro-

nia, justificavam êsses qualificativos, em vez de prover essa falta, incentivando a imigração ou ao menos promovendo o fluxo interno do Nordeste, abandonado pela atividade, pela prosperidade e pela euforia; para as regiões, onde o trabalho era requerido, nada faziam nesse sentido. Êsses decantados estadistas imperiais, em vez de cuidarem do problema econômico-social, levavam declamando discursos, embebedados com o romântico pieguismo e com o letradismo demagógico, saturado do lirismo daquele espírito irreal da Revolução francesa. Assim é que, em face dessa premente situação, os dirigentes imperiais agiram exatamente em sentido diametralmente oposto ao que lhes competia. Trataram com frenético entusiasmo e com ingênuo lirismo, próprio de cerebrações mal orientadas, de diminuir o total de braços para uma lavoura que devia crescer, impulsionada por outros fatores. Promoveram com estrépito de infantil alacridade, a materialização de medidas sucessivas que deviam diminuir os já poucos braços existentes, como a supressão do tráfico, a lei de ventre livre, a lei dos sexagenários, etc.

Passemos agora a falar do transporte.

Êste, servindo à produção cafeeira do vale do rio Paraíba na parte paulista, pode ser dividido em duas partes:

- a) o transporte terrestre, isto é, desde o local da produção até o pôrto de embarque;
- b) o transporte marítimo, isto é, desde o pôrto do embarque até o país consumidor.

Vejamos a primeira parte.

De acôrdo com os dados fornecidos por Sérgio Milliet, no seu "*Roteiro do Café*", a produção do vale do Paraíba paulista era, em 1836, de 510.406 a. É muito difícil se conseguir elementos concernentes exatamente ao café paulista do vale do rio Paraíba, pois todos os cômputos dizem respeito à produção "*in totum*" do vale do Paraíba, compreendendo os cafés paulistas e fluminenses. Ou então êsses cômputos todos falam indiscriminadamente em cafés paulistas, que podem ser os do vale do

rio Paraíba e os do Oeste, que também produzia, em escala não pequena. As únicas estatísticas, nas quais eu encontrei a produção do vale do rio Paraíba paulista, discriminada da parte dos cafés produzidos no Oeste paulista é a citada do “*Roteiro do Café*”, referente ao ano de 1836, a qual fazia a produção subir a 510.000 a. no vale do Paraíba paulista unicamente e uma produzida por Taunay, na sua “*História do Café no Brasil*”, III, referente ao ano de 1855, parte do Relatório do Conselheiro José Antônio Saraiva, a qual dá à produção da zona do rio Paraíba, em São Paulo, o total de 3.000.000 a. ou 45.000.000 quilos, (2).

Com referência aos cafés paulistas saídos pelo pôrto do Rio de Janeiro, Taunay, no seu trabalho citado, oferece várias estatísticas, mas que consignam apenas os cafés paulistas, denominação genérica, saídos pelo pôrto de Guanabara, com ex-

(2) Relatório do Presidente, José Antônio Saraiva em 1855, mencionado por Taunay, “*Hist. do Café*”:

	<i>Arrobas</i>
Bananal	554.000
Taubaté	354.730
Pindamonhangaba	350.000
Campinas	335.550
Jacarehy	204.010
Queluz	200.000
Areias	186.094
Lorena	125.000
Limeira	121.800
Parahybuna	118.320
Villa Bella	112.500
Guaratinguetá	100.885
Mogy das Cruzes	100.000

Nota: Principais municípios cafeeiros, quanto à produção acima de 100.000 arrobas.

clusão dos saídos pelos pequenos portos do litoral de Santos a Angra dos Reis, (3).

Muitos cafés paulistas da zona do rio Paraíba, de fato, procuravam o pôrto do Rio de Janeiro. Outros, porém, saiam pelos pequenos portos de Angra, de Mambucaba, de Parati, de Poruba, de Ubatuba, de Mococa, de Caraguatatuba e de São Sebastião.

Infelizmente não sabemos qual a porcentagem da produção do vale do rio Paraíba paulista que se teria escoado pelo pôrto

(3) QUADRO DAS SAFRAS EXPORTADAS PELO PORTO DO RIO DE JANEIRO (arrobas) :

	<i>São Paulo</i>	<i>Minas Gerais</i>
1839-1840	842.917	189.497
1840-1841	806.542	234.193
1841-1842	699.962	301.231
1842-1843	764.418	264.211
1843-1844	965.521	348.391
1844-1845	947.751	348.407
1845-1846	949.533	370.597
1846-1847	1.091.094	487.544
1847-1848	1.196.180	746.901
1848-1849	1.107.033	664.808
1849-1850	1.286.089	96.498

EXPORTAÇÃO PELO PORTO DO RIO DE JANEIRO

Exercicios	Cafés de S. Paulo	Cafés de M. Gerais
	<i>Arrobas</i>	<i>Arrobas</i>
1851-1852	1.247.938	784.034
1852-1853	1.030.642	648.698
1853-1854	1.249.339	792.971
1854-1855	1.562.477	930.010
1855-1856	1.300.927	853.880
1856-1857	1.356.246	803.823
1857-1858	924.773	753.733
1858-1859	1.232.454	802.342
1859-1860	1.015.770	634.935
1860-1861	1.344.135	1.427.014

do Rio de Janeiro e qual a porcentagem que teria saído pelos pequenos portos do litoral paulista. Também teria sido possível êsse café, saído pelos pequenos portos, tivesse demandado o Rio de Janeiro, pela via marítima, daí sendo transbordado para navios que demandassem o estrangeiro.

Não temos elementos para afirmar se o total do café paulista, saído pelo Rio de Janeiro, abrange ou não os cafés igualmente paulistas do vale do Paraíba, que transitavam pelos pequenos portos do litoral de S. Paulo.

1861-1862	.....	1.150.692	893.947
1862-1863	.....	793.534	1.145.486
1863-1864	.....	721.158	1.144.536
1864-1865	.....	1.202.309	1.297.724
1865-1866	.....	1.054.603	1.422.977
1866-1867	.....	1.120.159	2.390.220
1867-1868	.....	1.113.863	2.149.354
1868-1869	.....	1.387.249	2.155.182
1869-1870	.....	1.251.252	2.515.116
1870-1871	.....	1.303.803	2.392.922
1871-1872	.....	889.543	1.783.461

EXPORTAÇÃO PELA GUANABARA

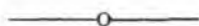
Exercícios		Exportação	Cafés
		Total	Fluminenses
		<i>Arrobas</i>	<i>Arrobas</i>
1851-1852	.....	9.694.127	7.535.844
1852-1853	.....	8.330.085	6.535.113
1853-1854	.....	10.145.122	7.988.551
1854-1855	.....	12.052.310	9.369.107
1855-1856	.....	10.968.828	8.602.658
1856-1857	.....	10.445.593	8.097.879
1857-1858	.....	9.431.509	7.593.200
1858-1859	.....	10.319.801	8.082.953
1859-1860	.....	10.618.085	8.746.361
1860-1861	.....	10.559.473	7.554.735
1861-1862	.....	7.460.753	5.136.564
1862-1863	.....	9.937.710	4.869.182

Em todo o caso, o total dos cafés paulistas que passaram pelo Rio de Janeiro já é uma soma elevada que, de acôrdo com a população de então, oferecia um elevado índice de produção “*per capita*”.

Apesar de tudo, muito da produção cafeeira do vale do Paraíba passa a Serra do Mar em vários pontos.

Com a expansão da cafeicultura pelo rio Paraíba arriba,

1863-1864	.....	7.460.753	5.479.544
1864-1865	.....	9.114.153	6.284.651
1865-1866	.....	9.802.992	7.072.961
1866-1867	.....	13.202.691	9.308.654
1868-1869	.....	12.844.794	8.920.247
1869-1870	.....	11.037.023	6.723.550
1870-1871	.....	11.961.440	7.722.608
1871-1872	.....	10.089.741	6.988.412



QUADRO DA EXPORTAÇÃO DO CAFÉ PELA PROVÍNCIA DO RIO DE JANEIRO NOS EXERCÍCIOS DE 1861 A 1869

	R. de Janeiro	Minas	S. Paulo
	<i>Arrobas</i>	<i>Arrobas</i>	<i>Arrobas</i>
1861	 7.754.735	1.427.014	1.344.135
1862	 5.136.564	893.977	1.150.692
1863	 4.869.182	1.145.486	793.534
1864	 5.479.549	1.144.536	721.158
1865	 6.284.651	1.297.724	1.160.131
1866	 7.072.961	1.422.977	1.054.692
1867	 9.308.654	2.448.915	1.139.222
1868	 7.755.790	2.149.354	1.193.836
1869	 8.926.247	2.155.182	1.387.249

(Eu penso que essa estatística seja referente às saídas pelo pôrto do Rio de Janeiro).

“Tôda a produção cafeeira de Rezende, Barra Mansa, Piraí, São João Marcos e Vassouras é, nos meados do século passado, trazida por grande caravanas de cargueiros até Mangaratiba (Soares Ferreira — “*História da Estrada de Mangaratiba*”) Oliveir Vianna, “Pop Medirion”.

penetrando em território paulista, a decadência iniciou sua obra devastadora na província fluminense. Esse declínio que se havia iniciado em meados do século XIX, prosseguia lento e paulatino até o advento da República. Eu atribuo às seguintes causas a decadência da lavoura fluminense:

Causas da decadência da lavoura
cafeeira fluminense

- Advento da ferrovia, suprimindo a maior vantagem do café fluminense sobre o Oeste paulista.
- Composição química de um solo menos produtivo determinando procura de melhores terras.
- Sistema descuidado e extensivo de exploração do solo.
- Leis anti-esclavagistas determinando carência de mão de obra.
- Emigração em massa para São Paulo!
- Configuração física das terras fluminenses muito montanhosas, as quais se gastam e se empobrecem muito rapidamente, principalmente pelas erosões, (4).
- Falta de imigração européia.

(4) Caio Prado Junior o eminente autor da "*História Económica do Brasil*", na pág. 172-3 deste livro diz:

"A causa é sempre semelhante: o acelerado esgotamento das reservas naturais por um sistema de exploração descuidado e extensivo. Isto será particularmente sensível no caso que temos presente. Esses terrenos de fortes declives onde plantaram cafés não suportarão por muito tempo o efeito do desnudamento de florestas derrubadas e da exposição do solo desprotegido à ação das intempéries. O trabalho da erosão foi rápido. Agira-se sem o menor cuidado e resguardo a mata foi arrasada sem discernimento mesmo nos altos; plantou-se o café sem atenção a outra idéia que um rendimento imediato. O desleixo se observa na própria distribuição das plantas em que se adotou o plano simplista e mais cômodo e expedito de fileiras em linha reta acompanhando os declives; não havia disposição mais favorável à ação de erosão. O resultado de tudo isso foi desastroso: bastaram uns poucos decênios para se revelarem rendimentos aceleradamente decrescentes, enfraquecimento das plantas, aparecimento de pragas destruidoras. Iniciava então a decadência com todo o seu cortejo sinistro, empobrecimento, abandono sucessivo de culturas, rarefação demográfica".

Apesar de em flagrante declínio, como se pode verificar dos quadros estatísticos da notas 1 e 2, pelos quais a produção fluminense, que em 1851 era de cerca de 80% da exportação do Rio de Janeiro, caiu para 69% em 1871.

Mesmo em números absolutos, êsse fenômeno transparece, pois em 1851 a zona do rio Paraíba fluminense exportava, pelo pôrto do Rio de Janeiro 7.500.000 arrôbas e vinte anos depois as safras exportadas haviam diminuído de 10%.

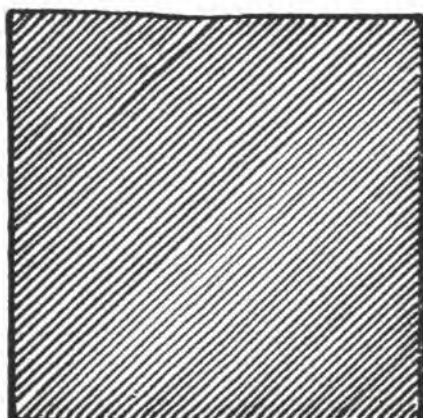
Entretanto o declínio se existia, como era evidente, não se fazia com rapidez. É que as causas determinadoras dêsse declínio, como se pode verificar do esquema que elaborei acima, só se fazem sentir com grande lentidão. Assim, por exemplo, as Leis anti-esclavagistas.

Elas foram sucessivas e entre elas medeiou grande lapso de tempo.

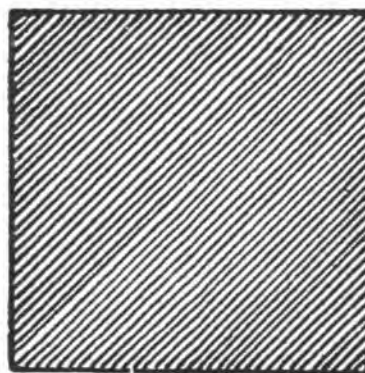
A primeira delas foi de 1850, a chamada Lei Euzébio, que determinava a cessação do tráfico. A segunda foi em 1871, chamada Lei Rio Branco, ou do Ventre Livre. A terceira em 1885, chamada Lei dos Sexagenários. A quarta, e final, foi em 1888, chamada Lei Áurea.

Essas leis tôdas causaram a decadência da cafeicultura fluminense, que, sem a mão de obra servil, não podia arcar com as despesas.

PROPORÇÃO ENTRE AFRICANOS E AMERÍNDIOS NO
PLANALTO NO SÉCULO XVIII

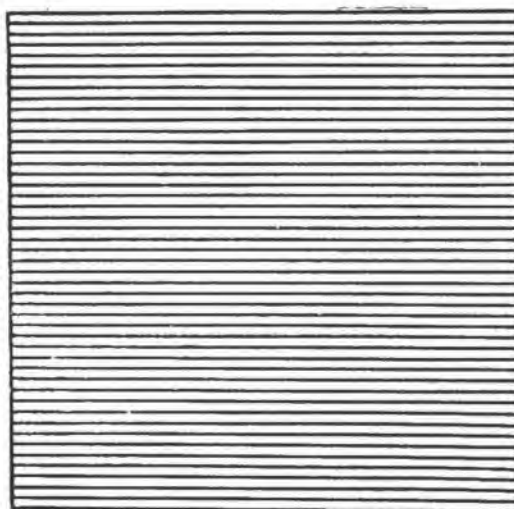


Africanos — 8



Ameríndios — 7

PROPORÇÃO ENTRE
Africanos e Ameríndios no
BANDEIRISMO



Ameríndios



Africanos

Pesquisa realizada em 2.000 inventários dos séculos XVI e XVII nas
quais foram encontrados 8.000 índios e 265 africanos o que significa
uma proporção de 34 índios para 1 africano.

Do Boletim 115 da F. F. C. e L. da U. S. P.

CAPÍTULO XVII

O N E G R O

Como vimos, em outras publicações, no século XVII não havia quase pretos em São Paulo. A questão era simplíssima e se resolvia em virtude de dois argumentos, cada um dos quais seria suficiente para derimir qualquer dúvida a respeito: (Ellis, *“Resumo da História de São Paulo”*).

- a) Os paulistas que eram apesadores de escravos, não iriam se utilizar de mercadoria congênere da sua, ou antes, não iriam buscar concorrência para o produto de sua indústria básica que era o apresamento.
- b) Os paulistas que eram muito pobres não tinham poder aquisitivo para adquirir, sem necessidade, mercadoria tão cara como era o escravo africano.

Assim, no século XVII, a população paulista era quase que absolutamente euro-americana. No século XVIII porém, o ouro com as suas circunstâncias decorrentes mudaram o cenário étnico das populações paulistas.

Em 1813, segundo Taunay, citando Eschwege, a população paulista era de 209.219 habitantes, dos quais:

Branços	.....	112.905 ou 54% do total
Mulatos	.....	54.701 ou 26% do total
Pretos	.....	41.553 ou 20% do total

Para 1837 apud Daniel Pedro Müller, Taunay constatou a seguinte distribuição dermocromica para os 326.902 habitantes de S. Paulo, que então compreendia o Paraná:

Branços	172.879 ou 53 % do total
Mulatos	74.146 ou 22,5% do total
Pretos	79.122 ou 24,5% do total

Desse total de 326.902 habitantes, 239.969 ou 76% eram livres, 86.993 ou 24% escravos.

Dessas duas estatísticas comparadas se verifica que :

- a) A população total de S. Paulo sofreu um aumento de 51% em 24 anos. Aumento enorme, se tivermos em consideração que o café ainda não havia iniciado a sua expansão. Isto significa 2,1% por ano.
- b) Os brancos paulistas aumentaram cerca de 50% em 24 anos, quase a mesma taxa de crescimento que a população total.
- c) Os mulatos tiveram um aumento de cerca de 40%, no conjunto populacional de S. Paulo passaram a figurar com menor componência porcentual.
- d) Os negros cresceram em numero na razão de 90% e tiveram também aumento porcentual na componência do conjunto demográfico paulista. Isto significa um aumento anual de 3,8%.

Daí conclui-se que o crescimento do elemento negro foi o maior e a explicação desse fenômeno está na causa econômica do pequeno ciclo do açúcar, pois o café só teve expansão muito tempo depois.

Sim, porque todo o acontecimento histórico deve ter causa, que justifique ou explique, seja a justificação ou a explicação que fôr. Ante isso, devemos descobrir a causa :

- a) Desse crescimento demográfico paulista, o qual, com evidência não teve lugar só pelo aumento vegetativo.
- b) Dessa alteração dermocrômica no conjunto populacional paulista.

Alem disso, nos diz Taunay, citando Daniel P. Müller, en-

tão haviam em S. Paulo, 86.993 escravos. Pergunta-se porque-Que atividade exerciam esses escravos, se a expansão cafeeira só se deu muito mais tarde?

Depois, o contingente aumentou. Em 1872, o recenseamento então feito pelo Governo Central constatou em S. Paulo 837.354 habitantes, dos quais 20.06% ou 167.747, pretos.

Isso quer dizer que a população de S. Paulo tivera um crescimento de 155% em 35 anos, ou seja 4,4% por ano.

Os brancos no conjunto total figuram com 400.000 ou 46%. Isso representa um aumento de 130% ou seja 3,7% por ano.

Menor aumento tiveram os negros, pois passaram a 167.470, isto é com 20% sobre o total, porcentagem menor que a de 35 anos antes com 105% de majoração em 35 anos, ou 3,0% por ano.

É que a lei da supressão do tráfico realizava seus efeitos os quais se faziam mais avolumados ainda com a mestiçagem.

Eram os mulatos em 1872, 254.000, representando 30% da população paulista, com crescimento de 240% em 34 anos ou 7% ao ano.

Aumento formidável ! Era a mestiçagem intensa que se fazia sentir ! De qualquer modo vê-se como a população paulista se ampliava. Era a base econômica que com o início da cultura cafeeira se dilatava. O "*rush*" havia tido início !

* * *

A Inglaterra depois de ter mecanizado o seu trabalho, quis afastar qualquer concorrência de braço escravo em outros países, promovendo a libertação. Daí ter ela, que sido a maior traficante da mercadoria humana desde o famoso Hawkins dos dias elizabetanos, se ter feito campeã do humanismo e da liberdade. Eis como se explica a campanha de Wilberforce no Parlamento britânico, a qual terminou vitoriosamente em 1807, com a proibição do tráfico. Não contente de haver promovido essa

medida em sua casa, os ingleses quiseram impô-la em outros países. Uma das primeiras vítimas desse liberalismo inglês foi o Brasil, que desde o tratado de 1810, com a Inglaterra no qual D. João VI, rei de Portugal fugido de Napoleão e portanto senhor do Brasil colonial se comprometeu a proibir o tráfico em ocasião oportuna.

Não é estranho esse amor da Inglaterra pelo negro escravo?

O Brasil tinha desde os seus primeiros tempos sua base econômica repousando no braço escravo. Havendo o nosso país pertencido a uma nação de fraquíssima população, o escravo representava para o Brasil, não só um indispensável elemento de trabalho, mas também uma sólida base de povoamento. Sim, porque desde o ciclo do açúcar ao do café, o africano vem representando o elemento braçal "*sine qua...*"

Assim, o golpe da Inglaterra representava marteladas desferidas nos nossos mais profundos alicerces.

Até 1850 foi possível tergiversar, iludir ou "driblar" a pressão inglesa, que vinha da nação mais prestigiosa do mundo, em plena era vitoriana e "*still ruling the waves*". Só mesmo uma diplomacia magnífica pode enganar a "*fúria britânica*", durante quase meio século ! Por fim foi impossível continuar e em 1850, justamente quando mais intenso era o tráfico, porque mais forte a nossa angustiada fome de braços.

Por certo, o açúcar nos séculos XVI e XVII, o ouro no século XVIII, haviam atraído muito escravo negro, mas era o café nesse século XIX que mais tráfico realizava.

Havíamos importado, só no século XIX, mais de um milhão de negros. Só na década de 1840 a 1850, importamos 368.300 africanos. A proibição do tráfico foi para a nossa presente necessidades de mão de obra, justamente quando esta era mais aguda, porque estávamos nas vésperas da expansão da lavoura de café pelo Oeste paulista, um tremendo terremoto! Uma bomba atômica sobre a nossa economia não teria causado efeito mais arrasador !

Mas teve um lado benéfico ! Poujou para a fraqueza da nossa capitalização, a saída de vários milhares de contos de reis que seriam destinados à compra de novos escravos africanos.

Representava isso grande coisa, porque tínhamos também grande fome de capitais para a expansão do café pelo Oeste paulista. Mas o que ganhamos em capitais, perdemos em mão d'obra.

Era a força dos canhões ingleses !

Nessa ocasião, o mundo e portanto o Brasil era varrido por impetuosa onda de liberalismo, de humanitarismo e de pieguismo oriunda das idéias de liberdade, igualdade e fraternidade que a Revolução Francesa espalhara por toda a parte, levadas nos alforjes dos vitoriosos soldados napoleonicos. Por isso, o terreno no Brasil era propício à demagogia. Então sobraram demagogos no Brasil completamente cegos ao interêsse material do país !

Era então máxima a nossa precisão de braços, pois estávamos no periodo da expansão da lavoura de café.

Em 1871, o Visconde do Rio Branco (pai do Barão do mesmo nome) como chefe do gabinete imperial, promove a lei que se denominou de "*Ventre Livre*", quer dizer que seria livre todo o nascido de mulher escrava. Era mais uma vitoria da demagogia, que em benefício da causa que encampava, exagerava muito a situação do escravo com os seus padecimentos, etc.

O país continuava embevecido pelo "*idealismo utópico*", cego aos seus interesses materiais.

Estaria extinta a escravidão dentro de 20 ou 30 anos pois estancadas as duas fontes de origem dos escravos e só nascendo negros livres, fatalmente a libertação total se daria em 1890 ou 1900.

Então o "*bom senso*" estava a exigir socego nesse assunto.

A demagogia continuou entretanto e em 1885 surgiu a lei dos sexagenários, destinada a apressar a libertação final que inutil, prejudicial, injusta e iníqua teve lugar em 1888.

Inutil, porque o fim da escravidão seria atingido em 1890 a 95.

Prejudicial, porque feriu profundamente a economia do país, deixando sem “*braços*” e abandonados em ruínas, grandes áreas territoriais do país, com enormes culturas, etc.. A nossa economia foi profundamente golpeada e “de morte”, em algumas regiões.

Injusta, porque a libertação não foi “*indenizada*”, de maneira que o peso da medida em vez de recair sobre toda a nação, como seria justo, recaiu unicamente sobre as regiões que tinham escravos, quer dizer as únicas que trabalhavam.

Iníqua, porque foi a condenação do negro à decadência, a degenerescência, ao crime, ao alcoolismo à prostituição e a extinção.

Foi a bela obra dos demagogos Luiz Gama nos comícios, Patrocínio na imprensa e Joaquim Nabuco no Parlamento ! Nunca houve na História Brasileira tanta cegueira, má fé, demagogia, e falta de inteligência, como a demonstrada por esses homens ainda incensados pela inconsciência e pela ignorância.

“Liberdade, liberdade! Quantos crimes cometidos em teu nome!”

CAPÍTULO XVIII

O CAFÉ E A INDEPENDENCIA BRASILEIRA GENESE, EVOLUÇÃO E MATURIDADE DA ALMA NACIONAL

Todo o agregado humano politicamente organizado, por força, deve ter uma alma coletiva, formada pelo conjunto do estado psicológico, sentimental, moral, etc. dêsse agregado, além da alma individual dos componentes do mesmo. Quem nos ensina isso é Le Bon, que nos permite firmar essa tese, para depois a aplicarmos às hipóteses brasileiras.

Essa alma coletiva nem sempre é a média aritmética absoluta e rigorosamente matemática dos estados psicológicos, sentimentais, etc., das diversas estirpes, que teriam entrado para a formação dêsse agregado humano. Para se aquilatar bem dessa alma coletiva, sob exame é preciso se conhecer, além dos ingredientes psicológicos, que entraram para a sua elaboração, como também a natureza da mistura operada e, além de tudo, os acontecimentos, que a determinaram, sendo subordinados a êles a forma e o perfil dessa mesma alma coletiva.

Aplicando essa tese às hipóteses brasileiras, temos que, no Nordeste açucareiro, houve uma alma coletiva, resultante não só dos contornos psicológicos, etc., influenciados pela brilhante civilização do açúcar, como também dos intensos, assíduos e múltiplos contactos que, justamente a produção e a exportação do açúcar obrigaram a manter com a Metrópole reinol. Assim,

a alma coletiva do Nordeste açucareiro revestia-se na sua essência e na sua morfologia de muitas afinidades e similitudes com Portugal Metrópole. Seria natural que assim fosse !

Ao inverso disso, a alma coletiva da "*Paulistânia*", pertencendo a um agregado humano sem riqueza, que o obrigasse a um contacto íntimo com outras regiões, isolado nas asperezas serranas de Paranapiacaba, só teve contornos, que lhe imprimiam suas próprias características, sem receber influências externas. Assim, a alma coletiva paulistânica foi inteiramente diferente da nordestina. Esta, com um brilho muito maior, tinha uma coloração muito mais portuguesa. Era monocultora, latifundiária e aristocrática ! A paulistânica mais pobre, portanto, muito menos fulgurante, com delimitações próprias, porque era mais isolada, recebendo menos influência de fóra, etc., era também menos patriarcal, menos escravocrata mais policultora e mais democrática.

O ouro, também tinha fatalmente que gerar uma alma coletiva que seria, a princípio, uma média aritmética e química das diferentes almas coletivas das diversas estirpes ou etnias, ou ainda, correntes colonizadoras, que entraram para a formação do agregado humano das Gerais, que aí exploravam o ouro.

Nós já verificamos que, o grupo humano das Gerais se formou por uma grande corrente de além-mar, que trazia uma alma reinol com todos os atributos próprios deste conjunto psicológico, sentimental, etc.. Com essa grande corrente formadora, veio do Nordeste outra muito menor, trazendo a sua alma própria, com todos os seus delineamentos já referidos, os quais eram, de certo modo, afins dos que marcavam os contornos da alma reinol. Com essas duas correntes, como já vimos, invadiu as Gerais, uma muitíssimo menor, a proveniente da "*Paulistânia*", a qual era portadora de características, em verdadeiro antagonismo com as outras duas. Essa, tão minúscula era ela, em face das outras duas, que entrou, mais como um condimento na mistura, que, por força, tinha que, se operar. A princípio, a resul-

tante dessa mistura difícil e demorada foi uma média aritmética da relação proporcional entre os volumes dessas 3 correntes.

Foi como que se tivesse realizado nas Gerais, ao ambiente econômico do interesse comum, uma mistura física ou um amálgama, no qual não era afetada a natureza íntima dos corpos étnico-sociais em fusão. Foi como que, uma justaposição de caracteres psicológicos, os quais amalgamados e fundidos nas minas, não perderam entretanto as marcas especiais originais, que deveriam ter persistido nos primeiros quarenta anos mais ou menos.

Mas, a alma coletiva de um agregado humano qualquer não é estática e sim dinâmica. Ela evolui, se modifica, muda de direção de marcha, etc., ao sabor dos acontecimentos, que alteram essa evolução, a influenciando muito diversamente. Assim temos que, o estado, de alma de um agregado humano se modifica no tempo e no espaço. Eis que, o tempo, por exemplo, transforma a primitiva mistura física, ou simples amálgama de correntes formadoras, em combinação química, na qual os elementos iniciais sofrem a perda de sua própria natureza íntima, em benefício do conjunto formado, que pode não possuir marca nenhuma dos tipos, que se misturaram primitivamente.

Com as populações das gerais, se teria dado isso.

Os elementos formadores, como vimos, eram três, os quais traziam conjuntos psicológicos, os mais antagônicos e tão opostos eram eles que, houve inicialmente um atrito violento no encontro deles. Foi a Guerra dos Emboabas ! A princípio, se repeliram ! Terminada a hostilidade recíproca, porém, essas três correntes se misturaram. A princípio, talvez até 1720, mais ou menos, foi uma simples mistura física, um amálgama da qual resultaria uma média na qual tôdas as marcas dos elementos originais, que entraram nesse amálgama, eram vigentes. Mas depois, com o tempo, os velhos formadores das populações mineiras foram morrendo. Seus filhos já se apresentavam com outros traços psicológicos sentimentais. Isso teria ocorrido, até 1740,

mais ou menos. Depois, os seus netos, muitos dos quais já travados de sangue paulista, já tendo na árvore de seus antepassados um ou outro ascendente mameluco da "*Paulistânia*", eram bem concretamente crioulos. Ainda depois, mais ou menos em 1770, ou em 1780, era difícil haver alguém nas Gerais, que escapasse de ter algum costado em terras de Piratininga.

Eram netos ou bisnetos, ou ainda sobrinhos netos, dos primeiros forasteiros nas Gerais, mas também eram, ao par disso, descendentes de paulistas e de nordestinos. Êsses velhos penetradores das Gerais, desvirginadores das entranhas mineiras, haviam morrido, pois já faziam 40, 50 ou 60 anos que haviam transposto a Mantiqueira ou navegado so rios São Francisco ou o velho Guaicuí. Êsses descendentes dos antigos troncos paulistas e forasteiros, sem as causas, que haviam promovido as hostilidades do início do século, irmanados pelos mesmos moldes sociológicos, psicológicos, econômicos, etc., sedimentaram uma camada demográfica, que crescia ano a ano, avolumada pelas sucessivas safras de mineiros, abarrotados nas Gerais, pela imensa fecundidade setecentista.

O elevado grau da mortalidade setecentista, não prejudicava muito os nativos, porque eliminados os reinois, em vastas proporções apressava o processo da nacionalização das massas que se renovavam.

Êsses novos crioulos, todos sofrendo as mesmas pressões externas, moldadoras de uma alma comum, a todos êsses milhares de indivíduos das novas gerações, com seus anseios, expectativas e objetivos, comprimidos nos socavões mineiros, emoldurados pelo azulado escuro do Itacolomé, do Itambé, da Caraça ou da Piedade, espelhados nas águas mansas da Lagoa Santa, no Sumidouro, ou comprimidos, pelo revolver das curvas do Paraopeba ou das Velhas; sugados todos pela voracidade do fisco reinol, implacável nas derramas; cimentou um estado de consciência que se antepunha ao reinolismo parasita.

Êsses novos crioulos, aos poucos, foram criando um con-

junto psicológico, que, cada vez se avolumava mais, em ter o reinol como inimigo e como intruso. Pergunta-se então, por que êsse estado de consciência? Porque essa alma nacional ou crioula não teve um rápido progresso, até êsse fim do século XVIII? É que essa camada de crioulos, protagonistas básicos da mentalidade nativa, acima enunciada, era equilibrada por uma outra coexistente, de proporções mais volumosas, de reinois, protegidos pelos funcionários, reinois como êles. Esta corrente de metropolitanos, recebendo anualmente novos contingentes, se renovava sempre com as dezenas de milhares de novos imigrantes reinois que anualmente se precipitavam sôbre as minas, atraídos pelo fulgor aurífero.

Por fim, êsse equilíbrio foi se desfazendo. As ondas de novos imigrantes reinois foram diminuindo de volume, com a diminuição e o acentuado declínio do ouro. Êste, em diminuição violenta, chegou ao fim do século, quase extinto, e bem diminuída, a sua mineração. Ora, êste fenômeno incoercível, fruto do meio geográfico, determinou, como é evidente, a menor atração de imigrantes reinois, que viram quase paralisada a sua corrente imigratória, uma vez que, tiveram quase que, cessada a causa dessa imigração reinol. É uma questão de "*sublata causa tollitur effectus*"! Uma vez eliminada a causa, que promovia a emigração reinol, esta não mais devia se realizar. Sim, a corrente imigratória reinol obedeceu rigorosamente à relação em que o ouro, como motivo econômico, a promovia.

Com o declínio acentuado do ouro, na mesma proporção, diminuiu também a corrente imigratória reinol. Diminuiu em grau elevado a força lusitanizante das populações das Gerais. Concomitantemente com essa marcha descendente do elemento reinol, como cristalinamente se pode compreender, crescia grandemente o elemento crioulo nacional, gerado no próprio elemento reinol, vindo das décadas mais recuadas, nos borbotões e nas avalanches, dos tempos do apogeu do ouro, como menciona Augusto de Lima Jr. na sua "*Capitania das Minas Gerais*".

Assim, com a queda incontida do contingente reinol e com o crescimento não pequeno do elemento crioulo nativo, a alma das populações das Gerais, foi se nacionalizando, cada vez mais e, com isso, perdendo as suas ligações com o Reino. Isso nos mostra que, o ritmo da nacionalização foi mais rápido que, o declínio do ouro, (1). Não se pense, todavia, que nesse fim da centuria o elemento reinol desapareceu das Gerais. Longe disso!

(1) Para se ter um idéia, bem concreta e nítida do que teria acontecido nas Gerais, no concernente à evolução psicológica, sentimental, social, moral, etc. da população, durante o século XVIII, observe-se idêntico fenômeno que se está passando atualmente no Estado de S. Paulo. Como se sabe, o Estado de S. Paulo recebeu desde 1890, portanto há meio século, uma onda gigantesca de cerca de 980.000 italianos. Nas duas ou três primeiras décadas, S. Paulo testemunhou perfeitamente bem, êsse afluxo imigratório na sua população, refletindo, em tudo a fisionomia itálica de grande parte de sua gente, sinteticamente expressada na mentalidade de seu povo (Ellis, "*Populações Paulistas*", — Cia. Editora Nacional, série Brasileira). Na mesma razão em que o tempo ia decorrendo, os anos se sucedendo, as gerações se substituindo, essa velha fisionomia itálica das cidades do Estado de S. Paulo, essa mentalidade e essa sentimentalidade peninsular e mediterrânea, que imbuía a gente paulista, até mesmo no linguajar, no pensar e nos costumes, no proceder, etc., iam empalidecendo, se modificando, etc.. É o que se convencionou sintetizar numa palavra, assimulação, paulatina, mas segura e incoercível. .

Terminando seu ciclo vital, os primeiros imigrantes iam morrendo, e ao fim de 3 ou 4 décadas, toda a sua geração desaparecia, sendo substituídos pelos filhos. Êstes, por força, já tinham mentalidade diferente. Nunca haviam ido à Europa! Com o leite materno haviam por certo sorvido alguma italianidade, mas essa havia se diluído nos contactos externos. Depois, com mais duas ou 3 décadas, êsse processo substituidor de gerações se repetiu, intensificando ainda mais a assimilação. Eram já os netos e sobrinhos-netos dos velhos imigrantes, apenas conservando dêstes os sonoros apelidos itálicos. O resto tudo havia sido varrido pelo tempo! Êles apresentavam uma camada demográfica tão cimentadamente nacional, como os paulistas de velha estirpe.

Assim, bastaram 5 ou 6 décadas para que a progênie dos imigrantes se nacionalizasse. Não seria de se aceitar que, no século XVIII, nas Gerais

Ele apenas diminuiu na proporção do total. Essa diminuição, entretanto, ainda que, apreciável e bem sensível, não foi abrupta e exagerada. Ela foi paulatina e progressivamente chegando ao fim do século de formas bem adiantadas no processo gestatório, da alma nacional mas ainda com termo de vida não emancipada, o que deveria ocorrer mais tarde.

Foi nesse ambiente indeciso, no qual as duas correntes se
— — — — —
tivesse havido os mesmos fenômenos evolucionais da mentalidade populacional?

Dir-se-á que, o símile não é perfeito, porquanto quando se deu a imigração italiana para S. Paulo, já havia aí uma sedimentação pré-existente com uma espessíssima camada de 1.390.000 habitantes. É certo, mas não foi nosso objetivo ao apelar para o símile ítalo-paulista provar que os casos eram iguais. Apenas foi nossa intenção concluir que:

a) os estados psicológicos, sentimentais, etc., não são estáticos e sim dinâmicos, variando rapidamente os procesos evolucionais.

b) a evolução do caso ítalo-paulista confirma a regra de que a evolução caminha, mais ou menos rapidamente, no sentido da nacionalização.

É claro que, todos os casos não sendo iguais, não têm também linhas evolucionais iguais. Para cada caso especial há linhas evolucionais também especiais, as quais tomam direção, conformação e velocidade de evolução, de acordo com as interferências de circunstâncias próprias. Assim, é quase impossível a existência de casos iguais. Podem haver identidades equivalenciais aproximadas, similitudes, mas igualdades é muito difícil de se constatarem. Por isso, insistimos em dizer que os casos ítalo-paulistas, no século XIX e XX e luso-mineiro do século — XVIII, não sendo iguais, encontramos elementos de comparação, de muita identidade, de muita similitude e certa equivalência.

O fato da aválanche imigratória que a Metrópole lusa derramou sobre as Gerais, no século XVIII, não ter sido depositada por sobre uma camada nacionalizada pré-existente, certamente, é elemento ponderável no atraso que deveria ter causado no processo nacionalizador, mas também é de se ponderar que, os imigrantes luso-reinois nas Gerais, no século XVIII, ficaram muito mais isolados e sem comunicações de qualquer natureza, com a Metrópole, de que os imigrantes italianos para S. Paulo, no século XIX e XX, que tinham cônsul, correio, telégrafo, transportes a vapor, rádio, livros, etc., a lhes recordar a Itália. Assim, a nacionalização dos luso-

equilibravam que, o pretexto imediato do fisco reinol promovendo o desassossego da derrama, fez surgir o imortal e nunca assáz homenageado e reverenciado movimento da Inconfidência Mineira.

Ele não poderia ter surgido antes, porque o elemento reinol era maior e o elemento crioulo menor, e ainda que, tivesse surgido depois, nada adiantaria, porque os reinois eram ainda muito numerosos e os Joaquim Silvérios, ainda eram existentes nas Minas em proporções elevadas. A nacionalização vinha progredindo com rapidez, mas seria preciso que, houvesse uma maioria esmagadora de crioulos porque os governantes, sendo reinois, anulavam, com a sua ação despótica, sempre a favor dos metropolitanos, qualquer maioria menos expressiva, que os crioulos pudessem ter, no fim do setecentos e mesmo no início do século XIX.

Vê-se por essa série de raciocínios evidentes e lógicos que,

setecentistas, nas Gerais, deveria ter sido feita, sobre esteios de mais lusitanidade, a recordar mais a Metrópole. Talvez, por isso é que, vemos a influência portuguesa ter dominado a toponímia das Gerais, bem como se ter esmagadoramente evidenciado nos ambientes e na morfologia urbana das Gerais! A civilização do ouro foi um capítulo eminentemente português, com as roupagens das montanhas mineiras da extração do ouro e dos trópicos.

O ciclo do ouro, deveria ter produzido uma sociedade, uma civilização, uma psicologia, etc., com muito mais influência lusa do que o imigrante italiano em S. Paulo, nos séculos XIX e XX, mas eu penso que, êsses imigrantes portugueses, que haviam cunhado tão extensamente a marca lusa nas populações e nas terras das Gerais, também mais depressa se diversificaram dos reinois de além-mar e se nacionalizaram com maior rapidez. Neles o isolamento agiu com muita energia, naturalmente, em razão do ambiente geográfico montanhoso e isolante das Gerais. Isso, privava os grupos humanos de contacto com o exterior, radicados como se achavam nos vales dos ribeirões auríferos e nas catas, arestosas das serranias mineiras. Outro exemplo de imigração de gente metropolitana e de assimilação pela mentalidade colonial, o qual deve ser lembrado e meditado pelo observador do fenômeno populacional das Gerais, pois com

o ouro veio retardar em 100 anos o processo gestatório da alma nacional. O ouro fez com que, essa alma nacional, assim retardada na sua elaboração, chegasse, ainda, sem a eclosão de um nascimento viável, até a fuga da corte portuguesa para o Brasil, o que, com seus 15.000 imigrantes fidalgos reinois veio perturbar o fim da gestação da alma nacional, adiando-a para 14 anos mais tarde.

Assim, como o ouro causou o adiamento por um século da independência brasileira, a vinda da corte, alentando o lusitanismo que morria, com a inoculação no corpo demográfico brasileiro de 15.000 fidalgos reinois, promoveu um novo adiamento dessa independência por mais 14 anos.

Foi, como uma transfusão de sangue num corpo que se anemiava. Ele recuperou o equilíbrio, mas a volta da corte de D.

ele apresenta certas semelhanças, é o anglo-americano. Façamos uma comparação entre os fenômenos anglo-americano e o luso-mineiro.

A alma, isto é, o conjunto psicológico, sentimental, moral, etc., anglo-americano, era algo mais velho que o luso-mineiro, pois a colonização das Treze colônias anglo-americanas antecedeu de quase um século a das Gerais. O isolamento dos núcleos coloniais das Gerais era muito maior, pois a distância que separava as colônias da Metrópole se fazia bem mais longa, mais demorada e principalmente, mais trabalhosa e difícil. Sem embargo disso tudo, eu creio que, as populações anglo-americanas da New England e da Virginia seriam bem menos inglesas de que seriam portuguesas as das Gerais. Ou antes, nas Treze colônias anglo-americanas, a assimilação teria sido muito mais eficientemente realizada do que nas Gerais. Não só o espaço de tempo teria feito com que a alma nacional norte-americana se amadurecesse muito mais, pois pelo menos cinco gerações de pessoas nascidas na America, se haviam sedimentado, como as colonias anglo-americanas não tinham chamariz de uma rebrilhante fonte de riqueza a provocar uma corrente ininterrupta de imigração reinol para as regiões coloniais. Essa corrente contínua de imigração reinol nas Gerais, se não destruiu os efeitos do isolamento mineiro, diminuí-os muito e manteve sempre vivo o espírito lusitano nas Gerais. Talvez seja por isso que, Minas Gerais de hoje evidencia tanto a atmosfera de Portugal e talvez esse o motivo de não ter tido êxito a CONJURAÇÃO MINEIRA.

João VI em 1821, desequilibrou o país, que sem os portugueses, que voltaram para a côrte lisboeta, se fez independente, (2).

Essa série de raciocínios, não desmerece a glória e o mérito dos inconfidentes. Pelo contrário! Esses herois não têm homenageador mais fervoroso que eu! Sou um cultor reverenciado desses homens que tudo arriscaram, diante da ferocidade hematófaga dos governantes reinois.

A camada de metropolitanos nas “minas” ainda era muito espessa! O tempo deveria corroe-la! É o que a observação confirma.

Duas etapas marcam o processo da diminuição da camada reinol do Brasil:

7 DE SETEMBRO DE 1822

7 DE ABRIL DE 1831

Com o exposto acima verifica-se que qualquer agregado humano para se fazer independente precisa imperativamente ter previamente uma alma amadurecida para a emancipação. O grupo humano que possuir uma alma propria não está em situação de

(2) Não há a menor dúvida de que o Brasil cuja independência os Inconfidentes quizeram realizar, não era exatamente o Brasil de hoje. Naturalmente a Inconfidência mineira só poderia se interessar pela independência da região do ouro! O resto não sentia o pêso do jugo português, de modo que não deveriam almejar com ardor, separação da Metrópole, pela qual tanto ansiavam os brasileiros, ligados ao ouro. Também assim pensava o então capitão de mar e guerra Dr. Anibal Gama, qu no seu “*Libertação do Brasil do jugo português*”, 94 diz:

“*Seria uma república formada pelas Capitánias de São Paulo Rio de Janeiro e Minas Gerais...*”

Nem poderia ser de outra forma. O resto aderiria depois Não foi assim em 1822?

Eis Labatut, Cochrane, etc...!

Não estamos isolados em assim interpretar os desígnios da imortal “*Conjuração Mineira*”, pois o insuspeito Francisco Rodrigues Alves Filho também afirma o mesmo principio, no seu “*As bases da unidade nacional*”, 22 e 25.

proclamar a independência. Verifica-se ainda que se faz mister que cada alma tenha uma base econômica qualquer.

Aplicando essas teses ao caso brasileiro, vamos verificar uma situação profundamente anormal. A alma nacional, saída de um lentíssimo processo gestatório, estava amadurecida em 1822 para a vida emancipada, mas nessa ocasião do ouro com a sua mineração se reduzia a 10% do que fôra. Além da riqueza aurífera que morria sufocada pela miséria, não havia outra fonte de riqueza de vulto. A agricultura não proporcionava nada que servisse de sólida escôra para uma situação cambaleante.

A prova disso está na situação cambial que da casa de 80 desmoronou para 25 a 30. A libra esterlina, que valia 1\$800 réis a 2\$000 réis, subiu para 9\$000 réis e 10\$000, tudo por falta de esteio econômico de valia.

Então o meio rural só apresentava o pequeno ciclo do açúcar paulista. Este, pelas suas diminutas proporções, não podia servir de base muito sólida. Eis que a nacionalidade brasileira ao se emancipar, não tinha nada lhe augurasse um futuro tranquilo. Essa situação se agravou com a volta da côrte de D. João VI, em 1821, a qual carregou o que podia, para Portugal e mais ainda quando Pedro I se responsabilizou pela dívida de 2 milhões de libras unicamente para que Portugal reconhecesse a nossa independência, (3).

Eu atribuo a essa situação angustiosa das finanças e da economia nacional, todas as tempestades externas e internas,

(3) Eu considero isso como um péssimo negócio. Acho que foi uma compra pela qual pagamos em demasia. De fato, a mercadoria pela qual pagamos tão elvado preço, valia essa quantia?

Porquê nosso govêrno se empenhava tanto pelo reconhecimento português? Não serai o afan do governo do bragantino Pedro I em obter o reconhecimento do governo do bragantino D. João VI, os restos de portuguesismos?

Não poderíamos passar sem essa compra?

Restos da influência lusitana! Pedro I não era português?

que perturbaram, como sucessivos terremotos a vida do 1.º Império.

De iato desde 1822, o império nascente se estrebuchou em convulsões bravias que se sucederam como em rosario de infortúnios, os quais ameaçavam tragar a nova nacionalidade. Aos motins, revoltas, desassossegos, quarteladas, correrias, guerras civis, revoluções etc., as guerras externas nos descampados longinquos do Uruguai, nos fizeram perder a Cisplatina, depois dos dias desgraçados de Ituzaíngó! Era evidentemente um estado febril a agitar a nação. Havia uma séria moléstia que tirava o novo país da normalidade. Assim, seria preciso diagnosticar o mal e ministrar a terapeutica adequada. Os estudiosos do nosso passado têm se ocupado do assunto, mas, a meu ver, tem errado no diagnóstico. Todos tem invariavelmente atribuído a evidente e inegável crise dos primeiros anos brasileiros à pessoa do primeiro imperador, mal educado, bruto, bravio, irrequieto, estouvado, estroina, impetuoso, estrangeiro, pouco culto, amando exageradamente a Marquês e outras, desprezando também exageradamente a infortunada Leopoldina, se cercado de desclassificados etc.. Mas, eu penso que, o diagnóstico está errado! Um homem, por mais vincada que seja a sua personalidade nunca poderá modificar uma situação economico-financeira. Que poderia ter feito o Bragança?

Haveria modificação na orientação histórica, se, por ventura, tivéssemos vencido Ituzaíngó, ou conservado a Cisplatina? Não. Os analistas do passado brasileiro *“tomaram a nuvem por juno”*. À primeira quadra da vida nacional, deve-se aplicar o velho estafado brocardo que diz:

“Em casa onde não há pão, todos mandam e ninguém tem razão”.

Assim, eu penso que a causa verdadeira da molestia que vitimou o primeiro Império, reside na economia. Se o café tivesse se antecipado de quinze anos, teríamos tido uma relativa euforia econômica, ainda no primeiro Império e a história nacio-

nal teria tido linhas evolucionais bem diferentes, com muito mais ordem, tranquilidade, progresso etc. Como teriam sido admiráveis de euforia os nossos primórdios! Ao invéz de um mar bonançoso e placido, tivemos um quadro tétrico de tragédias enfileiradas, alternadas com os dramas ribombantes que, durante nove anos trouxeram o país em constante tensão de uma guerra de nervos infundável.

Nas suas acanhadas cerebrações, os estadistas da época não atinuíam com a causa da situação mavortica que o país atravessava. Pensaram que a causa da “*bagunça*” imperial era o português Pedro I, amigo dos “*Chalaças*”, inimigo dos Andradas, perdedor da Cisplatina, etc.. Expulsaram o monarca, obrigando-o a abdicar em favor de seu filho. Foi o famoso 7 de Abril de 1831!

O café porem ainda não havia começado a sua faina no vale do Paraíba, onde só se alinhavam cerca de 10 milhões de árvores com uma produção de 230.000 arrobas, ou 57.000 sacas.

Assim, foi então instituída a Regência, trinta e três anos depois, a Regência una, com o grande vulto de Feijó a ocupá-la.

Importou isso em alguma melhoria daquele terremótico estado do primeiro império? Logrou êxito a substituição do Bragança, que era sem dúvida uma arvore de natal de defeitos, por outros que brasileiros, liberais e austeros, prometiam um futuro mais risonho? Não! O período regencial foi uma méra continuação das desordens mirabolantes do primeiro Império.

* Mudaram as moscas, mas o bolo ficou o mesmo!

Acertou bem Theophilo Ottoni, ao dizer que o 7 de Abril foi uma “*journé des dupes*”.

Nem mesmo o impoluto, o liberal, o grande Feijó, conseguiu se firmar no cáos espetaculoso do periodo regencial! O periodo do embatinado demiurgo da Regencia foi tempestuosíssimo. Então a voz magestática do Quasimodo Bernardo estrondava no Parlamento, como um ariete que, em 1837, derru-

bou o imortal Feijó! Com a queda do grande Jequitibá paulista substituiu-o o conservador Araujo Lima. Melhorou o cenário? Não! O Brasil era mesmo um país ingovernável?

Então as Sabinadas se emparelhavam com as Farroupilhas, as Cabanadas e depois as Balaiadas tiravam o sossêgo ao país.

E que o café com apenas 25 milhões de pés, no vale do Paraíba fluminense, com uma produção de 150.000 sacas ainda não vertia as ondas auríferas para o tesouro central!

Assim, em 1840, fez-se a Maioridade! Voltaram os liberais!

Mudaram novamente as moscas, mas o bolo ainda era o mesmo !

Nada adiantou! O café ainda estava engatinhando e não saíra do berço, pois a sua cultura no vale do Paraíba ainda tinha apenas 35 milhões de pés, exportando por ano 230.000 sacas. Em São Paulo o café ainda rondava por Campinas, Itú e Limeira, como mera jardinagem.

O preço elevadíssimo do transporte pelo luar não permitia o cultivo a grandes distancias, de modo que a cultura havia se estancado em Limeira. Só com o advento da ferrovia, barateando muito o preço do transporte foi possível o alargamento da cultura cafeeira no Oeste paulista.

Assim temos que em 1840, ainda o Brasil era um país sem folgas financeiras e econômicas e portanto sem ordem política e sem tranquilidade social. Mas, sem embargo disso, o país já se ia aquietando e já uma calma real fazia presagiar dias futuros mais tranquilos. Essa calma ainda não era integral pois a Guerra Farroupilha ainda continuava a furiosamente ensanguentar o solo gaúcho e em 1842 estouraram as sedições liberais em S. Paulo e em Minas Gerais. Nessa ocasião a plantação cafeeira subia a 60 milhões de pés, com uma exportação de 400.000 sacas.

Dessa data em diante a situação foi melhorando sempre e o organismo nacional foi recebendo progressivamente em doses

cada vez maiores de estrato vital. A euforia financeira econômica entrava no país de modo que a fisiologia político social do mesmo recebia esse fluxo com um calmante e uma transfusão de sangue.

Essa situação de suavidade e de sossego prosseguiu até o fim da década, quando Rosas, o inimigo externo veio no cenário platino empolgar as atenções e as aflições da nação. Isso teria consolidado o que o café havia realizado. A ordem estava por fim estabelecida no país.

O fenômeno Rosas foi sucedido pela questão do Uruguai e logo a seguir pelo fenômeno Lopez, coisa que durou até 1870.

Então, o Brasil já produzia anualmente 1 a 1½ milhões de sacas, de café. O vale do Paraíba estava então todo cultivado e já havia se iniciado o grande "*rush*" cafeeiro para o Oeste paulista, tendo sido atingido Rio Claro na avançada rural. Mais ou menos nessa data, a rede ferroviária paulista iniciava os primeiros e cambaleantes passos além de Campinas. A S. P. R. funcionava de Santos a Jundiaí, mas a Companhia S. Paulo-Rio de Janeiro só a 8 de julho de 1877 completava a linha Norte de S. Paulo, até Cachoeira.

Mas mesmo com a euforia econômica causada pelo café, o Brasil ainda manifestava sintomas de moléstia.

Eis que, logo após a terminação feliz do fenômeno Lopez, o país como que despertando de anestesia, que o conservara insensível, se agitava novamente. Seguiram então as questões militar e religiosa, bem como a libertação do escravo e as idéias republicanas. Evidentemente não eram agitações terremóticas como as do primeiro Império e as do período regencial, mas eram a demonstração de que ainda havia qualquer coisa fora do lugar.

A causa mater do caos e das desordens havia cessado, em grande parte, pois essas desordens continuaram.

Eu penso que essa moléstia constituía na organização constitucional do país, a qual, como era vigente então. Era lei

básica nessa ocasião a Constituição imperial de 1824, modificada de certa maneira pelo Ato Adicional de 1834. Essa modificação realizada com o fito de descentralizar mais o país foi anulada pelas leis interpretativas e do Código do Processo que eram retrocessos no sentido da maior centralização.

Era compeão dessa diretriz o retrogrado Bernardo de Vasconcellos, o qual, sem embargo do seu fulgurante talento e de sua eloquencia expontanea não passava de um enferrujado conservador, inimigo de todo o progresso e toda idéia nova. As suas idéias sôbre as ferrovias são mostras da sua mentalidade.

A todo estado de fato deve corresponder uma lei básica adaptada às circunstâncias externas. Ora, a situação brasileira evidencia à maior heterogeneidade de suas multiplas regiões cada uma das quais isolada pelas imensas distancias, concretizou tonalidades próprias, coloridos particulares, sistemas étnicos, psicológicos, sentimentais, econômicos, morais, etc. inteiramente seus. O sergipano João Ribeiro disse que o Brasil era um vasto arquipelago de ilhas isoladas, cada uma das quais com caracteres especiais e bem marcados.

Assim, se fazia mister, para o Brasil, uma lei básica que acomodasse todas as disparidades regionais. Sim, porque a organização legal de um país deve ser tal que proporcione bem estar e euforia a todas as suas partes. Se tal não se dá e se essa organização constitucional não acomoda bem essas regiões desiguais e se estas não se sentem bem e têm desejos explicáveis de abandonar a comunidade nacional, não pode haver tranquilidade e ordem política ou administrativa. Daí o cáos, as perturbações, as insatisfações, etc. exteriorizadas nas revoltas, nos motins, nas quarteladas, nas guerras civis, nos desassossegos, etc.

A constituição de 1824, mesmo modificada pelo Ato adicional não passava de monstrengo, o qual longe de acomodar as partes nacionais, antes tornava desagradável e prejudicial para elas, o convívio com um só país. Vieram os conservadores, apaniguados do atrasado e ronceiro Bernardo de Vasconcellos, com suas pouco

inteligentes leis interpretativas e anularam em grande parte o Ato adicional.

Resultado, as partes desiguais, coartadas pela 'cinta de ferro' de uma centralização incompreensível no Brasil, davam mostras repetidas de descontentamentos e de intranquilidades repetidos, os quais se evidenciavam nas revoltas e nas agitações regionais.

Eis a moléstia que requeria com império uma terapêutica de uma lei básica adequada às particulares condições do Brasil. Infelizmente essa terapêutica não foi ministrada. Tivemos de continuar com a centralização. Eis pois que o estado patológico, não sendo remediado, permaneceu, evidenciando sempre a insatisfação regional.

Naturalmente com o advento do café, a moléstia foi muito atenuada, o doente recebendo, com a enorme riqueza que era o café exportado, como se fosse uma alta dóse de plasma sanguíneo ficou como que anesteziado ante o mal constitucional que o afligia. Essa anestesia parcial que havia se feito sentir com o café, o qual transformou a vida nacional, em 1845, mais ou menos, se teria acentuado em anestesia geral e mesmo em estado hipnótico, com o aparecimento do inimigo externo, o qual, empolgando todas as atenções nacionais e magnetizando todas as energias brasileiras, fez com que a Nação se esquecesse dos seus males internos.

Rosas e depois Lopez, com as intermináveis questões platinas, dizendo respeito à reconstituição do vice-reinado do Prata, as lutas entre "*blancos*" e "*colorados*" no Uruguai, as contendas entre "*federais*" e "*unitários*" na Argentina, foram os inimigos externos que prenderam as atenções, energias e anseios brasileiros. Enquanto a "guerra de nervos" empolgava as massas regionais brasileiras em um só alvo comum, fazendo que elas, em estado letárgico, não se lembrassem de suas monstruosidades internas, o país permaneceu tranquilo e insensível à moléstia constitucional e às cruciantes dores, que são normalmente acarretadas

por desequilíbrios gritantes como os brasileiros nos tempo imperiais.

Mas, “*não há mal que sempre dure e bem que nunca se acabe*”!.

Um dia, “*a lagoa secou*”! A calma iria tem fim!

Com a morte de Lopez, em 1870, nas margens barrentas do Aquidaban, reiniciavam-se os desesperos psicológicos brasileiros. Ainda ninguém lembrou esta face do problema do fim de Lopez, sobre o que significava ele para o Brasil. Era o fim da tranquilidade e do sono interno.

A guerra terminava no exterior, mas os antagonismos regionais, iam recomeçar.

De fato, acabada a guerra do Paraguai, terminada a questão do Prata, as quais haviam desaparecido com a trágica morte de Lopez e não havia esta sido renovada pelo advento da ferrovia, o Brasil entrava em período dos desassossegos que se repetiam.

Eis a questão militar a agitar o país, logo depois do término da guerra fria no Prata e da guerra quente no Paraguai!

Eis a questão religiosa, a deixar o país em estado febril, com a escandalosa prisão de bispos, da qual se destacava a mascula figura de D. Vital !

Eis a questão da libertação do escravo a promover terremotos sentimentais e materiais nas classes rurais e urbanas afetadas pela desastrosa solução dada no Brasil ao temeroso problema !

Eis Patrocinio, Antonio Bento, ou Nabuco inconscientemente promovendo a desgraça do negro !

Eis a propaganda da Republica, que estrondava o ambiente, saturando as consciencias do “*idealismo utópico*”, mas agitando as massas e promovendo as desordens no país!

Tudo isso era causado pelo desequilíbrio constitucional acima referido, mas os “imortais” estadistas do 2.o Império nada viam e nada remediavam na sua obnublação. Que estadistas!

Batiam palmas, como retardadas crianças à morte de Lopez!
Quanta inconsciência! Quanta ingenuidade! Quanta opacidade!

Aplaudiam Mitre, engalanavam Flores, não percebendo que esses caudilhos platinos haviam tirado a calma interna do Brasil.

O país engolfado nas vitórias retumbantes de Caxias, na diplomacia enérgica de Rio Branco, na política do orgulhoso Zaccarias e do eloquente Otaviano, no heroísmo rebrilhante de Osorio, etc., aplaudia freneticamente os Voluntários da Pátria e não percebia, entretanto que lhe haviam arrancado o sossego e a tranquilidade. Por um paradoxo, a paz trouxera para o Brasil, as lutas internas.

Os nossos dirigentes, os famosos “*estadistas*” imperiais nada viam!

E ainda há quem os chame de “*imortais*”!!! (4).

Sintetizando tudo quanto foi dito, penso que a origem das

(4) Esses “*estadistas do Império*” eram tão obnublados que em vez atuarem no sentido de incrementar a imigração interna, faziam tudo por dificultá-la. E’ assim que Caio Prado Junior (*loc. cit.* 185), diz o seguinte:

“Efeito capital desta situação será o de desviar os escravos para as regiões mais prosperas em prejuizos das outras; a mão de obra do norte começará afluír para o sul, onde graças ao café ela se pagava com bons preços. Isto se percebeu e sentiu tão cedo que já em 1854 aparece no Parlamento um projeto de lei proibitiva do tráfico interprovincial de escravos. Seu autor é um dos mais destacados representantes do norte, intimamente ligado aos grandes senhores de engenho de Pernambuco e da Bahia (João Mauricio Wanderley, Barão de Cotegipe). A idéia não teve andamento, mas se substituiu, em algumas provincias setentrionais, por taxas locais, impostas sobre a saída de escravos”.

Grandes e “imortais” esses famosos “*estadistas*”, que preferiam que seus escravos vegetassem na miséria nesse “*nordêste*” vazio de “*possibilidades*”, a os vender para o sul que deles precisava!

E nós é que somos regionalistas!

desordens de várias espécies que afligiram o Brasil teve duas causas básicas, que não foram diagnosticadas :

- a) Causa econômica consistente na falta de fonte de riqueza. Ouro estava findo e o café ainda não havia começado.
- b) Causa de organização constitucional. O Brasil sempre teve para o reger, monstros constitucionais. Quem compra sapatos apertados tem sempre sofrimentos martirizantes, (5).

Essas duas causas conjugadas teriam produzido as situações tumultuosas do 1.º Império e da Regência, bem como do início do 2.º Império. Depois, em 1845, mais ou menos, a primeira causa desapareceu. As desordens se atenuaram, mas não se extinguiram. Surgiu o inimigo externo com Rosas e depois com Lopez, como uma cocaina anestesiadora, hipnotizando o país, que assim foi mantido em sono letárgico. Desaparecidos os inimigos externos, voltaram as convulsões e os desajuizados internos. É que subsistia a 2.ª causa. Enquanto esta não for eliminada, o país não se tranquilizará.

(5) Esse desequilíbrio, entre a situação de fato e as leis constitucionais vigentes no Brasil, permanece agravado, mesmo nos nossos dias. E' que as Constituições que se foram estabelecendo no país, não modificaram o ponto referido de desequilíbrio, apesar de haver estatuido uma República federativa. De fato federação só a temos *in nomine*, pois o que temos é um autêntico regime unitário, com um desequilíbrio que se agrava dia a dia.

CAPÍTULO XIX

O AUMENTO DO CONSUMO NOS ESTADOS UNIDOS — O ALGODÃO — O NAVIO A VAPOR — A BATALHA DO CAFÉ

O fator “*consumo*”, na equação da produção é o mais importante, porque não se limita, como os restantes, a oferecer ao total, méras “*possibilidades*”, ou talvez, “*probabilidades*”. Ele vai além, pois determina, ou obriga a produção, na graduação, na qual ele se faz sentir, é claro que na coexistência das “*possibilidades*” oferecidas pelos demais fatores.

Caso o “*consumo*” não coincida no local onde se concentrem as “*possibilidades*” dos demais fatores, ele irá buscá-las alhures, onde elas existam.

Assim o aumento do consumo do café determina um crescimento proporcional da cultura cafeeira, na hipótese de coexistirem as outras “*possibilidades*” originadas nos fatores restantes. Vemos pois, que a cultura cafeeira não fugiu a esse raciocínio. Penso que a expansão dessa cultura pelas terras paulistas das regiões altas do Paraíba, foi determinada pelo aumento formidável do “*consumo*”, aproveitando-se das “*possibilidades*” oferecidas pelos demais fatores, possibilidades essas que sempre existiram, mas em méra latência e, pelo fato de estarem isoladas, nada puderam exercer. Por outro lado, o “*consumo*” existindo e não se defrontando com “*possibilidades*” oriundas dos outros fatores da equação alhures, não determinando a produção, onde essas “*possibilidades*” não existam. Isso quer dizer que a produção localizada está na dependência dessas “*possibilidades*”. Onde estas não existam, ou simplesmente uma delas que falte não pode-

rá haver aí produção alguma. O “consumo” a exigindo, a produção dar-se-á em outro local, onde as ‘possibilidades’ se façam sentir de forma mais intensa e completa.

Aplicando a tése acima mencionada, à hipótese brasileira, temos que, houve uma notável expansão da cultura cafeeira, como provam as estatísticas abaixo, (1).

(1) PRODUÇÃO DE CAFÉ — Safras quinquenais:

	Sacas
1821 — 1825	487.594
1826 — 1830	1.618.202
1831 — 1835	3.304.312
1836 — 1840	4.623.345
1841 — 1845	7.064.913
1846 — 1850	9.383.937
1851 — 1855	12.671.796
1856 — 1860	12.680.466
1861 — 1865	12.014.542

Taunay, “*Hist. do Café no Brasil*”, III, 80.

Por esta estatística, vê-se o aumento da produção, num movimento contínuo. A estatística seguinte confirma o raciocínio decorrente desses números:

EXPORTAÇÃO CAFEIEIRA — (apud. Taunay, “*Hist. do Café*”)

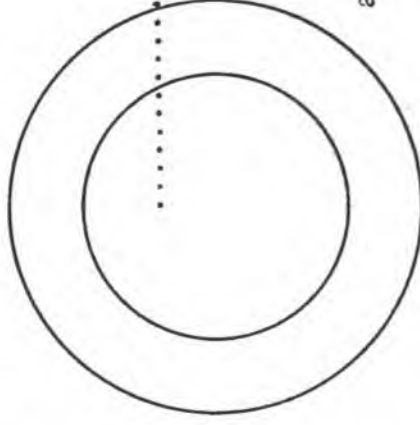
1831	549.427	sacas de 60 kgs. ou 4 arrobas
1832	586.791	” ” ” ” ” ” ”
1833	687.139	” ” ” ” ” ” ”
1834	689.561	” ” ” ” ” ” ”
1835	791.394	” ” ” ” ” ” ”
1836	849.900	” ” ” ” ” ” ”
1837	751.599	” ” ” ” ” ” ”
1838	974.142	” ” ” ” ” ” ”
1839	1.009.723	” ” ” ” ” ” ”
1840	1.037.981	” ” ” ” ” ” ”
1841	1.258.892	” ” ” ” ” ” ”
1842	1.410.998	” ” ” ” ” ” ”
1843	1.426.938	” ” ” ” ” ” ”
1844	1.509.327	” ” ” ” ” ” ”
1845	1.458.768	” ” ” ” ” ” ”

(Taunay, “*História do Café no Brasil*”, III, 36, 37, 38).

Navegação



à vela



a vapor

..... capacidade de
transporte,
velocidade,
segurança .

Comparação entre o transporte em navio à vela e em navio à vapor.

(Desenho de D. Myriam Ellis)

Eu penso que, teria sido o aumento do consumo norte-americano, conjugado com o advento do navio a vapor, a base causal dessa expansão de cultura cafeeira. Houve um grande aumento do consumo norte-americano traduzido pela alta dos preços. Esta teria feito com que houvesse aproveitamento das “possibilidades” oferecidas pelas Ecologias, Capital, Mão de Obra e Transporte. (2), (3).

Esse aumento de consumo, em relação ao café, nos Estados Unidos, na minha opinião, teve como causas:

(2) O preço da tonelada quilometro do transporte a navio a vela era de cerca de 141 réis, em dinheiro de valor atual, enquanto que o transporte a vapor o preço não passava de 25 réis, ou 60 réis a tonelada-quilometro, em dinheiro de valor atual. Por aí se vê o quanto significou para a economia nacional o advento do navio a vapor, resolvendo grande série de problemas, como tornando otimas muitas regiões inaproveitadas para a cultura do café. Infelizmente essa situação ainda não tinha sido observada, não obstante a sua grande evidencia. Sim, porque se alterarmos um termo da equação esta terá o seu resultado também modificado. Ninguém leva em conta essa verdadeira revolução na economia mundial nos diversos grupos sociais e portanto nas respectivas evoluções históricas, causadas pelo advento do navio a vapor, o qual, pela sua velocidade, suprimia as distancias e pela sua capacidade continente, aumentava enormemente o intercâmbio coisa em que também influenciava profundamente a tarifa muitíssimo mais baixa da navegação a vapor. É facil conceber como teria modificado a evolução histórica do mundo, todos esses eventos mencionados. Infelizmente todos que têm escrito sobre o passado, hipnotizados pelos acontecimento políticos, cheios de ensurdecedor ribombo e de espetaculosa atividade, não tiveram as suas atenções presas por fatos de tanta monta como se viu.

Uma citação pelo prof. Taunay (“*História do Café no Brasil*” vol. IV, 74), reproduzindo uma carta de José Luiz Pereira de Mello dirigida ao Cel. Francisco Pinto Ferraz, em 1805, diz que uma tonelada de arroz ficava em Lisboa em 18\$900 réis aproximadamente, coisa que resulta 2 réis 1/3 a tonelada quilômetro. Convertendo isso ao valor atual do dinheiro, deve-se multiplicar por 60 no mínimo, aliás como temos sempre procedido, pois então cambio na casa de 60 a libra esterlina ouro valia cerca de 3\$000. Com isso, a tonelada quilometro do transporte ma-

- a) O crescimento demográfico impressionante desse país americano do Norte, causado na maior parte pela imigração que se precipitou em movimento impressionante a partir de 1848 quando foi descoberto o ouro californiano. Essa avalanche imigratória está marcada em números, do seguinte modo :

Em 1848 os Estados Unidos receberam	226.527	imigrantes
” 1849 ” ” ” ” ”	297.024	”
” 1850 ” ” ” ” ”	369.980	”

ritimo em 1811, ficava por essa observação e citação do prof. Taunay, em cerca de “141 réis”. Isso confirma as conclusões do trabalho de D. Myriam Ellis (“*Estudo sobre alguns tipos de transporte no Brasil Colonial*”), publicado no Boletim 115 da F. F. C. L. da Universidade de S. Paulo.

(3) A propósito de se terem os norte-americanos se feito grandes consumidores de café, apesar de serem eles provenientes de ingleses que são muito afeitos ao uso do chá diz Caio Prado Junior na sua “*Historia Economica do Brasil*” 170:

“É preciso lembrar aqui um fator que particularmente estimulará a produção brasileira. As colonias inglesas da América do Norte, separando-se em 1786 da sua metrópole, inauguram então uma política econômica própria e independente dos interesses ingleses e europeus em geral. Surgia dêste lado do Atlântico uma nova potência internacional. O comércio cafeeiro também sentirá o influxo deste novo equilíbrio de forças. Os grandes tinham sido até então as Indias ocidentais sob o domínio direto ou indireto da Inglaterra, e a Insulásia, em particular Java e Sumatra, colonias merlandezas. Os centros controladores do comércio internacional do café eram por isso Londres e Amsterdã êste ultimo com sua conhecida ligação e dependência do primeiro. Os Estados Unidos, grandes consumidores de café, se voltarão por isso logo, de preferência, para novos produtores mais livres da dominação britânica. Em particular o Brasil, favorecido alem do mais, com relação a eles, pela sua posição geográfica. A produção brasileira de café encontrará nos Estados Unidos um de seus principais mercados; em meados do século, quando o café se torna o grande artigo da exportação brasileiro, aquele país absorverá mais de 50% dela”.

Em 1851 os Estados Unidos receberam	379.466	imigrantes
" 1852 " " " "	371.603	"
" 1853 " " " "	368.645	"
" 1854 " " " "	427.833	"

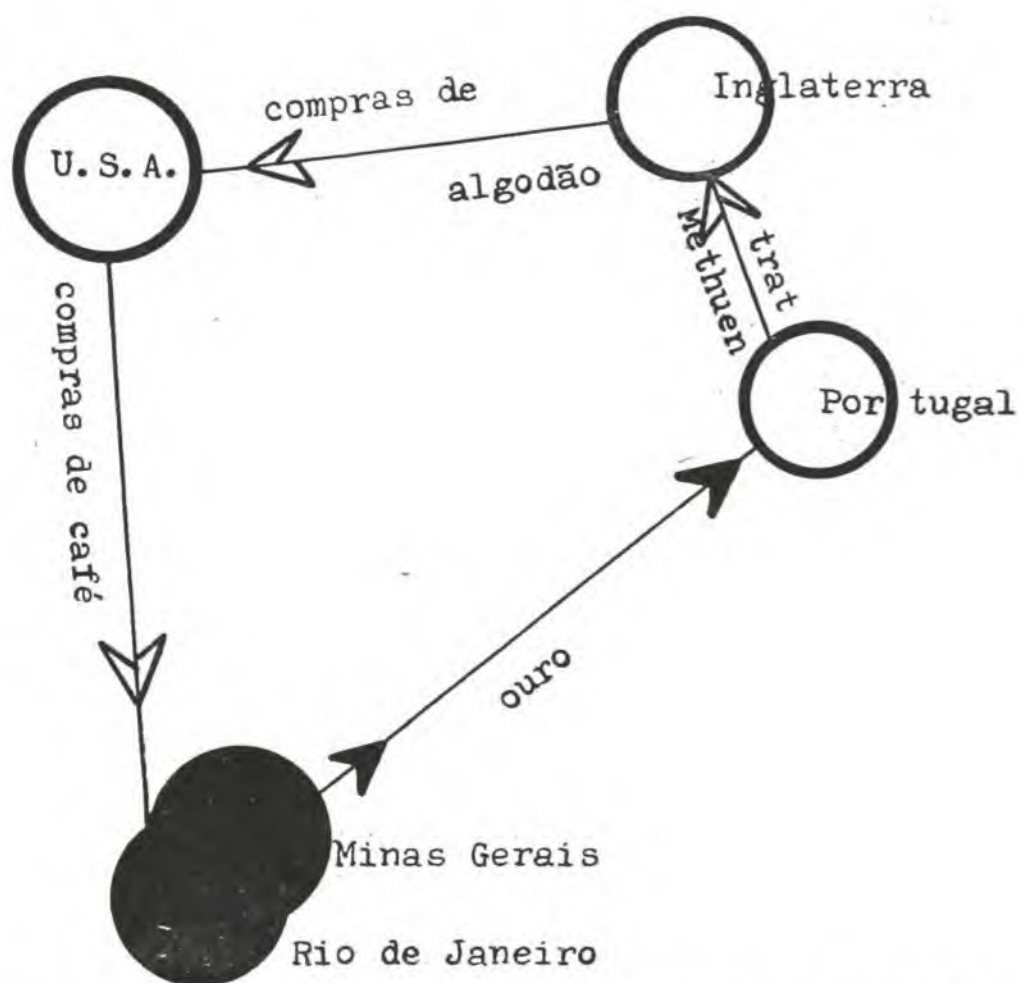
- b) O crescimento formidável do poder aquisitivo norte-americano, devido ao algodão comprado pelas manufaturas inglesas do Lancashire, mecanizadas no século XVIII pelo ouro brasileiro, enviado para a Inglaterra pelo tratado de Methuen.

De fato, a mecanização do parque de filaturas e tecelagens inglês, enormemente aumentado com as formidáveis invenções de Arkwright, Hargreaves, Cartwright e outras, bem como pela revolução da máquina com Newcomen, Savery, Watt, Darby, Stephenson e outros, multiplicando a sua capacidade de trabalho e a sua voracíssima fome de matérias primas, principalmente algodoeira, fez com que se decuplicasse ou centuplicasse talvez, o "*consumo*" inglês do algodão. Ora, isso obrigou a expansão das lavouras norte americanas, que se empanturraram do ouro inglês pelas crescentes vendas do seu algodão. Seria o mesmo ouro que a inconsciência portuguesa, em 1703, drenara para a Inglaterra pelo famoso tratado de Methuen. Ellis, Prefacio do Boletim 12 da cadeira de "*História da Civilização Bras.*" da F. F. C. e L. da Universidade de S. Paulo.

O norte-americano empanturrado pelo ouro inglês, teve o seu poder aquisitivo e o seu nível de vida enormemente aumentados.

O ouro californiano agindo no mesmo sentido, viu o norte-americano comprar e importar em gráu muito maior o café brasileiro, que teve determinadamente de expandir suas culturas, para ocorrer ao "*consumo*".

É sabido que a população das Treze Colonias já se via em grande ascensão, de modo que, quando a lavoura cafeeira se iniciára em larga escala, em 1830, a linha marcadora do crescimento da população americana, subia assinaladoramente a mais de 10



O RETANGULO DO OURO — ALGODÃO — CAFÉ

O ouro brasileiro tendo sido levado para Portugal, em virtude do tratado de Methuen, foi canalizado para a Inglaterra, onde, pela euforia produzida, causou a mecanização da indústria britânica, a qual, com isso, teve a sua capacidade de produção centuplicada, aumentando na mesma proporção a sua fome de matéria prima para os teares e fusos do Lancashire. Como a Índia não pudesse satisfazer a fome britânica do algodão, foi determinado pelo consumo britânico, o ciclo do algodão norte americano. O povo norte americano, com o seu poder aquisitivo imensamente aumentado pelas vendas enormes do seu algodão, determinou, por sua vez, a expansão do café nas províncias do Rio de Janeiro e de São Paulo.

(Desenho de D. Myriam Ellis)

milhões de habitantes. Em 1849, ao se iniciar o “*rush*” para a Califórnia, a população dos Estados Unidos subia a mais de 20 milhões, caminhando ascencionalmente, em saltos de 500 mil por ano, (4).

QUADRO DA EXPORTAÇÃO DE CAFÉ PARA OS ESTADOS UNIDOS

(apud. Taunay *loc. cit.*)

	<i>Produção brasileira</i>
Em 1825	23 %
Em 1830	23 %
Em 1835	28 %
Em 1840	27,5%
Em 1844	39 % (5)

(4) Segundo Mulhall, “*Dictionary of Statistics*”, a população norte-americana teve a seguinte evolução:

<i>Ano</i>	<i>Habitantes</i>
1790	3.930.000
1820	9.640.000
1850	23.000.000
1860	32.000.000
1870	38.000.000
1880	50.000.000
1890	63.000.000
1900	75.000.000
1910	92.000.000

O agregado urbano comparado na população total dos Estados Unidos era a seguinte:

<i>Ano</i>	<i>Urbana</i>	<i>Total</i>	<i>Porc. da Urbana</i>
1800	340,000	5,310,000	6,4
1820	460,000	9,640,000	4,8
1840	1,550,000	17,070,000	9,1
1860	4,240,000	31,440,000	13,5
1880	9,160,000	50,310,000	18,2

(5) Vê-se, por essa estatística, como aumentava a exportação do café brasileiro para os Estados Unidos, na proporção em que crescia formidavelmente o mercado de consumo norte-americano. O crescimento fantás-

Vê-se por esta estatística o formidável aumento da exportação cafeeira para os Estados Unidos, cujo consumo aumentava em progressão crescente de modo fantástico, pois a população dos Estados Unidos não crescia apenas quantitativamente, mas também qualitativamente,

QUADRO DO AUMENTO DE IMPORTAÇÃO DOS ESTADOS UNIDOS

(em correlação visível com o crescimento demográfico mostram).

<i>Anos</i>	<i>População</i>	<i>Imp. p/ hab.</i>	<i>Imp. do Brasil</i>
1821	9.650.000	2 lb. 30	1 onça
1831	12.800.000	6 lb. 60	1 lb.
1841	17.000.000	6 lb. 12	3 lb. 80
1844	18.000.000	8 lb. 12	5 lb. 40 (6)

(apud. Taunay, *loc. cit.*)

tico do poder aquisitivo dos Estados Unidos, devido à correlação entre ele e a produção e exportação de algodão norte-americano para as indústrias inglesas, como faz certo a estatística seguinte em milhões de libras esterlinas, determina a proporcional absorção das porcentagens crescentes do café brasileiro:

1791	2	
1801	48	
1811	80	
1821	180	Ciclo do algodão americano
1831	385	
1840	878	
1850	890	
1860	1.880	

(Mulhall, Michael G. "The Dictionary of Statistics" 4.a ed. — Londres — 1909)

(6) Dessa estatística, do livro citado do Prof. Taunay, conclui-se só a quantidade crescente da população norte-americana a qual se duplicava cada vinte e cinco anos, mas verifica-se ainda o aumento qualitativo dessa população, com o formidável crescimento do seu poder aquisitivo. Ora se fazendo imperioso que se procure uma causa para esse fenô-

menomeno, eu attribuo ao ciclo do algodão norte-americano, o qual se ampliou formidavelmente, devido ao crescimento das manufaturas mundiais no século XIX, como faz certo a seguinte estatística: O quadro de Ellison e outros mostram que o consumo tem sido, em várias datas, o seguinte:

MILHÕES DE LIBRAS

	1830	1840	1850	1860	1869	1880	1887-8
Reino Unido ..	250	454	588	1,140	1,101	1,404	1,530
França	68	116	140	226	220	200	310
Alemanha	16	26	46	140	147	286	378
Rússia	4	14	48	87	97	220	369
Austria	20	34	58	94	96	140	235
Itália	4	8	16	26	26	64	152
Espanha	6	14	34	52	50	88	105
Suécia	1	2	8	16	16	25	28
Holanda	2	4	5	6	10	20	24
Bélgica	8	16	22	29	35	50	52
Suissa	9	18	24	30	39	49	52
Europa	388	707	988	1,847	1,837	2,546	3,235
Estados Unidos .	77	135	288	390	400	768	1,010
Índia	...	...	...	26	35	172	283
Vários	5	10	10	10	20	60	100
TOTAL	470	852	1,286	2,273	2,292	3,546	4,628

Entretanto o poder aquisitivo enorme do norte-americano não teve sua causa unica no ciclo do algodão, que, como se sabe se iniciou em 1800, com o século XIX, desde a invenção do descaroçador mecânico de Ely Whitney, mas também no ouro da California que foi descoberto e minerado pelos norte-americanos, a partir de 1849. Esse ouro sendo aprovei-

tado pelos Estados Unidos em 1849 em diante, todo ele foi utilizado na capitalização dos recursos yankees, que assim foram magnificamente transformados na colossal produção dos Estados Unidos que já eram independentes desde meio século atrás. Enquanto isso se dava, o Brasil descobriu e explorou seu ouro em pleno domínio português. Em síntese, os norte-americanos tiveram duas bases para o seu formidável poder aquisitivo, atraidores de capitais aos caudais:

- a) O algodão, graças ao descaroçador de Whitney.
- b) O ouro californiano, como se vê da estatística seguinte:

A produção de metais preciosos nos Estados Unidos foi oficialmente estimada no seguinte:

Periodo	Ouro, Oz.	Prata	Valor £
1845-50	5,200,000	300,000	21,000,000
1851-60	28,500,000	500,000	114,000,000
1861-70	24,700,000	80,000,000	120,000,000
1871-80	20,500,000	310,000,000	163,000,000
1881-88	13,100,000	310,000,000	129,000,000
44 anos	92,000,000	700,800,000	547,000,000

(Mulhall, Michael G. "The Dictionary of Statistics", 4.a edi.
Londres, 1909)

Longe de mim a idéia de que todo o atual prodigioso potencial econômico norte-americano, cousa que faz dos Estados Unidos a primeira nação do mundo, tenha tido como base unicamente essas duas colunas. Por certo essas duas colunas econômicas apresentam, convertidas em "dollars", um poderio imenso que, iniludivelmente deu origem à grandeza dos Estados Unidos. Foi sem a mínima sombra de duvida o ciclo do algodão norte-americano e foi, sem contestação possível o ouro californiano, que, conjugados, formando um bloco econômico poderosíssimo que chamaram, atraindo a avalanche imigratória de bojudas massas demográficas e que sugaram como um imenso sorvedouro, as enormes somas de gordos capitais europeus, que emigraram em quantidade astronômica, para se inverterem e desenvolverem as "possibilidades" colossais da inexgotável ecologia física dos Estados Unidos. Assim essas colunas formaram o pedestal onde se assenta a grandeza econômica norte-americana. Graças a elas as "possibilidades" oferecidas pela opulenta ecologia norte-americana puderam ser aproveitadas. Como foi diferente o caso brasileiro! Tivemos o nosso ouro drenado para Portugal, pois

São eloquentíssimos estes quadros estatísticos, pois evidenciam a progressão ascensional da produção brasileira consumida pelo norte-americano, cujo poder aquisitivo aumentava em virtude do consumo do algodão dos Estados da antiga Virginia, pelas manufaturas inglesas do Lancashire, mecanizadas pelo ouro brasileiro, que o tratado de Methuen canalizara para a Inglaterra. O poder de consumo norte-americano estava em formidável ascensão, além do mais, pela avalanche imigratória que fêz com que a população norte-americana crescesse maravilhosamente e com ela, o consumo do café. Daí a expansão da lavoura cafeeira.

As estatísticas seguintes confirmam esses raciocínios:

QUADRO DOS PORTOS DE DESTINO DO CAFÉ (sacas)
(Apud. Taunay, *loc. cit.*)

<i>Portos</i>	<i>1841</i>	<i>1842</i>	<i>1843</i>
Estados Unidos	431.222	351.522	548.011
Hamburgo	197.560	183.586	184.423
Portos do Canal da Mancha	62.779	194.920	80.318
Trieste	62.202	111.607	73.501
Vários portos da França ..	56.318	27.203	20.797
Dinamarca	47.640	32.021	39.773
Bremen	32.746	12.342	26.890
Suécia	26.514	31.324	26.890
Portos do Mediterrâneo ..	24.595	79.934	102.850
Portugal	12.694	43.643	14.044
Veneza	10.158	2.550	9.050

foi ainda no regime do domínio luso que tivemos o nosso ciclo do ouro. O grande ciclo do açúcar nordestino também teve lugar em pleno regime de domínio luso. Com os Estados Unidos foi exatamente oposto. Tanto o seu ciclo do algodão, como o do ouro da California tiveram lugar quando os norte-americanos já estavam livres de sua Metropole europeia.

Daí a infelicidade do gesto de Amador Bueno!

Ele nos condenou à pobreza!

Holanda	4.755	9.141	382
Diversos	1.988	5.008	3.439
			(7)

Por esta estatística, vê-se a preeminência ascencional do mercado consumidor dos Estados Unidos, cuja importação cresce enormemente. O retrocesso de 1842 é facilmente explicável pela sedição liberal em S. Paulo e em Minas Gerais, a qual perturbou a produção, de modo que não se deve atribuir importância a isso. Esta outra estatística, ainda publicada pelo prof. Taunay, confirma a referida acima :

EXPORTAÇÕES CAFEEIRAS NO TRIÊNIO DE 1842-1845

(em quilos logo depois de descoberto o ouro na Califórnia)

Esta observação entre parentesis é minha.

	1842-1843	1843-1844	1844-1845
Estados Unidos	64.434.994	102.236.736	79.911.761
Cidades hanseáticas .	36.434.125	21.411.500	37.401.939
Inglaterra	26.792.328	32.486.934	29.964.582
Austria	22.259.488	11.123.356	15.974.173
			(7)

Em relação ao ano de 71, o café brasileiro exportado teve o seguinte destino, segundo o Prof. Taunay, "*História do Café*", VI, 20, reproduzindo o "*Retrospecto commercial do Jornal do Commércio*" para 1871 :

	Sacas	ou	Quilos
Portos dos Estados Unidos	1.345.346		80.720.760
" do Canal da Mancha	242.709		14.862.640

(7) No decorrer do século XIX, a revolução da máquina determinou na Europa uma evolução formidável no sentido de cada país se industrializar. Disso resultou um enorme aumento da Europa não só na quantidade de sua população, a qual quase quatriplicou em um século, como se verifica melhor em outra parte deste trabalho, mas também na qualidade da mesma, no concernente ao seu nível de vida. O seu poder aquisitivo, a sua educação, a sua capacidade de consumo, a sua produção, a sua urbanização, a sua civilização etc.

"	de Lisboa	79.792	4.787.520
Porto	de Marselha	73.553	4.413.180
"	" Gibraltar	62.613	3.736.780
"	" Londres	60.030	3.601.800
"	" Hamburgo	56.900	3.404.000
"	" Havre	52.230	3.133.800
"	" Antuerpia	45.984	2.859.040
"	" Sorlingas	40.545	2.432.700
"	" Liverpool	30.537	1.832.220
"	" Bordéus	19.650	1.179.000
"	" Copenhague	11.300	67.800

No ano de 1872, o café brasileiro teve o seguinte destino, segundo o Prof. Taunay, "*História do Café*", VI, 25:

	<i>Sacas</i>	ou	<i>Quilos</i>
Para os norte-americanos	1.130.682		67.835.920
Portos do Canal	171.062		10.263.720
" " Hamburgo	81.133		4.867.980
" " Lisboa	77.193		4.631.680
" " Marselha	59.218		3.559.308
" " Havre	58.524		3.311.440
Porto Cabo Boa Esperança	41.441		2.486.460
Porto de Antuérpia	38.246		2.294.760
" " Bibraltar	29.869		1.792.140
" " Liverpool	27.558		1.653.480
" " Londres	23.512		1.410.720

A êsse propósito nos ensina o sempre muito douto Prof. Taunay, *loc. cit.* VI, 27, o que mostra a deficiência dessas outras estatísticas citadas e que aproveitamos:

	<i>Toneladas</i>
"Termo médio de café na America e Europa nos anos de 1864 a 1871, de todos os países pro- dutores	357.832
Termo médio do consumo, no mesmo periodo	357.484

A exportação no ano agrícola de 1875 a 1876 foi colossal, consignando o enorme aumento de consumo em geral e principalmente o norte-americano em particular, pois o país havia exportado 2.765.922 sacas ou 165.955.320 quilos, assim distribuídos:

	<i>Sacas</i>	ou	<i>Quilos</i>
Estados Unidos	1.448.424		86.905.440
Hamburgo	201.035		12.062.600
Lisboa	167.591		9.985.460
Havre	166.862		9.901.172
Portos do Canal	114.133		6.887.980
Londres	110.648		6.638.880
Bordéus	76.503		4.590.180
Antuérpia	68.092		4.085.520
Cabos (?)	45.327		2.719.620
Gibraltar	30.374		1.820.040
Rio da Prata	18.922		1.113.532

Sobre esse assunto, encontrei na tantas vezes invocada '*Hist. do Café*', VI, pág. 125, do Prof. Taunay, os seguintes elementos com os quais eu elaborei a seguinte estatística que serve para os períodos subsequentes aos que mencionei:

C O N S U M O

<i>Ano</i>	<i>Europa</i>	<i>Estados Unidos</i>	<i>Total</i>
1877	1.136.482 sacas 68.908.920 quilos	1.710.073 sacas 112.605.580 quilos	2.846.555 sacas 181.514.500 quilos
1878	1.360.815 sacas 81.648.960 quilos	1.670.383 sacas 100.222.980 quilos	2.931.199 sacas 181.871.940 quilos
1879	1.251.638 sacas 75.098.280 quilos	2.283.545 sacas 137.012.800 quilos	3.535.183 sacas 212.710.080 quilos
1880	1.676.197 sacas 100.571.182 quilos	1.886.857 sacas 113.211.420 quilos	3.562.054 sacas 213.782.602 quilos
1881	2.135.442 sacas 128.120.652 quilos	2.241.976 sacas 134.514.456 quilos	4.377.418 sacas 262.635.108 quilos

Por essa estatística vemos a progressão crescente dos dois mercados de consumo aos quais temos feito repetidas referências, descendo à minúcias talvez esmiuçadas em demasia.

Como vimos não foi apenas quantitativamente que a população norte-americana sofreu evolutivamente uma progressão prodigiosa, quase que decuplicando na primeira metade do século XIX e caminhando progressivamente em ascensão maravilhosa, pela segunda metade do oitocentismo. Assim também qualitativamente, a população norte-americana evoluiu formidavelmente no sentido de ter enormemente aumentado o seu poder aquisitivo. Não há dúvidas sobre o colossal enriquecimento das populações norte-americanas, fenômeno êsse que teve como causa evidente a exportação do algodão virginiano, das Carolinas, da Georgia, do Texas, etc., para a mecanizada Inglaterra, beneficiária feliz do incrível Tratado de Methuen e do ouro brasileiro. De fato, foi o ouro brasileiro que, pela incúria portuguesa, correu caudalosamente para a venturosa Inglaterra, aí produzindo uma euforia econômica que foi mecanizar a indústria e levar o país para uma nova era, a "*era industrial*". Essa mecanização não só produziu a Revolução Francesa, como ensina Sombart, (citado por Simonson, "*História Econômica do Brasil*"), como também produziu uma tremenda voracidade nos cotonifícios, tecelagens e filaturas do Lancashire, mecanizados e com uma produção aumentada em 500 a 1.000%, aumentando o consumo do algodão norte-americano, na mesma proporção, tudo isto em relação à matéria prima do Sul dos Estados Unidos, (8).

(8) Sincronizado com esse fenômeno crescia o consumo do café brasileiro nos Estados Unidos, como se vê deste tópico de Taunay, acompanhado desta estatística que ele reproduz:

"Da exportação brasileira enorme quota de há muito se encaminha para os Estados Unidos como ninguém ignora. Desde os primeiros anos a porcentagem correspondente ao consumo norte-americano se tornou notável.

Dizem os autores que o primeiro café expedido do Brasil direta-

mente para os Estados Unidos saiu do Rio de Janeiro em 1809 numa pequena partida.

Escrevendo em 1844 à Sociedade Auxiliadora da Indústria Nacional este aumento frisava o nosso consul em Nova York, Luiz H. Ferreira de Aguiar.

Segundo o seu dizer cada vez mais aumentava o consumo do café na Republica.

De 1825 a 1829 fôra de	238.000.000
De 1830 a 1834 fôra de	405.000.000
De 1835 a 1839 fôra de	479.000.000
De 1840 a 1844 fôra de	573.000.000

Taunay, loc. cit. vol. III, pg. 121.

De nada adiantaria tudo que foi passado em revista a respeito dos Estados Unidos, se não fosse o paulatino advento do navio a vapor. Sim, porque os dois elementos que, conjugados realizaram o aumento do consumo do café por parte das populações norte-americanas, isto é, o seu crescimento quantitativo e o qualitativo, nada teriam resultado em benefício do Brasil não fosse o advento do navio a vapor.

Eis que sem um transporte marítimo barato, os norte-americanos, com a população aumentada quantitativa e qualitativamente, teriam recorrido ao café antilhano, produzido em região mais proxima e portanto muito mais barato de transporte que era em navio à vela. Seria então o café antilhano ao qual aproveitaria o formidável crescimento da população norte-americana. Mas, precisamente na ocasião em que se iniciava esse formidável crescimento, a técnica de transportes marítimos fez baratear de tal modo o transporte marítimo, que foi possível ao Brasil se aproveitar do crescimento do consumo norte-americano de café. A prova dessa asserção é a estatística seguinte, a qual evidencia que os norte-americanos aumentavam a proporção do seu consumo do café brasileiro, na medida em que o navio a vapor ia substituindo o navio à vela no transporte entre os Estados Unidos e o Brasil:

Quantidades porcentuais de café brasileiro consumidas pelos Estados Unidos

Em 1825	23%
" 1830	23%
" 1835	28%
" 1840	28%
" 1844	39%

(Affonso de E. Taunay, "*História do Café*". III, 122)

Essa fome, causada nos cotonifícios da região de Manchester, pelas invenções de Arkwright, de Hargreaves, de Cartwright, etc. com os teares mecânicos, as “Spinnings Jenny” etc. determinaram um aumento enorme das compras de algodão da Inglaterra no sul dos Estados Unidos, (9).

Ora, com essas compras enormemente acrescidas, os vendedores fatalmente se enriqueceram e tiveram o seu poder aquisitivo imensamente aumentado. Daí terem consumido muito mais café brasileiro que, para satisfazer as crescentes procuras norte-americanas, teve que expandir as suas culturas. Assim temos que, a causa da expansão da lavoura do café, pelo território paulista, foi o prodigioso crescimento do mercado de consumo norte americano, o qual, enriquecido pela mecanização das indústrias inglesas, obrigou o Brasil a produzir mais café, para o satisfazer. Dessa fatal determinação, ter a lavoura cafeeira se expandido pelo rio Paraíba, a montante da qual já em território paulista, todas as condições da equação da produção se reuniam em feliz cooperação. (V. gráfico da pág. 223).

* * *

Mas, a produção do café no Brasil, a uma distância de cerca de 8 a 9.000 quilômetros de seus portos de consumo de Nova York e de Nova Orleans, não seria fóra do círculo de atração do consumo norte-americano? Já no passado seiscentista, o açúcar produzido no Nordeste brasileiro não tinha sido batido fragorosamente pelo açúcar antilhano de Jamaica, de Barbados, de Haiti, etc., na segunda batalha do açúcar? (Boletins da Cadeira de “*História da Civilização Brasileira*”, da Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras; tese de concurso da Profa. Dra. Alice Canabrava). Qual a causa da fragorosa derrota do açúcar nordestino? É claro que causa houve! É evidente que essa causa, e eu não me canso de proclamá-la, foi a distancia que mediava entre o local da produção e o mercado de consumo. Essa distância que nos séculos XVII e XVIII tinha que ser vencida pela

navegação à vela, a qual era trôpega, lenta, de difícil transposição, insegura e ineficiente, era um fator decisivo nas concorrências econômicas de produto congênere, nos mercados de consumo, as quais eu chamo de batalhas econômicas.

Então, porque não se teria dado com o café, o mesmo que se deu com o açúcar nordestino? Os casos não eram semelhantes? Não teria havido com o café brasileiro do centro fluminense uma luta econômica concorrencial, com o congênere antilhano, luta essa que se poderia chamar de primeira batalha do café, para o domínio do mercado norte-americano? E, nessa luta concorrencial, que eu chamo primeira batalha do café, porque o café antilhano não venceu, como seria curial que vencesse, pois não só estava a uma distância três a quatro vezes menor do opulento e crescente mercado de consumo norte-americano, do que o longínquo vale do rio Paraíba, situado a dois, dois e meio meses de viagem, como ainda a plantação cafeeira era mais antiga? (9), (10).

(9) Ao formoso talento e à percuciente acuidade mental de Caio Prado Junior não escapou essa face do problema. A esse respeito são dele estas palavras (*"História Econômica do Brasil"*) muito anteriores, mas que vem em abono das minhas conclusões:

"Os progressos técnicos do século XVIII permitirão o seu aproveitamento em medida quase ilimitada, e ele se tornará a principal matéria prima industrial do momento, entrando para o comércio internacional em proporções que este desconhecia ainda em qualquer outro ramo. Arkwright constrói o seu fuso em 1769, no mesmo ano em que Watt obtem a patente para a máquina a vapor que tornaria possível o emprego desta energia em larga escala. Em 1787 Cartwright inventa o tear mecânico. São datas preciosas para o Brasil. O consumo do algodão na Inglaterra, o grande centro da indústria textil moderna, acompanha estas datas. Não ia no quinquênio 1771-5 além de 4,76 milhões de libras (pêso); no penultimo do século (1791-5), logo depois da introdução do tear mecânico, atingirá 26 milhões. Já não bastavam para êste volume considerável os antigos e tradicionais fornecedores do Oriente; e a America, aproveitando suas reservas de terras

Nas Antilhas, na America Central, no México ou na Venezuela a produção já era sensível e poderia se expandir enormemente, através de magnífica ecologia. Capital havia em abundancia, mão de obra, em pleno regimen de tráfico livre, tambem não faltava.

Disso tudo, conclui-se que, se a refrega econômica tivesse se ferido no século XVIII, com a utilização do navio à vêla, seiscentista ou setecentista, de fraca tonelagem, de marcha lentíssima, ou de fraquíssimo índice de segurança, da luta teria resultado a esmagadora derrota do café brasileiro, exatamente como aconteceu com o açúcar nordestino nos seiscentos. Boletim da cadeira da Hist. da Civilização Brasileira da F. F. C. e L. da Universidade de S. Paulo e tese de concurso de D. Alice Canabrava.

Mas houve o advento do novo fator que determinou diferente solução para o problema. Foi o aparecimento do navio a vapor e de ferro, o que modificou o problema, fazendo com que não fosse dada para o caso do café, cultivado no Centro-Sul do litoral brasileiro, a mesma solução tida pelo açúcar nordestino, fabricado no

virgens, virá encher a falta e se tornará o grande produtor moderno do algodão”.

(“*História Econômica do Brasil*”, 162-3).

(10) As estatísticas seguintes provam que:

- a) Já havia, nas Antilhas, grande produção de café anteriormente à expansão fluminense, pois Haiti produzia meio milhão de sacas, meio século antes que o Brasil tivesse atingido aquela produção.
- b) A produção antilhana sempre foi avultada.
- c) A Venezuela tambem produzindo café, assim como a América Central, tambem entraram ou poderiam ter entrado no páreo de que o Brasil teve a vitória. É evidente que houve um fator na batalha econômica do café, intervindo na competição e dando vantagem ao Brasil, a qual permitiu ao nosso país prosseguir na sua expansão vitoriosa. Esse fator, eu penso, com convicção, teria sido o navio a vapor, com todos os progressos que a técnica colocou à disposição da navegação.

século XVIII, em região muito mais aproximada dos centros consumidores.

PRODUÇÃO CAFEEIRA EM 1855	
Brasil	2.858.107
Antilhas	2.283.455
Índias holandesas	1.008.350
Ceylão	483.205
Venezuela	384.298
Filipinas	250.000
Costa Rica	56.567

(Taunay, *loc. cit.*)

A América Central e o México entram tarde nos mercados. Guatemala exportou em 1860 cerca de 140.000 libras (4.375 arrobas) dava 1.800.000 e, 1863 e 7.590.000 em 1870.

Costa Rica passava de 7.823.000 libras em 1845 a 11.143.000 em 1865 (348.528 arrobas) como vemos fracos concorrentes. O México afirma Ukers, aparece realmente como país cafeeiro de 1870 em diante.

O Haiti até a época da Revolução Francesa produziria imenso :

Anos	Sacas de 60 ks.
1775	459.339
1789	595.591
1791	531.250

(Taunay *loc. cit.*)

O aparecimento do navio a vapor, mais rápido e de ferro, maior e mais durável, teria propiciado à zona fluminense o abastecimento do ávido e voraz mercado de consumo em Nova Orleans, Galverston ou Nova York, alargando os horizontes economicos de uma região, (11).

(11) O fator distancia vinha sendo decisivo, em matéria de concorrência econômica de produtos congêneres e sofreu tremenda revolução com o advento do navio a vapor. Haja visto o que teve lugar no século XVII, na sua segunda metade, com o açúcar nordestino, inteiramente banido da concorrência nos mercados de consumo, vencido pelo açúcar antilhano, na competição que eu chamo de segunda batalha do açúcar. (*Boletins da Cadeira de História da Civilização Brasileira, da Faculdade de Filosofia Ciências e Letras*).

QUADROS DE VAN DELDEN LAERNE (EM SACAS
DE 60 QUILOGRAMOS)

<i>Exercícios</i>	<i>Brasil</i>	<i>Índias holandesas</i>	<i>Antilhas</i>	<i>Ceylão</i>
1852-1853	2.353.563	1.190.543	332.075	277.720
1853-1854	2.126.100	1.209.012	291.093	345.456
1854-1855	2.557.346	1.473.505	319.370	428.891
1855-1856	2.841.604	1.402.318	215.012	373.244
1856-1857	3.205.092	1.176.373	246.577	509.941
1857-1858	2.369.954	1.374.421	225.982	461.145
1858-1859	2.735.785	1.197.194	312.832	499.555
1859-1860	2.499.547	1.101.044	390.036	535.499
1860-1861	3.568.995	1.254.563	278.163	550.628
1861-1862	2.586.958	1.204.161	296.402	512.856
1862-1863	2.163.054	1.143.644	343.135	701.568
1863-1864	2.003.180	1.287.789	244.061	568.785
1864-1865	2.686.618	1.053.052	328.882	786.762
1865-1866	2.433.566	1.276.396	344.227	761.595
1866-1867	3.093.425	1.368.847	308.242	798.946
1867-1868	3.500.338	1.145.167	414.752	853.038
1868-1869	3.221.704	1.189.052	256.293	779.149
1869-1870	3.512.789	1.450.826	389.247	892.454
1870-1871	3.796.913	1.211.716	262.922	800.857
1871-1872	2.522.310	1.277.993	334.462	612.215

QUADRO DE VAN DELDEN LAERNE (EM SACAS
DE 60 QUILOGRAMOS)

<i>Anos</i>	<i>Venezuela e Colombia</i>	<i>Índias Inglezas</i>	<i>Filipinas</i>	<i>América Central</i>
1852-1853	172.332	59.462	19.000	2.000
1853-1854	168.884	60.765	19.065	3.000
1854-1855	196.196	56.033	19.000	6.000
1855-1856	209.578	69.597	20.000	8.500
1856-1857	172.876	76.994	22.228	10.000
1857-1858	200.223	46.295	25.866	9.000
1858-1859	229.231	88.411	25.000	14.500
1859-1860	170.610	108.453	24.000	73.000
1860-1861	220.158	144.537	25.000	57.000
1861-1862	213.258	162.581	26.000	64.000

1862-1863	....	166.502	159.102	27.000	67.000
1863-1864	....	154.454	201.976	39.907	112.000
1864-1865	....	191.060	244.849	39.638	84.000
1865-1866	....	234.557	262.329	35.810	149.000
1866-1867	....	293.073	133.350	38.400	137.000
1867-1868	....	327.932	250.906	38.400	192.000
1868-1869	....	312.580	361.277	38.400	210.000
1869-1870	....	158.956	272.768	36.052	181.000
1870-1871	....	410.127	255.650	56.277	294.000
1871-1872	....	443.040	429.531	46.000	220.000

Ainda a propósito da produção de café cubana, encontramos em Taunay, o seguinte tópico, que confirma a tese que sustento de que foi o advento do navio a vapor que permitiu ao Brasil entrar na competição do café :

“De 1817 a 1821 houvera verdadeira fome de café no mundo todo. Daí a alta notável do grão, e o açodamento pelo qual a capitania do Rio de Janeiro, cada vez mais, se cobrira de cafezais o que também se dera em Cuba e outras zonas produtoras”. (Taunay, vol. III, pág. 18).

CAPÍTULO XX

AINDA O AUMENTO DO CONSUMO — A ALEMANHA — A URBANIZAÇÃO — A SIDERURGIA — A BATALHA DA EUROPA

Entre as causas que promoveram a expansão cafeeira pelo Paraíba arriba e depois pelo Oeste figura o imenso crescimento demográfico norte-americano e européu. Coincidiram com esse evento, dois outros que ampliaram enormemente a importância e a significação do fenômeno demográfico norte-americano e européu. Foram eles :

- a) O fato do norte-americano ser um dos maiores consumidores de café no mundo. Em todas as estatísticas de consumo de café '*per capita*', o norte-americano figura sempre nos primeiros lugares, como já vimos em nota anterior.
- b) O advento do navio a vapor que veio baratear os transportes de uma forma inimaginável, reduzindo o fator distâncias de formas a torná-lo desprezível no intercâmbio.

Qualquer uma dessas circunstâncias que deixasse de existir em concomitância com a supra enunciada, referente à demográfica europeia e norte-americana, o café brasileiro não teria tido o crescimento de consumo que teve e portanto não seria obrigado à expansão que a crônica nos relata, (1) e (2).

(1) A população europeia cresceu da seguinte maneira no século XIX :

Os quadros de Levasseur em várias estimativas até 1890 mostra que a população da Europa era a seguinte:

	1800	1830	1850	1880	1890
Reino U.	16.200.000	24.400.000	29.100.000	35.300.000	38.200.000
França	27.350.000	32.500.000	36.700.000	37.600.000	38.800.000
Alemanha	23.120.000	29.700.000	38.100.000	45.200.000	48.600.000
Rússia	35.000.000	45.500.000	69.700.000	84.900.000	92.000.000
Áustria	25.000.000	29.900.000	34.700.000	37.600.000	40.100.000
Itália	17.240.000	21.210.000	25.000.000	28.500.000	30.300.000
Espanha	10.540.000	11.200.000	15.600.000	16.700.000	17.600.000
Portugal	2.930.000	3.100.000	3.600.000	4.200.000	4.700.000
Suécia	2.350.000	2.800.000	3.800.000	4.600.000	4.800.000
Noruega	880.000	1.100.000	1.600.000	1.900.000	2.000.000
Dinamarca	930.000	1.200.000	1.600.000	2.000.000	2.100.000
Holanda	2.100.000	2.600.000	3.300.000	4.000.000	4.600.000
Bélgica	—	3.800.000	4.700.000	5.500.000	6.100.000
Suissa	1.800.000	2.000.000	2.500.000	2.800.000	3.000.000
Turquia	9.500.000	9.500.000	15.500.000	8.600.000	4.500.000
Grécia	—	600.000	1.100.000	1.600.000	2.200.000
Rumânia	—	1.300.000	3.000.000	5.300.000	5.500.000
Sérvia	—	400.000	1.000.000	1.700.000	2.000.000
Bulgaria e R. O.	—	—	—	2.000.000	3.100.000
TOTAL	175.000.000	222.810.000	290.600.000	330.000.000	350.000.000

Essa progressão da Alemanha, cuja população era uma das maiores consumidoras do café brasileiro (haja vista a estatística de exportação do café brasileiro, para o exterior, já constante deste trabalho), foi, sem dúvida, uma concausa evidente e efficientíssima da expansão rural paulista e do avanço da lavoura cafeeira.

(2) “Nesse mesmo século, na era do industrialismo, e graças aos progressos da higiene, registrou-se um aumento da população européia

De fato a revolução industrial, a era da máquina no mundo etc., trazendo como consequências o maior aperfeiçoamento do lustre mental da população em geral determinou o aumento do consumo “*per capita*” do café.

As seguintes estatísticas mostram como a Europa se industrializou, se urbanizou e se ampliou, principalmente a Alemanha que foi a região em que mais se acentuou essa progressão.

Assim exprimindo em números esse crescimento, temos a seguinte estatística, concernente à manufaturas.

O valor total das manufaturas de metais em várias datas era aproximadamente o seguinte :

MILHÕES £ ESTERLINAS

ANO	Reino Unido	França	Alemanha	Rússia	Áustria	Itália	Espanha	Suécia	Bélgica	Estados Unidos	Vários	TOTAL
1780 ..	15	8	3	2	2	1	1	1	—	2	2	37
1800 ..	20	9	4	3	3	1	1	1	—	3	3	48
1820 ..	30	10	6	4	4	2	2	2	—	7	5	72
1840 ..	40	12	7	5	5	2	2	3	2	10	7	95
1860 ..	85	30	40	11	12	3	3	4	9	29	17	243
1888 ..	155	42	91	14	15	4	4	6	17	194	43	585

E essas estatísticas mostram bem como os mercados de consumo do café se aprefeioaram. Por elas se verifica não só que houve um aumento geral como justamente os dois povos que

que, de 175 milhões de habitantes, em 1800, passou a 400 milhões em 1900.

Por volta de 1825, já o comércio mundial de café atingira 1 e 1/2 milhões de sacas, no valor de mais de 3 milhões de libras. O comércio mundial do algodão alcançara cerca de £ 6.000.000, o de açúcar £ 10.000.000 e o de tabaco £ 3.000.000”. Simonsen, “*Aspectos*”, 15.

mais consumiram café foram os que mais tiveram suas respectivas populações urbanizadas, civilizadas, etc.

Assim, enquanto o Reino Unido via seu índice de progressão crescer de dez vezes, em um século e a França cinco vezes, a Alemanha grande consumidora de café, aumentava trinta vezes e os Estados Unidos o país que mais consumia café, de quarenta e sete vezes.

De fato, a Alemanha, logo a partir de 1840, entrou por uma rampa de imensa progressão industrializadora e urbanizadora, como se vê das estatísticas. Foi o aproveitamento das jazidas do Rûhr, com todas as suas consequências que fizeram da Alemanha a primeira nação da Europa em siderurgia e uma das primeiras em produtos minerais em geral.

Por essas causas é que a expansão cafeeira, em S. Paulo se fez incoercível. O consumo crescendo em alto teôr, obrigava imperiosamente a produção a aumentar as suas cifras na mesma proporção.

Daí a expansão! (3), (4).

(3) Essa situação continuou no decorrer do século, obrigando a produção.

Em 1880 a 1882 o consumo do café, segundo prof. Taunay, "*Hist. do Café*", VI, 114, se fazia nas seguintes proporções:

	<i>Est. Unidos</i>	<i>Europa</i>
1880	1.866.847	1.676.194
1881	2.241.967	2.135.442
1882	2.45.132	1.741.458

Isso obrigava a produção e esta se daria onde houvessem "*possibilidades*".

(4) Confirmando esse raciocínio, temos a seguinte estatística, publicada pelo Prof. Taunay, "*Hist. do Café*", VI, 125, provando a forma ascensional em que caminhava o consumo do café, seguindo sempre a proporção em que davam os phenomenos aannunciados em relação aos Estados Unidos e à Europa.

	<i>Est. Unidos</i>	<i>Europa</i>
1877	1.710.073	1.136.482
1878	1.670.383	1.360.816
1879	2.283.545	1.251.638

1880	1.866.857	1.676.194
1881	2.241.976	2.135.442
1882	2.459.132	1.741.458

Essa ascensão do consumo obrigava a proporcional ascensão da produção em S. Paulo, pois que se reuniam, em alta escala, as “*possibilidades*” todas.

2.ª PARTE

CAPÍTULO I

A AUTARQUIA PAULISTA

Não pode mais restar a menor sombra de dúvida sobre a forma econômica planaltina. Isolado geograficamente pela imensidão das distâncias atlânticas, que só poderiam ser cobertas em navegação a vela, difficilima, perigosíssima e irregularíssima, a qual durava em média 120 dias de viagem vagarossíssima, como pela barreira da aspérrima e abruptíssima 'Serra do Mar', e como pelas condições climáticas, que faziam a região produtora de, mais ou menos, os mesmos gêneros, que Portugal, o Planalto piratiningano estava predeterminado pelo seu ambiente geográfico, a ser uma região autárquica econômica, isolada psicológica e sentimentalmente. (1)

É, de fato, o Planalto, na sua formação econômica, social, étnica, psicológica, etc., um irrefutável exemplo de determinismo geográfico. Não que, isso infirme a doutrina ratzeliana, que é absolutamente determinista, exigindo que, *sempre*, o meio geográfico determine os povos que nele vivem. Eu penso que, devemos conceber a determinação de uma forma mais elástica, oferecendo ao meio geográfico a cooperação do elemento humano, ao qual eu atribuo sempre grande importância. As vezes o meio geográfico tem tal força orientadoramente obrigatória que, ela não pode fugir de uma paridade com a determinação absoluta. É preciso notar que, a coexistência do elemento humano é sempre pressu-

(1) Esquemáticamente, podemos estabelecer do seguinte modo as causas da autarquia da "Paulistânia", e suas consequências:

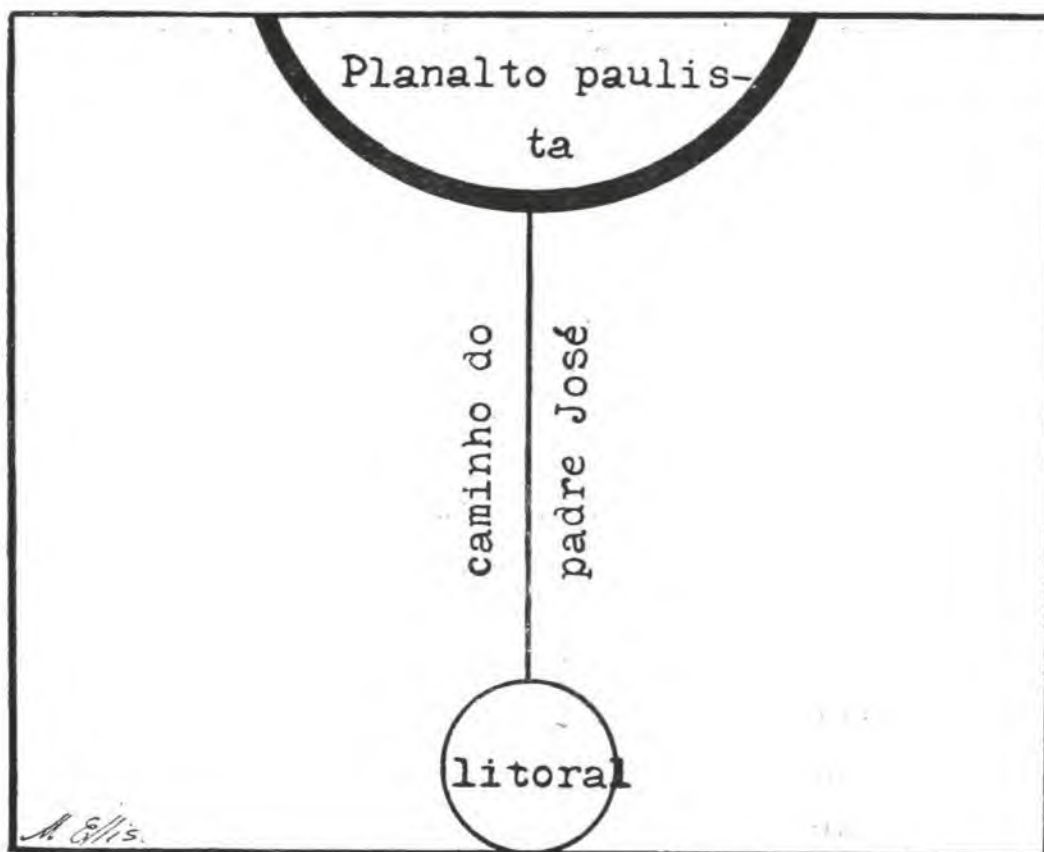
CAUSAS DA AUTARQUIA PLANALTINA	Dificuldades absolutas na transposição da serra marítima, para um intercâmbio importante e regular;	POBREZA PLANALTINA	Policultura. Pequena propriedade. Democracia.
	Clima aproximado do da Metrópole, impedindo a exportação de produtos de climas frios, devido à concorrência dos locais;		Isolamento psicológico. Fraquíssimos contactos com Portugal.
	Posição geográfica impedindo a exportação de produtos do clima quente, devido à concorrência do Nordeste		Abandono pela Metrópole. Exagero do Municipalismo. Democracia. Independência.
	Fraquíssimo poder aquisitivo do morador planaltino, impedindo a importação. Falta de fonte de renda. Fraquíssimo poder aquisitivo do de civilização pois a população total de civilizados, não ia a mais de 6.000 hab., nos primeiros séculos.		Espírito próprio. Fraco índice de lusitanidade.

Essa autarquia ainda se caracteriza atualmente. Ela sempre existia. O planalto de Piratininga sempre viveu ensimesmado. Com o fim do ciclo do ouro e o começo da exportação paulista não desapareceu a autarquia paulista, ainda que tenha adquirido novas características e tenha sido de alguma maneira atenuado. O advento da “calçada do Lorena”, em 1796, modificou a autarquia paulista, mas não a extinguiu. O comércio do porto de Santos era ainda insignificante. E’ o que prova a estatística abaixo:

Em relação a 1813, segundo Eschwege, citado pelo prof. Taunay, era o seguinte o comércio da capitania paulista:

Para	Exportação	Importação
Lisboa	2:635\$200	—
Porto	49:907\$600	53:584\$928
Rio de Janeiro	536:006\$600	646:584\$928
Bahia	13:042\$880	24:362\$560
Pernambuco	5:085\$000	15:500\$800
Rio Grande do Sul	34:420\$880	6:604\$800
Rio da Prata	25:844\$680	3:870\$680
Cabo Verde	—	9:033\$600
Cotinguiba	—	6:033\$600
TOTAL	666:842\$840	766:105\$028

(Taunay “Hist. do Café no Brasil”, II, 339).



Autarquia planaltina, só quebrada pela tenue ligação ao litoral pelo "caminho do padre José", o qual só dava passagem para a auto-locomotoção do índio que os paulistas exportavam. O resto da produção paulista era consumida "in loco".

(Desenho de D. Myriam Ellis)

posta. Não é possível, nem se deve conceber o contrário! Tal me parece ser o caso do Planalto que, em resumo, tem as seguintes causas de seu isolamento e de sua autarquia:

a) Distância enorme da Metrópole, através do Atlântico, em viagens de navio a vela, que andavam em média na marcha lentíssima de 96 quilômetros por dia, ou sejam, 4 quilômetros por hora.

b) Serra do Mar, impermeável a qualquer fluxo comercial, por menor que fosse.

c) A mínima produção da 'Paulistânia', com diminuto poder aquisitivo e baixíssimo nível de vida.

d) Clima planaltino, semelhante ao da Metrópole, determinando idêntica produção, e portanto, tornando indesejável e inviável a exportação e mínima a importação dessa distante Metrópole.

Dessa autarquia econômica e desse isolamento resultaram várias consequências, que formam as linhas mestras da orientação do grupo humano planaltino. Assim constatamos que, o Planalto teve, em virtude desse isolamento:

- a) policultura
- b) pequena propriedade
- c) democracia
- d) pobreza
- e) espírito próprio
- f) poder aquisitivo mínimo
- g) baixo nível de vida
- h) alta dose de influência indígena. Eis a toponímia e a língua guaraní, segundo Vieira, aí falada, (Sérgio Buarque de Holanda, "*Raízes do Brasil*") (!)
- i) ínfimo grau de influência lusitana, com quase nula imigração de Portugal
- j) descaso completo da Metrópole, que só dava importância ao rendoso e populoso Nordeste.

- k) insignificante intercâmbio, só podendo ser exportada mercadoria humana se auto-locomovendo, porque só essa podia transpor a serra marítima.
- l) mínimo rendimento fiscal.
- m) baixíssimos números demográficos.

Durante o largo periodo de tempo de século e meio a dois séculos, o Planalto viveu nesse regime autárquico. Era uma autarquia não só econômica, mas também psicológica, étnica, social, etc. Essa autarquia se consolidava, em espírito próprio e diferente da Metrópole em contraposição, ao que acontecia ao Nordeste, onde tudo respirava psicologia reinol, como nos lembra a toponímia regional. Foram várias as manifestações desse espírito próprio revelado pelo Planalto:

a) No Planalto, segundo o Padre Vieira e segundo o governador Paes de Sande falava-se o guaraní, sendo o português aprendido nas escolas, como hoje se aprende o latim. A toponímia regional confirma isso. Todos os nomes de acidentes geográficos dos dois primeiros séculos são guaranis. (Sergio Buarque de Holanda, *loc. cit*).

b) No Planalto, houve o primeiro movimento nativista americano que foi a aclamação de Amador Bueno. Isso é muito sintomático!

c) Indiferença planaltina pela ocupação flamenga no Nordeste, coisa já quase suspeitada pelo Prof. Taunay, na sua "*História seicentista da Villa de São Paulo*".

Não penso que, a abertura do "*caminho novo*" haja tido influência na supressão da autarquia planaltina. Esta continuou, mesmo com a nova estrada construída pelo filho do 'caçador de esmeraldas'. O ouro, com as novas regiões das Gerais, de Goiás e de Mato Grosso, apenas alterou a feitura da autarquia planaltina. Esta, antes do ouro, abrangia uma região, compreendendo um meio muito pequeno, em torno da vila anchietanã, pois além de S. Paulo, Sorocaba, Itú, Jundiáí, Atibáia, só havia de civilizado o Vale do Paraíba. Esta diminuta área territorial, habitada por uma

dezena de milhares de indivíduos, era isolada do meio externo, sem intercâmbio com êle, sem imigração, etc. Isolava-a, de um lado o obstáculo da serra marítima, rudíssima, e de difficílissima transposição por ente humano, segundo depoimento do Padre Simão de Vasconcelos, de Anchieta, de Cardim, e de outros, dizendo o que era êsse obstáculo no seiscentismo e no setecentismo do lado leste dos outros lados, o sertão selvático e desértico. Isso isolou o Planalto de modo completo e absoluto.

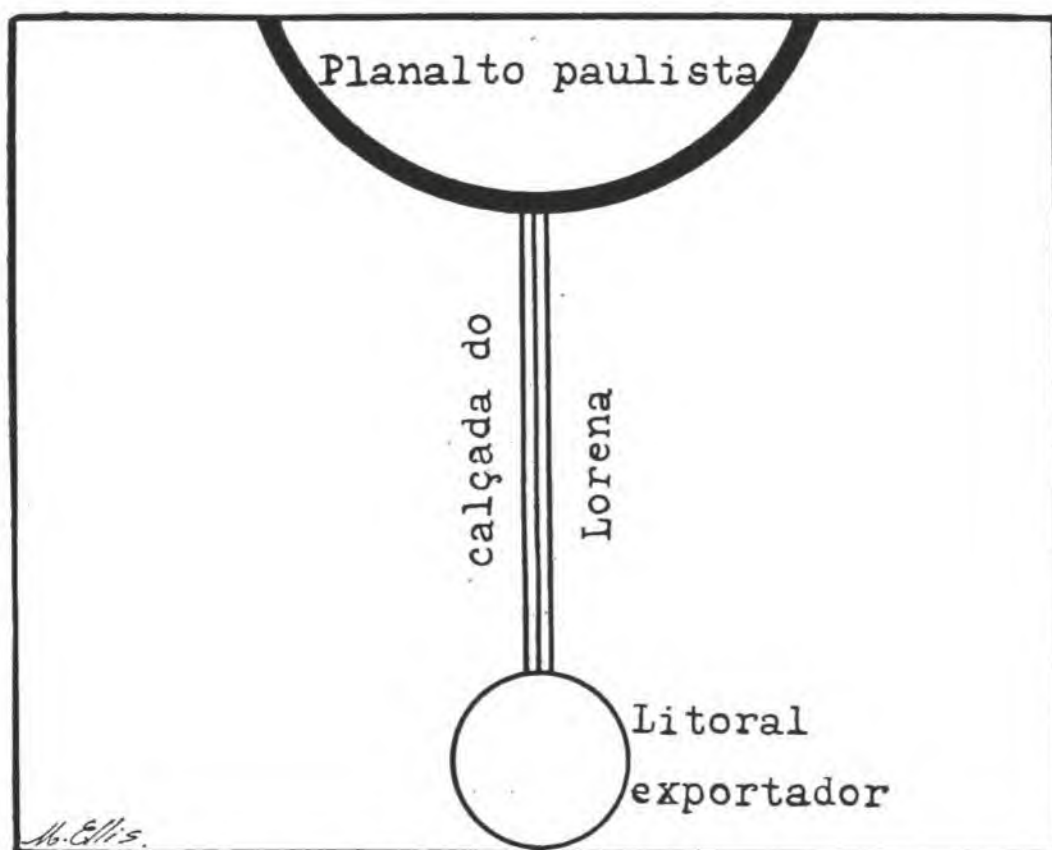
O ouro dilatou muito essa região autárquica, antes confinada à crista do Planalto unicamente, pois, com êsse mineral precioso, a área autárquica passou a abranger a vastidão das Gerais, cortada de núcleos de população numerosa e dotada de alto poder aquisitivo, além de Goiás e de Mato Grosso, nas mesmas condições e do Sul do Brasil, até a Colônia do Sacramento, (2).

(2) A autarquia paulistânica continuava ampliada, talvez, mas ainda bem nítida. A região nada, ou quase nada exportava, isolada do litoral pela muralha do mar, de difficílissima transposição. No século XVII, a "*Paulistânia*" exportava escravos ameríndios, que se auto-transportavam. No século seguinte, cessada aquela exportação, o mercado de consumo da "*Paulistânia*" passou a ser as zonas do ouro, situadas em região, para as quais, não era mister atravessar a serra marítima. Com isso, a "*Paulistânia*", exportava a respectiva produção autarquicamente, para as outras partes da própria capitania. Porisso, nada restava para ser exportado por Santos. É o que prova a seguinte estatística:

QUADRO GERAL DO VALOR DAS MERCADORIAS IMPORTADAS NO REINO DE PORTUGAL DE SUAS POSSESSÕES DE ALEM MAR, NO ANO DE 1796

(BRASIL)

Rio de Janeiro	3.702:181\$721
Bahia	3.960:500\$162
Pernambuco	2.250:368\$335
Maranhão	1.055:355\$510
Pará	279:429\$129
Barayba	153:387\$722
Santos	55:641\$458
TOTAL	11.474:864\$037



O Planalto paulista, como se sabe, produzia açúcar para abastecer as Gerais. Passado o ciclo do ouro, o açúcar paulista ficou sem mercado consumidor. Conseguiu êle, porem, novos mercados de consumo em zonas de alem mar. Com isso, o Planalto paulista tornou-se exportador. Daí a função da produção ter creado o órgão de transporte que foi a calçada do Lorena, méra consequência e criação do açúcar paulista. Por isso ela póde ser chamada "*a rota do açúcar*"

Assim, vê-se bem como o ouro dilatou a região autárquica, antes limitada à “*Paulistânia*” propriamente dita. E’ bem certo que, o “*caminho novo*” de Garcia Rodrigues subtraiu, como vimos acima, as Gerais da autarquia paulista, as fazendo subsidiárias do Rio de Janeiro, mas uma grande parte das Gerais permaneceram ligadas a S. Paulo. De fato, todo o sul do Jacuí, ficou ligado à região planalto.

Alem disso, Goiaz, Mato Grosso, bem como o sul brasileiro continuaram presos a S. Paulo. Assim a autarquia paulista se dilatou muito em área, pois os 3 lados, que antes delimitavam o sertão desertico, com o advento do ouro, passaram a abranger vultosa população, altamente dotada de poder aquisitivo, e vivendo em elevado padrão de vida.

Por outro lado, ainda que, melhoradas as condições de transposição da Serra do Mar, principalmente quando foi aberta ao tráfego do Planalto para o Litoral, a famosa calçada de Lorena, com o mundo exterior como veremos em outra parte deste trabalho, (V. nota 2 deste capítulo), o intercâmbio com o exterior não se fez sentir grandemente.

(Apud Simonsen, “*História Econômica*”, II, 225, 227). Santos aparece com 0,5% do total brasileiro e a Bahia, que já tivera 50% do total brasileiro, aparece com apenas 34%. Tendo em vista essa estatística, Simonsen, em outro tópico de seu trabalho diz: “Maranhão, Pernambuco, Bahia. Pará e Paraíba exportaram em 1796, cerca de £ 2.150.000, enquanto que o Rio de Janeiro, nessa mesma época exportou mais de um milhão e o Porto de Santos, cerca de £ 15.000” (Simonsen, “*Hist. Econômica*”, vol. II, pág. 90). Não está isso atestando a autarquia, em que vivia a “*Paulistânia*”, ou pelo menos que, essa região não expórtava por Santos os seus produtos?

A ligação entre o litoral vicentino e o Planalto paulista tem-se feito sempre através de meios muito precários e deficientes, e apesar de que a economia planaltina e a própria evolução social do conjunto demográfico paulista, durante quatro séculos e meio, tem dependido visceralmente dessa ligação, ainda ela se faz com dificuldades. A princípio durante os séculos XVI e XVII e nas primeiras décadas do XVIII a ligação era deficientíssima, pois era feita através de simples trilha que asperíssima cortava sinuosamente todos os despenhadeiros e principios da imensa e

abrupta serrania que rude e selvagem se interpunha graniticamente entre as duas regiões geográficas da capitania vicentina. Todos os depoimentos quinhentistas e seiscentistas são unânimes em constatar a situação horrível da ligação entre São Paulo e o mar, mas delas, destaca-se o do padre Simão de Vasconcellos.

Alem do precioso depoimento do padre Simão de Vasconcellos, a respeito do caminho que, atravessando a serra marítima, ligava o Planalto ao litoral, Paulo Prado, no seu tão citado "*Paulistica*", 9, nos transmite mais o seguinte:

"Em 1555, em carta a D. João III, Governador Geral Duarte da Costa, diz o seguinte:

"O ouvidor geral me disse que na dita capitania de São Vicente havia um caminho de 5 ou 6 léguas o qual era tão mau e aspero por causa dos lameiros e grandes ladeiras que se não podia caminhar por elles...."

Ainda citado pelo mesmo Paulo Prado, diz o Padre Anchieta, no seu "*Informações do Brasil e suas Capitânicas*" que aí presta o seu depoimento datado de 1584:

"... e as mais por tierra por hus mais trabalhosos caminhos que creio hay em muita parte do mundo".

O mesmo Padre, em 1585, dizia:

"A quarta villa na capitania de São Vicente é Piratininga, que está 10 a 12 léguas pelo sertão e terra a dentro. Vão lá por umas serras tão altas que dificultosamente podem subir nenhuns animais e os homens sobem com trabalhos e as vezes de gatinhas por não despenharem-se e por ser o caminho tão mau e ter tão ruim serventia padecem os moradores e os nossos grandes trabalhos".

Desse mesmo ano é o depoimento do Padre Fernão Cardim, ainda citado pelo mesmo Paulo Prado:

"... todo o caminho é cheio de tijucos por pior que nunca vi e sempre iamos subindo e descendo serras altíssimas e passando rios caudais de água frigidíssima".

Ainda a esse respeito à ligação do Planalto ao Litoral diz o insigne Prof. Taunay, no seu "*Estudos de História Paulista*", 298:

"Igualmente, percorreu o agro acrive que o thaumaturgo do Brasil vencera "por vezes de gatinhas, por não se despenhar" e por onde "podiam subir nenhuns animais"; o "trabajosíssimo caminho por donde, no podem andar cavalgaduras y los hombres, para haver de passarle aser en hamacas em hom-

bro de los naturales de la tierra” de Don Luiz de Ccspedes Xeria, em 1628; o caminho “talvez o peor que tem o mundo”, de Frei Gaspar da Madre de Deus, já no ocaso do século XVIII”.

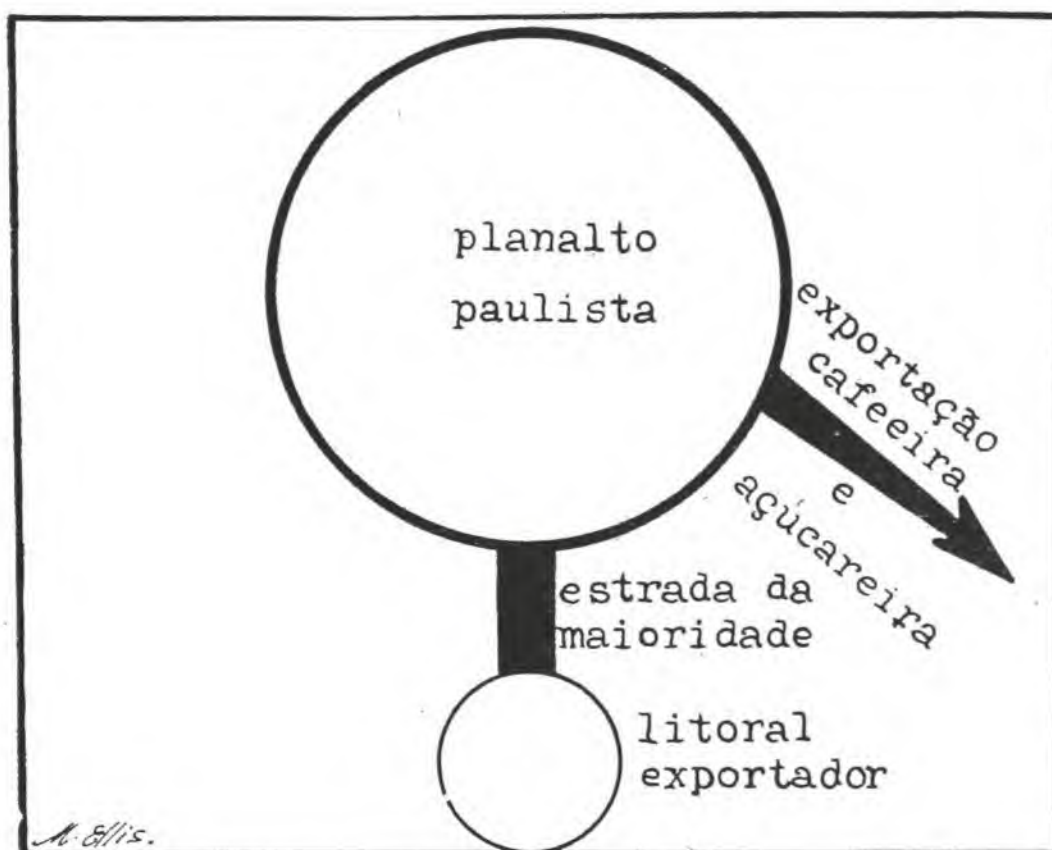
Como se vê a região era muito hostil e só comportava ser atravessada por transportadores humanos. Assim as mercadorias importadas e as exportadas tinham fatalmente que ser transportadas no dorso do escravo. O preço do transporte pelo escravo saía tão caro, que era proibitivo qualquer espécie de intercambio. (Myriam Ellis, “*Revista de Historia*”, n.º 4). De fato se formos transformar o “quantum” do preço do transporte pelo escravo em dinheiro de poder aquisitivo atual, chegaremos à conclusão de que a tonelada quilometro ficaria em cerca de Cr\$ 35,00, coisa que mais realce tomará se compararmos esse custo com o montante do preço do transporte pelo luar, o qual ascendia a Cr\$ 4,38, por tonelada quilometro e aos mais meios de transporte, como se pode verificar do estudo sobre o transporte da professora citada, que é o que existe publicado de mais completo.

Assim, pelo transporte pelo escravo, o qual durou dois séculos, a autarquia planaltina seria uma fatalidade.

Só depois de 1724 ou 1728, quando a estrada S. Paulo-Rio Grande começou a ser trafegada, o luar foi empregado no intercambio paulistanico. Só então o preço do transporte na capitania baixou. Mas só em 1796, a ligação foi melhorada com a construção da “*Calçada do Lorena*”. É que até então o grande mercado consumidor da produção planaltina estava “alem Mantiqueira e não precisava atravessar a cordilheira marítima.

Mas desde que, com a decadência e a extinção do ciclo do ouro, o Planalto paulista teve outros mercados de consumo, e para alcançá-los teve precisão de atravessar a serra marítima com os seus produtos de exportação, então se fez imperiosa a construção de uma nova via de acesso ao litoral, a qual ligasse os centros de produção no Planalto ao porto de exportação.

Foi então nesse fim do ciclo aurífero que a economia paulista sofrendo uma revolução completa, teve que se adaptar às novas circunstâncias. A primeira medida, no sentido dessa necessária adaptação foi a construção de uma nova via de transposição da serra marítima. Essa construção foi a “*Calçada de Lorena*”, que em 1796, foi efetivada pelo dinâmico Capitão General Bernardo José de Lorena, mas que só em 1826 teve o seu objetivo atingido, porque só nessa data foi ultimada a ligação com Santos pois só então foi inaugurado o trecho — Cubatão a Santos, com o aterrado sobre omangue. Até então, a mercadoria planaltina tinha que chegar



A função produtora e exportadora da primeira metade do oitocentismo, criou o órgão transportador da produção do Planalto paulista, para o litoral, o qual foi a “**estrada da maioria**” em condições proporcionais à produção.

(Desenho de D. Myriam Ellis)

a Santos embarcada atravessando a faixa de cerca de 20 quilômetros de Cubatão a Santos em embarcações de fundo chato. Essa "calçada de Lorena", que nós poderíamos chamar de "*rota do açúcar*", era uma via empedrada, com 3 metros de largo, dando passagem às tropas de muares. Até então a serra era transposta apenas por caminhos rudíssimos, denominados "trilhas", os quais só davam passagem, com muitas dificuldades à seres humanos, isto é a carregadores escravos. Está bem nítida a função criando o orgam. Só quando a função produtora e exportadora, por Santos exigiu um caminho de acesso ao Litoral, foi construída a "*calçada de Lorena*", em 1796, só 30 anos depois sendo completada pelo aterrado do Cubatão.

Mas como se sabe e isso está estafadamente sabido e repetido, o ciclo do café no Oeste paulista, teve início no segundo quartel do século XIX, de modo que, em 1845, a exportação cafeeira, mais a açucareira exigiam uma nova via de acesso ao Litoral exportador.

Então, em consequência disso, foi construída a estrada da "*maioridade*". Essa nova estrada foi construída em 1847-48 pelo Senador Vergueiro, então Secretário da Agricultura do Presidente Almeida Torres. Depois disso, em que se vê com nitidez marcada a função criando o órgão, só em 1867, isto é 20 anos depois, a produção e a necessidade de ampliar a lavoura cafeeira, barateando o transporte, obrigaram a melhoria da transposição da serra marítima.

Com isso foi construída a primeira linha de planos inclinados da S.P.R. Naturalmente o transporte ferroviário, como eu já disse alhures neste trabalho, diminuiu muito o isolamento e portanto a autarquia em que se achava o Planalto paulista, pois então as consequências decorrentes da ferrovia, além de facultar o barateamento do transporte e portanto possibilitar o "rush" do café para o sertão, foram das mais importantes.

O crescimento espantoso do "hinterland" paulista, dentro em pouco tempo iria exigir mais e em 1896, a S. P. R. inaugurava uma nova linha de capacidade de tráfego três vezes maior que a da linha anterior.

É que a euforia econômica, produzida pelo café, resultou em enorme aumento do poder aquisitivo e de nível de vida, determinando isso não pequeno crescimento nas cargas importadas. Essa função importadora então exigiu o orgam e este apareceu com a construção pela S. P. R. dos novos planos inclinados na serra.

Mesmo com a sua capacidade triplicada, a ligação entre o Planalto e o Litoral não eliminou a autarquia planaltina. Esta subsistiu apesar de tudo e a prova melhor dessa situação foram as crises portuárias e de transporte por que o Estado passou.

CAPÍTULO II

O CICLO DO AÇUCAR PAULISTA

Sendo uma região paupérrima, com um núcleo mínimo de habitantes, o Planalto paulista, durante os dois primeiros séculos produziu muito pouco, quase que só, para seu consumo local.

Nada exportava a “*Paulistânia*” a não ser o ameríndio, semi-civilizado das reduções jesuíticas, mão de obra imperiosamente necessária, para a intensa produção açucareira do Nordeste, privado, durante um quarto de século de seu tráfico africano, (1).

São os documentos coevos, que asseguram a nenhuma exportação planaltina e a sua mínima produção, apenas suficiente para satisfazer as suas necessidades, apoucadas de sua fraca e semi-bárbara população. Disso temos, não só a prova direta dos documentos, entre os quais os inventários e testamentos, publicados, como temos a prova indireta, firmada, ainda em grande

(1) O açúcar nordestino, sem a ação da mão de obra, não poderia ser produzido. Em média, cada escravo produzia 60 arrobas de açúcar (Simonsen, “*Hist. Econômica do Brasil*”, I). Como o Nordeste produziu, durante o século XVII, cerca de 2 milhões a 2 milhões e meio de arrobas por ano, em média de açúcar, havia precisão de estarem constantemente em trabalho de plantio e de cultivo da cana, bem como no trabalho industrial do fabrico de açúcar de 33 a 40 mil escravos. Se elevarmos 50% êsses totais para computarmos os escravos necessários para ocorrer a outros serviços entre os quais os domésticos temos que o Nordeste necessitava de cerca de 50 a 60 mil escravos permanentemente em serviço. Êsse total, para ser mantido, exigia uma renovação certa. Onde buscar o “*quantum*”, para manter êsses totais? A África, de onde poderiam ser importados os escravos, foi parcialmente impedida de os for-

cópia de documentos, ainda inéditos, mostrando como eram apoucadas as ferramentas agrícolas da região planaltina. (*Boletim n.º LII da Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras, Gerson Costa e Eli Piccolo*). Por essa pesquisa, verdadeiramente notável, levada a bom termo, pelos dois, então alunos daquele instituto científico, pode-se fazer bem idéia do quanto teria sido mínima a produção planaltina, só satisfazendo as parcas precisões da população da terra. Ora, com tão pequena produção, o Planalto bastava-se economicamente. Isso era a autarquia mais perfeita, que se tem conhecido, (2).

O advento do ouro e o da mineração vieram causar uma subversão completa nesse quadro, mas a autarquia persistiu embora modificada. Se o Planalto continuou de um lado a não exportar pelo litoral e a produzir apenas para seu consumo local e para abastecimento das suas regiões tributárias e mineradoras, entretanto, esta região paulista alimentava pequena corrente importadora. É que, com o crescimento demográfico não pequeno da “Paulistânia”, houve um enorme aumento do poder aquisitivo da população planaltina e com isso, um crescimento de necessidades da “Paulistânia”. Assim, temos que, a velha autarquia paulistânica dos séculos XVI e XVII, sofreu uma alteração am-

necer, porque o Atlantico Sul esteve, durante um quarto de século, dominado pelos canhões flamengos. O próprio Nordeste, que poderia ter fornecido a mão d obra indígena, não tinha população ameríndia, que justificasse uma indústria de apresamento. A região sertaneja do Nordeste era muito árida e seca, de forma que, o tapúia, impedia o avanço do tupi, que só era encontrado raramente na estreita orla litorânea. O grosso da população ameríndia estava pois, no sul e no ocentro-sul. Por isso, o jesuíta nada fez no Nordeste, em matéria de catequização, enquanto organizava o su império no Paraguai. Tudo isso, obdeceu a causas nítidas e evidentes, que devem ser pesadas, ao se analisar o problema da mão de obra, imprescindível para a produção do açúcar. Só depois disso, se pode compreender o apresamento.

(2) A conclusão de que, era mínima a produção planaltina, pode ser

pliadora, nas suas linhas gerais, embora conservasse a base econômica, que lhe dava o isolamento. Este, continuava em relação ao litoral vicentino. É que, a Serra do Mar, obstáculo irremovível, continuava a ser uma fortíssima barreira, anteposta pela natureza, a dificultar qualquer espécie de intercâmbio. O caminho ligador do Planalto ao litoral, era o mesmo, que havia servido no seiscentismo e havia sido descrito pelo Padre Simão de Vasconcellos em 1663, na sua "*Chrônica da Companhia de Jesus*". Com isso, temos que, a autarquia deveria continuar, pois a sua causa mater, que era o isolamento, não fôra eliminada. Por certo, as trocas comerciais, graças ao grande aumento demográfico da região planaltina e das suas regiões subsidiárias, bem como o enorme crescimento do poder aquisitivo e do nível de vida dessas gentes, tiveram um incremento proporcional ao das causas. A "*Paulistânia*", continuava ilhada, porem, o que até hoje subsiste,

resumida no seguinte esquema, que prova direta e indiretamente que, não seria possível uma produção maior;

A produção
agro-
pecuária
Planaltina

- a) Minúscula a produção agro-pastoril planaltina, registrada nos documentos e nos inventários.
- b) Total da área cultivada, com aproveitamento de uma diminutíssima área de terras aproveitáveis, o que não oferece possibilidades de grandes produções.
- c) Total de índios, muito reduzido, empregado nos trabalhos rurais, como se vê nos inventários e nos mais documentos da época.
- c) Total demográfico regional resumido, evidenciando que, não seria possível produção maior, com um número de moradores tão mesquinho.
- e) Total de ferramentas agrícolas muito pequeno, com o que não seria possível produção maior. (Pesquisa de Gerson Costa e Eli Picollo, *loc. cit.*).
- f) Inutilidade de maior produção, em face da impossibilidade de exportação pela arestoçíssima Serra marítima, de modo que, a produção tinha que, ser consumida "in loco", pela diminuta população. Assim, a produção não podia ser grande.

de forma semelhante, porque, as ligações entre o Planalto e o Litoral, embora muito melhoradas pela técnica, ainda não são e nunca serão fáceis, oferecendo fretes baratos. Temos que, até hoje essa ligação é difícilíssima, constituindo ponto nevralgico de toda a economia paulista.

Assim, isolado em autarquia, que persistia, apenas tendo sua população enormemente acrescida, e dotada de nível de vida e de poder aquisitivo imensamente maiores, a região planaltina, obrigatoriamente continuou, no século XVIII, policultora, portanto com o regime territorial da pequena propriedade e com a estruturação social baseada na democracia. Com isso, o Planalto continuou com quase os mesmos perfis econômicos e sociais, que tinha no século anterior, variando apenas na sua colaboração étnica e psíquica e em certos atributos de menor importância. De fato, a região planaltina, no século XVII, nada fornecia para fora, pois estava isolada do exterior do lado Leste pela Serra do Mar, do Oeste e Sul pelo sertão bruto, do Norte, pelo sertão do Rio Paraíba. Não tinha então região subsidiária. A situação da “Paulistânia” no século XVIII, alterou-se, de alguma maneira, como já dissemos. Então, a região paulistânica passou a ter vários centros, que nela se abasteciam. Assim as Gerais, com a sua população elevada e dotada de grande poder aquisitivo. É claro que, as Gerais, estando ligadas ao Rio de Janeiro, pelo famoso “caminho novo”, importavam muito dessa praça. Eu calculo que, 65% do comércio das Gerais tenha se feito pelo Rio de Janeiro, que, 15% se faziam via Hepacaré ou Atibáia, com S. Paulo e apenas 20% com a Bahia e o Nordeste.

Então, a exportação do Planalto para as Gerais, era consistente em cereais, réguas de porcos, couros, tecidos, marmelada, carnes defumadas, algodão, lã, vinhos da terra etc. E’ preciso, também não esquecer que, era o Planalto o centro distribuidor, principalmente para as Gerais, dos muare, cujas vendas eram efetuadas em Sorocaba, nas famosas feiras, e que eram na ocasião os transportadores dos gêneros abastecedores das Gerais, bem como

dos produzidos e exportados, por essa circunscrição colonial. Então, eram êsses muares auto-transportados do Rio Grande do Sul ou do Uruguai e vendidos para os mascates das Gerais.

Sendo a "*Paulistânia*" região produtora e abastecedora das Minas, não só das Gerais, como também das de Goiaz e Mato Grosso, como já vimos acima, e temos já vistoriado em outros tópicos dêste trabalho, o abastecimento das mesmas exigia exportação não pequena, que, por sua vez, precisava, para ser transportada, um total de muares de muitas dezenas de milhares. Disso ter-se-ia originado a grande prosperidade dos criadores do Sul e das feiras, entre as quais a de Sorocaba. (3, 4, 5, 6.)

(3) O documento seguinte prova que a via de rodagem, chamada "*Calçada de Lorena*", construída em 1790 e atingindo, mais ou menos, em 1830, o seu máximo de eficiência, não resolveu o problema das comunicações entre o Planalto produtor e o Litoral exportador, pois em 1836, ainda era visível a dificuldade de transporte entre essas duas regiões, os quais eram caríssimos e havia na época verdadeira ânsia pela ferrovia, com suas vantagens:

PREFEITURA DO MUNICIPIO DE S. PAULO
REGISTRO GERAL

DA

CÂMARA DA CIDADE DE S. PAULO

1836

Publicação da Sub-Divisão de Documentação Histórica

Vol. XXVI

DEPARTAMENTO DE CULTURA

(Divisão de Documentação Histórica e Social)

1938

— Transcrição das páginas: 94, 95 e 96. —

RÉPRESENTAÇÃO DA CÂMARA AO SENADO DO IMPÉRIO

Augustos e Digníssimos Snres. Representantes da Nação.

Huma Lei de suma importância acaba de ser feita pela Assembléa Legisla. desta Prvoa., e de augurar-se os Augustos e Dignos. Snrs. Represtes. da Nação se dignarem conceder as vantagens que a mma. Assembléa pede, um desenvolvimento importante, e rápido a prosperidade da Província. Dotada esta generosamente pela natureza contempla com pesar seu immenso terreno, clima aprciável, solo fecundo a todas as produções,

e a condição industriosa de seus habitantes, lutando com uma contradição opressiva à todos estes elementos da riqueza, dificuldade que esmorece sua agricultura, entorpece o comércio, e acanha a população.

Se o *excessivo preço dos transportes* quem inutilisa no estabelecimento agricultor as sobras do seu trabalho, e dessa arte o priva de outros generos que precisa, quem desanima sua industria, e o torna indolente, qm. enfim deprecia os terrenos os mais ferteis cololocados pa. o centro do Paiz, pr. quanto mais distante se achão dos portos de sahida. *Quem conhece o estado da Província de que o resultado de quazi todo o trabalho vai enriquecer não a elle, mas aos criadores das bestas na Província do Rio Grande do Sul*, e que ainda os pequenos lucros que sobrão à agricultura de S. Paulo são como de presente subordinados á paz e segurança daquela Província. Assim, Augustos, e Dignissimos Snres., o beneficio maior, q. vos he dado ministras a Província de S. Paulo pelo que respeita a prosperidade material do Paiz, e em consequência a tudo qto. desta se origina, se encerra no conceder as exigencias, que a sua Assembleia Provincial vos dirige pr. ocasião da dita Lei. Ella se destina a estabelecer as condições, sob que ma Companhia de accionistas Nacionaes e Estrangeiros se compromete a fazer uma estrada de ferro, e transporte de vapor do interior do Paiz para o principal porto de embarque. Cada uma das vantagens, Augustos, Dignos. Snres. concedidas aos empresários poderá parecer mta. se só pa .ella se attender, todas porém serão mui poucas se pa. os resultados e fructos da empresa por hu pouco, e pr. ql. pr. face se encarar.

Pede-se a exempção de Direitos que não existirão se a emreza se não effectuar, ou porções de terrenos, q. incultos e sem renda alguma para o Estado persistindo abandonados por longo tempo se a colonisação, q. a empresa deve verificar se não realisar.

A colonização por si só em escalla tão avultada é objeto de magnitude: o custo della não guarda proporção ao valor actual do terreno pedido. Embora possibilidade houvesse de outros empresarios, o tempo é um objecto de valor tal, e que tanto deve influir no calculo, que nem a consideção de esperar pr. condições que offereção algum onus de menos sem duvida de pouco momento, e no todo eventual, deve ser admitida para contrariar a empresa. Nem de outra arte, se não cedendo aaguas vantagens, poderá um paiz como o nosso *sem capitaes accumulados, sem braços para trabalhos semelhantes*, sem directores que os conheção chamar Capi-taes Estrangeiros. O Brazil nem ao menos offerece a sguança que era para desejar, e a sorte futura e demorada da indemnisação, e luoros desses capitaes, sorte q. é subordinada ao pendor de nossos negocios Politicos não é a melhor, e em tal caso os capitaes não se deslocão do Paiz que

lhes offerece garantia com essa facilidade que alguns presumen. O facto de ser esta a primeira estrada de ferro no Brazil qto. importa! Além de decidir da prosperidade da Província de S. Paulo, Goiás, Cuiabá e grande parte da de Minas Gerais, ella vae dar o 1.º signal de empresas semelhantes ás demais Províncias, pois que vistas emprehendedores de melhoramentos se generalisao, e o espirito de associação se reforça diariamente, e surtirá effeito. Hum desenvolvimento a industria gera outras, e sucessivamente a riqueza e publica prosperidade se aproximão, aa passo que vistas acanhadas ou quiçá mesquinhas enervão toda a força progressiva, permutando longas privações por pequenos avanços. Empresas tais, Augustos e Dignos. Snres., tem excedido entre povos mais civilizados, muito de longe as esperanças as mais amplas, não será pois de admirar que entre nós exceda o ooq. se pense; suas vantagens são incalculaveis. Assaz concedores da sciencia, e do verdadeiro estado do Paiz, vós Augustos e Dignos. Snres. não denegareis o q. vos pede a Assembléa Legislativa da Província de S. Paulo e cuja rogativa a Camara da Capital da mma. Província une suas preces, exercendo este direito de petição movida pelo amor q. á Província consagra conscia dos seus deveres, e porquanto não mais expressa, que o sentimento geral daquella Capital e Província, cujo entusiasmo tem presenciado, e de cujos desejos é conhecedora.

Deos Guarde aos Augustos e Dignos. Snres. Representantes da Nação, Cidade de S. Paulo aos 20 de Abril de 1836. — Manoel Joaquim Leite Ponteadó — José Glz. Gomide — José Manoel de Sá — João Vicente de Brito — Francisco de Assiz Pinheiro e Prado — Lucio Manoel Felix dos Santos Capello — Joaquim Lopes Guimarães.

N. B. — Do mmo. theór á Camara dos Snrs. Deputados.

* * *

Como consequência da enorme elevação dos transportes, uma onda psicológica, procurando iniciar a construção de ferrovias que viessem baratear o custo dos transportes, invadiu a população paulista.

O documento acima é manifestação desse espírito que foi o mesmo que imbuiu Feijó, quando, como Regente ensaio o início ferroviário no Brasil. Ainda é concernente à essa atmosfera a seguinte passagem de Nardy Filho:

“Grande e rico empório e de comércio e produção era Itú e seu município e tanto assim era que, a primeira concessão ferroviária feita no Brasil, Lei 58 de Março de 1836, autorizava e concedia privilégio à Companhia Aguiar, Viuva e Filhos e a Pratt e Ried para a construção de uma estrada de ferro ligando o porto de Santos a São Paulo e as vilas de Itú, Constituição, Porto-Feliz e Mogy-Mirim; infelizmente o

Daí se segue que a região do extremo Sul, se teria valorizado enormemente. Sim, porque eram essas vastidões planas, não somente fornecedoras das tropas muares, como também, em menor escala, as abastecedoras da gente mineradora nas suas precisões de gado vacum.

Talvez devido a isso, as terras bordejantes do rio Uruguai eram enormemente disputadas, pelo imperialismo furioso dos monarcas bragantinos, que travou ardidias pelejas, para conservar a Colônia do Sacramento.

A “Paulistânia” abastecia as “minas” de cereais, algodão, lã, porcos, carneiros, marmelada, produtos da industria caseira, etc., mas não podia mandar para a região do ouro muitas cabeças de gado bovino. A configuração física do solo paulistânico,

projeto dessa estrada não foi adiante, mas basta para demonstrar o desenvolvimento e o conceito que então merecia a minha terra”. Francisco Nardy Filho, “A cidade de Itú”, 13.

(4) A função de abastecedora do Planalto paulista era determinada pelos preços altamente convidativos, que os moradores das “minas” podiam pagar. É natural que, diante desses preços, o Planalto fosse sugado de todos seus gêneros. Infelizmente, esses não teriam sido muitos.

(5) Todo o comércio das Minas Gerais deveria dirigir-se para o Sul, ao Rio de Janeiro e a São Paulo; todavia, não era possível observar com todo rigor esse plano, pois os mineiros, para o seu abastecimento de carne recorriam aos campos de pastagem do Norte, Bahia e Pernambuco, (Handelman, “História do Brasil”, 581 — *Rev. do Inst. Hist. Brasil*). Em virtude disso, a Bahia, tendo sido a região nordestina mais sangrada pela emigração para as Gerais, teria sido também a que mais teria aproveitado com o comércio opulento, oferecido por essa afortunada região mineira. Ligava-se às Gerais o rio de São Francisco, por cujo afluente, o rio das Velhas, era atingido o coração de Minas, além da estrada mencionada por Antonil e da contiguidade territorial, que fazia mais próxima a Bahia das Gerais.

(6) Aureliano Leite, na sua “Hist. da Civilização Paulista”, 49, na mesma ordem de idéias, diz: “O descobrimento do ouro provoca terrível perturbação econômica que faz elevar o preço dos gêneros alimentícios na capitania”. Eis a lei da oferta e da procura, em funcionamento! Essa procura, naturpalmente provocou maior produção.

pelo seu ondulado montanhoso, pela sua vegetação arbórea e pela sua pedregosidade, não permitia a existencia de grandes rebanhos. São Paulo nunca foi região pastoril; nunca pode exercer a criação extensiva!

Certo a "*Paulistânia*" logo que, as Gerais demandaram alimentos, mandou todas as suas disponibilidades em gado bovino, as quais entretanto, não seriam muitas: não tendo eu encontrado nos inventários da época, grande cópia de gado bovino, com o que eu presumo que, as regiões do ouro tenham importado da "*Paulistânia*", no máximo algumas centenas de cabeças, pois logo os abundantes "*currais*" das margens do Rio S. Francisco, teriam acorrido com milhares de cabeças de bovinos em satisfazer a fome das terras do ouro.

Quanto aos muares e equinos, a "*Paulistânia*" teria logo podido fornecer às "*minas*" no máximo duas ou três centenas de cabeças. Entretanto, o comércio das regiões do ouro, teriam exigido vários milhares de muares e só os imensos descampados sulinos estariam em condições de os fornecer. Eu penso que, em razão disso, a teimosia e a tenacidade do imperialismo reinol, em manter nessas partes o seu domínio político.

Teria sido assim que, o ouro e a sua mineração, tendo tido euforia econômica aos que os exploravam diretamente, beneficiou indiretamente a todo o Sul do Brasil. Mas, a partir de 1740, mais ou menos, as "*minas*" começaram a ter economia própria e então a organização rural, em volta às "*lavras*", começou a funcionar, com certa regularidade, suprimindo em grande parte os mineradores do que precisavam em matéria de alimentação e de vestuário. Então, a organização urbana, no próprio local da mineração, cresceu assombrosamente, satisfazendo as necessidades dos mineradores. E os povoados e arraiais confortáveis, etc.!(Saint-Hilaire, "Viagem pelas províncias do Rio de Janeiro e de Minas Gerais").

Êsses fatores, mais o declínio da extração aurífera faziam com que, diminuíssem as compras dos mineradores. Daí, o de-

clínio econômico da “*Paulistânia*”, coisa que, tanto impressionou Paulo Prado.

Para as minas cuiabanas, em parte, o comércio paulistânico foi diferente! Preliminarmente, êsse comércio não era efetuado por meio de tropas, mas sim, pela navegação fluvial, da qual trata minuciosamente Sérgio Buarque de Holanda, no seu livro “*Monções*”. Só então o Tietê foi aproveitado pelos paulistas, que, só com o ouro cuiabano, começaram a se afundar pelos sertões do extremo oeste. A canôa e os canoões cobertos, levando famílias inteiras, em comboios de dezenas e centenas de embarcações, com milhares de passageiros e muita carga, faziam em 4 meses de viagem o percurso até Cuiabá.

Esse declínio se acentuou de tal maneira que, no meio do século, depois de haver sofrido em 1720, 1738 e em 1748 horripilantes desmembramentos que amputaram da Capitania paulista as terras das Gerais, do Rio Grande do Sul, de Sta. Catarina, de Goiás e do Mato Grosso, foi ela suprimida como entidade, passando a depender do Rio de Janeiro.

Mas “curto” foi o período em que S. Paulo esteve privado de sua autonomia, pois em 1765, os governantes portugueses tiveram obrigadamente que lhe restaurar a Capitania.

É que havia aparecido na região uma importante fonte de riqueza econômica. Era o açúcar!

Sim porque os mineradores do ouro, na impossibilidade de fabricar o açúcar que gastavam, compravam de quem melhor lhes vendessem. Isso é de transparente evidência!

Ora a região paulista, ligada às Gerais por caminhos naturais, tendo diante de si um grande mercado de consumo, dispunha também de todas as “*possibilidades*”, oferecidas pelos termos da equação da produção.

Nos primeiros anos do oitocentismo, a Inglaterra extinguindo a escravidão em suas possessões de além mar, causou com uma crise tremenda na produção açucareira de suas Antilhas entre as quais Jamaica, Barbados, etc.

Essa região produtora de açúcar não podendo mais contar com o afluxo da mão de obra, teve que diminuir fortemente a sua produção.

No mesmo sentido, acontecia em relação às Antilhas francesas, espanholas, holandesas etc. um fenômeno paralelo que ia colocar a produção de açúcar dessa procedência na mesma situação da do açúcar das Antilhas inglesas. Isto é de crise e de colapso de produção :

A França, a Espanha, a Holanda e a Dinamarca, levadas pela política napoleônica, colocaram-se em campo contrário ao inglês. Daí as possessões dessas nações, terem sido bloqueadas e cortadas as suas comunicações com a África. Daí a ruína e a queda da produção de Cuba, Porto Rico, S. Domingos, Haiti, Martinica, Guadalupe, Maria Galante, etc.

Assim a produção antilhana, tendo cessado, em grande parte, deixou o comércio livre, ou antes os mercados europeus, famintos de açúcar tiveram que recorrer ao açúcar brasileiro e portanto ao açúcar paulista.

O conjunto dessas circunstâncias proporcionou a existência e a continuação pelo começo do oitocentismo, do que eu chamo "*pequeno ciclo econômico do açúcar paulista*", bem como do açúcar nordestino, o qual só indiretamente nos interessa

Sim pequeno ciclo paulista por vários motivos: A produção do açúcar paulista nunca foi grande e a exportação nunca chegou a um milhão de arrobas, conforme se poderá ver das estatísticas existentes (8). E' que o círculo açucareiro em S. Paulo, abrangeia pequena área territorial que era a dos 8 municípios vi-

(8) "O açúcar, foi o primeiro, e mais considerável ramo de exportação que monta a cem mil arrobas por ano; a aguardente o segundo; abunda em milho, feijão, arroz, capados, e outros gêneros, de que, depois de deduzido o preciso para consumo do país, o restante que monta a quantidade não pequena, vai abastecer S. Paulo, Itú e Sorocaba (citando Alincourt, que depõe sobre a situação de 1818 a 1823 — Taunay, vol. II, pág. 343).

zinhos a Campinas e Itú. Em superfície tão limitada não seria possível produção maior. Daí a sua produção nunca ter sido grande.

Por outro lado, qualquer expansão territorial da cultura da cana e fabrico do açúcar eram cerceados por dois motivos incoercentes:

- a) O transporte pelo mar, sendo muito oneroso difícil e lento, não oferecia "*possibilidades*" de expansão para não alongar o transporte coisa que iria sobrecarregar a mercadoria.
- b) A mão de obra, sendo limitada não permitia maior dilatação das áreas plantadas.
- c) O capital que os paulistas dispunham não era grande. São Paulo não teve antes uma grande riqueza, da qual poderia derivar capitais vultuosos que seriam aplicados em mais dilatada fabricação do açúcar.
- d) O consumo do açúcar paulista era muito acanhado, se cifrando nos tempos da mineração à apenas a região das Gerais, de Goiaz e de Mato Grosso e depois à Portugal, ao Rio de Janeiro e ao Prata.

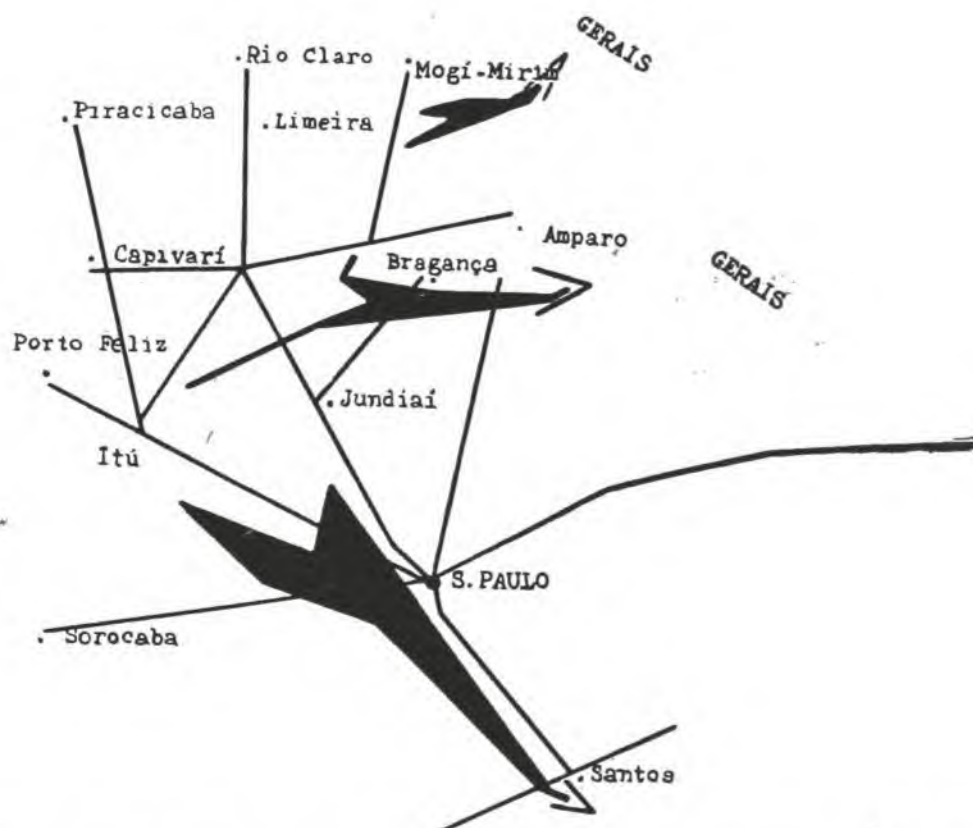
Essas desvantagens conjugadas produziram uma determinação de o ciclo do açúcar paulista não ter se expandido.

Confirmando essa série de raciocínios, isto é conduzindo as mesmas conclusões, temos a figura apagada e mesquinha que Santos fazia nas exportações brasileiras:

QUADRO GERAL DO VALOR DAS MERCADORIAS IMPORTADAS NO REINO DE PORTUGAL, DE SUAS POSSESSÕES DE ALEM-MAR NO ANO DE 1796

Brasil:

Rio de Janeiro	3.702:181\$720
Bahia	3.960:500\$162
Pernambuco	2.250:368\$335



Circulo territorial do açúcar paulista e suas vias de exportação, demandando o consumo. Com a extinção do ciclo do ouro, o açúcar paulista conseguiu outros mercados de consumo.

(Desenho de D. Myriam Ellis)

Maranhão	1.055:355\$517
Pará	297.429\$128
Paraíba	153.387\$722
Santos (9)	55:641\$452
Ásia	1.667:063\$370
Africa	
Angola, Cabo Verde, Bengala, Cacheu	16:408\$251
Bissau	8:880\$000
Madeira e Açores	246:049\$485
TOTAL	13.413:265\$142

Não conduz a outras conclusões a estatística seguinte, referente ao início do século XIX, sobre a situação financeira das diversas então província. Prova isso que não haviam melhorado as condições do açúcar paulista, pois não dava para que São

(9) Talvez a “*Calçada do Lorena*”, ainda não tenha nesse ano produzido todo o seu efeito econômico, como órgão de exportação.

É de notar que só em 1826 foi ultimada a estrada do Cubatão, ligando Santos à “*Calçada do Lorena*”. Antes dessa ligação de Cubatão a Santos a carga era transportada e seguia pela via fluvial pelo Casqueiro. Depois, com mais transbordo, a carga era embarcada nos navios de exportação.

A exportação açucareira de Santos fôra em arrobas:

1824	450.000
1825	550.000
1826	600.000

(Taunay, citando uma estatística de Walsh, vol. III pág. 45).

A propósito da situação econômica paulista de logo depois da existência da “*Calçada do Lorena*” com relação a 1797, encontrei o seguinte tópico que de certo modo nos retrata a época:

“A Agricultura acha-se em hum progresso muito grande, de sorte que se póde dizer que se acabou a preguiça de que geralmente era acusada a Capitania de S. Paulo. Só a Villa de Ytú faz mais de cinquenta mil arrobas de açúcar por ano e vai augmento. Da Freguesia de Ararytaguaba, na nova Povoação de Piracicaba, da Villa de Sorocaba, da Freguesia das Campinas, o termo de Villa de Jundiahy sahe presente-

Paulo tivesse destaque dentre as demais repartições da comunidade brasileira. É que o açúcar paulista era uma riqueza econômica que servia mais o consumo interno.

O ouro ainda em seu período final, reunia população não pequena que consumia grande parte do açúcar paulista e a “*calçada do Lorena*” não era órgão transportador de grande função produtora. Grande, ou antes a maior parte da produção paulista de açúcar se escoava para as Gerais, onde a grande população, aí fixada pelo ouro, ainda consumia muito açúcar, (9), (10).

mente muito açúcar. Na Villa de S. Sebastião, e sua Ilha, e na Ubatuba, fabrica-se muito excellente assucar, e aguas ardentes de bom conceito, por toda a Marinha e principalmente em Paranaguá ha uma produção infinita do melhor arroz goma. Há em toda a Capitania muita coirama, bastante algodão e anil, na Villa de Santos muito café... e da melhor qualidade. O estabelecimento do Commércio he hum grande remédio contra a preguiça”.

(Taunay, vol. II, pág. 294, citando o relatório de Bernardo José de Lorena).

(10) Pelo que nos ensina o prof. Taunay, o intercâmbio paulista, com a decadência da mineração, passou pela transformação, a qual é fácil se verificar, segundo as palavras do mestre insigne:

“Nesse periodo, exportou a Capitania de São Paulo, para os portos do Reino, a saber Lisboa, Porto, Figueira da Foz e Madeira, um total de 852:450\$880. Em 1807 carregaram-se para os mesmos portos, e para os do Rio de Janeiro, Bahia, Pernambuco, Rio Grande do Sul, Santa Catarina,, São Francisco do Sul, Paraty e Ilha Grande, 95 embarcações, transportando effeitos no valor de 381:687\$420. E o commercio terrestre para o Rio de Janeiro, Goyaz, Mato Grosso e Rio Grande do Sul, importou em 144:422\$000, ou seja um total de 496:109\$420 nos “effeitos” seguintes: assucar, aguardente, café, farinha, de mandioca, e de trigo, trigo a granel, milho, congonha, sal, toucinho, banha, rezes, cavalos, muares, porcos, gallinhas couro, vaquetas, anil, gomme, salitre, fumo, peças de beta, peças de cabo, madeiras panno de algodão fio de algodão, azeite de peixe, barbatanas, etc.

(Taunay, “*História do café no Brasil*”, II).

Nessa época a “*Calçada do Lorena*”, não estava ainda ligada ao

De acôrdo com a estatística abaixo, referente ao início do século XIX, pode-se verificar, com clareza meridiana, o quanto

porto de Santos, pois o caminho do Cubatão que ia por terra desse local que era o fim da "*Calçada do Lorena*", só foi terminado em 1826. Antes disso o meio de se atingir Santos era pela navegação de Cubatão até Santos.

Assim, pode-se dizer que a "*Calçada do Lorena*" só entrou em regime de pleno rendimento econômico em 1826.

Por isso talvez fosse muito pequeno o movimento mercantil de São Paulo antes dessa data.

No concernente a esse periodo, diz o insigne Taunay:

"O comércio total da Capitania, em 1813, segundo a Tabela VII de Eschwege assim se discriminava por artigos de exportação:

Café (arrobas)	9.223
Açucar (arrobas)	578.657
Aguardente (pipas)	1.214
Azeite de peixe (arrobas)	180
Farinha de milho (arrobas)	6.044
Milho (alqueires)	23.758
Feijão (alqueires)	6.739
Arroz (alqueires)	38.518
Toucinho (arrobas)	19.990
Doces em conservas (arrobas)	142
Queijos (duzias)	344
Matte (alqueires)	963
Fumo (arrobas)	7.018
Anil (arrobas)	3
Couros (unidades)	1.074
Cal	18
Polvilho (alqueires)	24
Algodão bruto (arrobas)	1.224
Panos de algodão (fardos)	66
Riscados (fardos)	4.634
Embiras (amarrados)	40
Rezes	1.402
Madeiras Rs.	4:604\$060
Miudezas	1:606\$300

caíram ambas as regiões, (11). A Bahia, que no seiscentismo, no fim do fastígio da açúcar, em 1662, por ocasião da distribuição do pagamento do dote da infanta D. Catarina, que então se casou com Carlos II Stuart, restaurado na Inglaterra, arcou com 50% do onus atribuído ao Brasil, no período de seu declínio econômico, passou a figurar com 13% do total da arrecadação brasileira e com a mesma percentagem das despesas totais do país. S. Paulo, que no período da miséria seiscentista, na distribuição do total do dote da referida infanta, figurou com 2,9% do total; o que quer dizer, a região não ia além dessa relação ao total brasileiro, passou a 2,2% do total no início do século XIX.

Isso quer dizer que S. Paulo voltou à miserável situação do seiscentismo e a Bahia, antes a donairosa capital do Brasil, com a metade da capacidade tributária do país inteiro, o que quer dizer com a metade dos recursos econômicos, demográficos, etc., passou a uma situação inferior, cedendo a primazia para o Rio de Janeiro, que nesse comêço do século XIX, passou a figurar com 54% do total orçamentário do país.

Eis a estatística referente ao orçamento de 1823 para o Brasil: (12)

(11) "A cidade do Rio de Janeiro, que prosperara em grande parte como porto de exportação de ouro e diamantes e como importador dos artigos estrangeiros, de que se abasteciam as populações mineradoras, res-sentiu-se desse declínio, não obstante o comércio de açúcar, fumo e couro que sempre manteve.

A Côrte portuguesa veio dar, porém, considerável impulso à cidade, criando aí um grande centro consumidor e intensa navegação de cabota-gem", Simonsen, loc. cit.

(12) Ainda nessa data, o caminho para Santos, por via terrestre não estava ultimado. Faltava o trecho de Cubatão a Santos através do mangue, o qual só foi terminado em 1826. É possível que depois disso, o intercâmbio paulista tenha aumentado.

<i>Províncias</i>	<i>Receita</i>	<i>Despesa</i>
Pará	332:972\$808	312.185\$519
Maranhão	767:837\$338	749:523\$746
Piauí	72:558\$037	58:686\$929
Ceará	138:784\$437	104:749\$640
Rio Grande do Norte .	42:222\$235	39:263\$266
Paraíba	247:711\$203	217:220\$059
Pernambuco	1.436:726\$265	1.321:060\$718
Alagoas	123:444\$795	114:614\$586
Sergipe	34:477\$127	32:224\$384
Bahia	1.644:413\$934	1.595:872\$207
Espírito Santo	17:726\$994	66:000\$000
Rio de Janeiro	6.580:112\$166	6.336:748\$216
São Paulo	279:788\$445	265:174\$889
Santa Catarina	29:203\$941	107:524\$580
Rio Grande do Sul ..	530:816\$392	434:414\$750
Cisplatina	456:091\$025	437:414\$750
Goiaz	56:676\$310	54:833\$546
Mato Grosso	117:530\$000	116:971\$720
	12.908:793\$452	12.364:118\$796

(Simonsen, "*Hist. Econômica*", II, 583)

Ainda em abono da tese que sustento, isto é de que o ciclo do açúcar paulista, tendo sido uma excelente base econômica para S. Paulo, foi uma fraca fonte de riqueza em relação ao todo brasileiro, a situação do cambio, que, depois da extinção da mineração, se precipitou para baixo, escalando pela casa dos 60 e 50, passando pelas casas dos 40 e dos 30, para se ficar nos 25, (13).

(13) Há nesse trabalho, citado abaixo, valioso para a história financeira do país uma tabela cambial da equivalencia do mil réis até aquela data.

De 1811 a 1821	52, 1/4 d.
Em 1822	48, 1/2 d.
Em 1823	50, 1/4 d.
Em 1824	48, d.

Caso a cultura da cana e o fabrico do açúcar paulista não tivessem existido, ao lado de outros ciclos econômicos, essa situação cambial não se teria mantido e ter-se-ia precipitado muito mais e atingido casas muito mais vís.

Apesar dessa fraqueza, o ciclo do açúcar paulista foi incontestavelmente o trampolim para a feitura da grande expansão cafeeira.

Sem esse degráu evolutivo na economia paulista, teria sido impossível a expansão cafeeira e a conquista dos sertões do Oeste de S. Paulo. De fato, sem o ciclo do açúcar paulista, não se pode conceber onde e como teria sido possível se conseguir capitais e mão de obra para o aumento gigantesco da cafeeicultura e o desbravamento dos sertões paulistas. Sim, porque para haver desbravamento das selvas do Oeste paulista, com o erguimento do sólo roxo da estupenda lavoura de café, seriam precisos não pouco capital e abundante mão de obra. Foi o ciclo do açúcar paulista o grande fenômeno econômico que proporcionou à S. Paulo as "*possibilidades*" desses dois fatores.

Elimine-se o açúcar paulista, não teríamos tido a expansão cafeeira.

Em 1825	51, 1/8 d.
Em 1826	47, 1/16 d.
Em 1827	35, 5/8 d.
Em 1828	32, 3/4 d.
Em 1829	25, 1/8 d.
Em 1830	23, d.
Em 1831	24, 5/8 d.
Em 1832	35, 13/16 d.

De 1833 a 1838, como todos sabem, ia o Brasil passar por graves provocações de ordem política, prenunciadores, para muitos, de sua fatal desagregação. Daí nova depreciação de sua moeda, refluxo destes anos de perturbações e violências assinalados sobretudo pela explosão da GUERRA DOS FARRAPOS e da SABINADA.

(Segundo Taunay, vol. III pág. 23).

CAPÍTULO III

O FIM DO AÇUCAR PAULISTA

Quando os paulistas, na primeira década do setecentismo foram constrangidos a abandonar o território das Gerais, voltaram em grande parte aos seus vilarejos planaltinos e transformaram o Planalto piratiningano em "*retaguarda econômica*". Os paulistas, ante a impossibilidade de explorar diretamente a mineração, pois premidos pela imensa superioridade numérica e pelo reinofismo dos governantes, resolveram tirar o máximo partido explorando indiretamente a imensa riqueza que haviam descoberto. Volvendo ao Planalto, os paulistas iniciaram o abastecimento das Gerais, vendendo tudo que podiam. Já Simonsen, no seu tão citado trabalho sobre a "*História econômica do Brasil*", invocando uma carta do Prof. Taunay, faz referências à essa situação do Planalto.

Esta vendeu para as Gerais récuas de porcos vivos, arrobas de carne de porco salgada, rebanhos de bovinos, milho, trigo, feijão açúcar, aguardente, uva, vinho, algodão, marmelada, etc. Infelizmente, a região planaltina não tinha muito o que vender.

Assim se teria passado até o fim da primeira metade do século XVIII. Parece, entretanto que grandes não teriam sido os proventos auferidos pelo intercâmbio, pois logo em 1738, todo o território riograndense mais o catarinense eram desmembrados de S. Paulo e na década seguinte tôdas as regiões matogrossense e goiana e logo depois a própria capitania de S. Paulo foi suprimida.

Mas, parece que logo em 1750, o Planalto paulista, premiado pelo "*consumo*" das Gerais, resumia seus fornecimentos em açúcar e seus derivados.

Grande deveria ter sido a produção e a exportação de açúcar e seus derivados para as Gerais nessa segunda metade do século XVIII, pois que logo depois a população paulista atingia a cerca de 116.000 habitantes. Ora essa decuplicação da população paulista em três quartos de século, tinha que obedecer naturalmente a uma causa, (1), sim porque não há fenômeno histórico que não tenha causa. Essa causa só pode ter sido econômica. Toda população aumenta na razão direta da sua euforia econômica.

Tão grande teria sido essa euforia econômica que a primitiva população paulista sofreu um aumento em três quartos de século de mais de 1.000%. A tal ponto foi o crescimento de S. Paulo que se expandiu pela larga área até Mogi Guaçu, de um lado, Porto Feliz e Itapetininga de outro lado, com núcleos isolados em Franca, em Curitiba, que a Metrópole lusa foi obrigada à restaurar a Capitania, que, em 1765, voltou a ser constituída como uma entidade destacada do Rio de Janeiro, a que havia estado subordinada desde 1750 pelo "curto" período de 15 anos. Então, São Paulo, graças a privilegiada situação que a cultura da cana lhe proporcionava se expandiu enormemente, dilatando o seu território até a Mantiqueira de um lado, e o rio Iguaçu de outro. S. Paulo chegou a produzir cerca de um milhão de arrôbas de açúcar, exportando a maior parte dessa produção para as Gerais. O transporte dessa massa enorme era

(1) A população paulista tem tido a seguinte evolução segundo Machado de Oliveira:

1653	...	3.000
1777	...	116.975
1801	...	169.122
1813	...	209.208
1826	...	258.201
1835	...	338.000

realizado pelo luar que entrava nas Gerais pelas passagens dos rios Camandocaia e Mogi-Guaçu.

Embora esse transporte fosse muito caro, pois regulava em valor atual da moeda, em 4\$380 réis por tonelada quilometro, a mercadoria não ficava tão onerada como a de qualquer outra procedência, pois a paulista tinha que arcar com um transporte através de muito menor distancia de percurso. Naturalmente quanto maior fôsse a distância, maior seria o preço do transporte a onerar a mercadoria.

Devido a essa circunstância, o açúcar paulista venceu qualquer outro competidor. De fato, a distância que separava o círculo produtor do açúcar paulista da zona das Gerais, que consumia êsse produto era muitíssimo mais curta do que desta região para outra qualquer que produzisse açúcar.

Essa faina produtora de açúcar em território paulista durou todo o século. Nêsse lapso de tempo, o açúcar fabricado pelo círculo de municípios açucareiros paulistas, entre os circundantes de Campinas e de Itú, era exportado para as Gerais. Nem era possível ser de maneira diversa. Não havia meios eficientes de uma corrente exportadora transpor a Serra do Mar que era o grande obstáculo, o qual mantendo o isolamento do Planalto, obrigava determinantemente a orientação da exportação planaltina, para a região das Gerais. V. croquis da fg. 271.

Essa exportação planaltina para o interior, invertendo a ordem natural das coisas, a qual fazia mais natural o comércio exportador pelo litoral paulista, era uma consequência da Serra do Mar, que, como uma muralha, impedia qualquer comunicação mais avolumada entre o Planalto e o Litoral. Assim, na impossibilidade de comerciar com o mundo exterior a região piratiningana se voltou para o interior. O ouro porem logo entrou em rápido declínio, chegando a 1800 com a porcentagem de 20% do que era de 1752 a 1787, (V. capitulo deste trabalho referente ao fim do ouro).

Diante dessa expectativa sombria o governador da Capitania

Tenente General Bernardo de Lorena, em 1790 iniciava a feitura da “*Calçada do Lorena*” caminho através da muralha do Mar, para que o açúcar paulista buscasse outros mercados de consumo, (2).

É preciso que se insista nesta conclusão, ante o feito notável para a Capitania paulista que foi a “*Calçada do Lorena*”:

“*A função que era a produção do açúcar paulista criou o orgam do transporte que era a “Calçada do Lorena”.*”

Essa evidente lei econômica vislumbrada com clareza era todos os casos concretos que sejam examinados, encontra a sua confirmação absoluta e transparente no caso do açúcar paulista e da sua exportação. Não se pode inverter o enunciando! Seria colocar o carro na frente dos bois. Mas essa situação da economia paulista, inovada pela feitura da “*Calçada do Lorena*”, não importou no término da secular autarquia paulista. Esta continuou!! É verdade que ela já não mais era absoluta, como havia sido nos ultimos três séculos. Talvez se a pudesse qualificar de autarquia atenuada, mas ela subsistiu ao golpe que, para ela foi a construção da “*Calçada do Lorena*”, dando nova orientação à econoomia piratiningana. Sim, porque essa estrada que atravessava as selvas de Paranapiacaba, foi um verdadeiro marco na economia paulista, estabelecendo, para ela, novas diretrizes que eram uma mudança completa e terremótica na orientação econômica da nossa região. Foi uma verdadeira revolução econômica a utilização da “*Calçada do Lorena*”. Mas só em parte a “*Calçada do Lorena*”, ficou apta a ser empregada como o órgão exportador da produção planaltina, pois só em 1826, ficou ultimada a ligação entre Cubatão e Santos, através do mangue santista. Até essa data, os produtos exportados eram embarca-

(2) “Comparando-se as organizações econômicas do engenho de açúcar com as da cultura do café, estas se apresentam como negócio muito mais vantajoso. O aumento do consumo do açúcar na Europa e a desorganização da produção nas Antilhas inglesas, consequente à libertação dos escravos, permitiram, porém, um novo surto açucareiro no Brasil independente” Simonsen, “*Aspectos da História Econômica do Café*”.

dos no Casqueiro. Mas, com o evoluir do porte dos navios, que foram tomando maior tamanho, esse rio litoraneo já não dava mais calado, e a construção da estrada Cubatão-Santos foi imperiosa. Mas, com o declínio do ouro das Gerais, como vimos, o Planalto, acabando a "*Calçada do Lorena*", desviou o escoamento da sua exportação açucareira para outros mercados consumidores, os quais se tornavam mais ávidos em virtude da crise antilhana de açúcar como vimos.

Aconteceu, mais ou menos coincidindo com a decadência da mineração, um fenômeno que veio corroborar no sucesso da nova orientação da economia paulista. Esse fenômeno abriu à economia exportadora do açúcar paulista, mais um mercado consumidor. Foi a vinda da corte portuguesa que fugia da fúria napoleônica. Esse acontecimento, entre as muitas consequências que causou, produziu uma extraordinária repercussão na economia paulista: Aumentou enormemente a população da cidade do Rio de Janeiro, pois fez ingressar cerca de 15.000 indivíduos, dotados de elevadíssimo nível de vida, e portanto grandes consumidores de açúcar, elementos que eram da grande nobreza lusa.

Com isso, a cidade do Rio de Janeiro, se fez um centro importador do açúcar paulista, o qual se acentuou quando o café, no médio Paraíba, condensou grande massa de gente subsidiária do entreposto comercial do Rio de Janeiro. Assim, os mercados de consumo para o açúcar paulista eram:

- a) O mercado da cidade do Rio de Janeiro
- b) O mercado platino, compreendendo o Rio Grande do Sul e todo o Vice-Reinado do Prata.
- c) O mercado português, (3).

(3) Eu estou na crença de que o mercado português distribuía o açúcar paulista que importava, para toda a Europa, pelo seguinte motivo:

Nos primeiros anos do oitocentismo o açúcar antilhano sofria súbito colapso por dois motivos que assinalo:

- a) A Inglaterra suprimia o tráfico e a escravatura em suas posse-

Tudo isso já foi tratado mais minuciosamente em capítulo anterior. Procurei apenas, com êste capítulo, fazer um rápido resumo do que já foi dito, para cuidar mais especialmente do fim do ciclo do açúcar paulista.

Pode-se marcar o fim da época açucareira paulista em 1860, quando o açúcar quase que desaparece das listas dos artigos exportados, como já vimos neste trabalho, (4). Com isso, temos

sões. Com isso a Jamaica, Barbados e outras ilhas britânicas ficaram sem mão de obra para a produção de açúcar.

b) A França, a Espanha, a Holanda, colocando-se politicamente contra a Inglaterra, "a rainha dos mares", ficaram segregadas das suas possessões que não puderam escoar sua produção açucareira.

Assim esmagado, o açúcar antilhano deixou livres para o açúcar brasileiro, os mercados europeus que o importavam por intermédio de Portugal.

(4) Ainda em 1854, S. Paulo exportava açúcar, como se vê da estatística abaixo: (apud. Taunay, *loc. cit.*)

ANOS FINANCEIROS	EXPORTAÇÃO	
	<i>Em arrobas de café</i>	<i>Em arrobas de açúcar</i>
De 1846 a 1847	1.339.128	224.621
De 1847 a 1848	1.432.626	418.000
De 1848 a 1849	1.338.604 7/32	283.640 30/32
De 1849 a 1850	781.502 27/32	240.086 31/32
De 1850 a 1851	1.801.659 12/32	319.077 31/32
De 1851 a 1852	1.850.685 7/32	433.901
De 1852 a 1853	1.652.255 14/32	357.773 1/32
De 1853 a 1854	1.671.987 16/32	939.386 2/32
Soma	11.868.448 19/32	2.616.486 29/32

A seguir foi vigente a situação expressa por esta estatística e a seguinte, pela qual se vê evidentemente a agonia e a morte do "pequeno ciclo do açúcar paulista":

GENEROS	1854-1855	1855-1856	1856-1857
Café arrobas	846.184	796.867	746.673
Açúcar arrobas	136.917	52.740	39.706

(Taunay, *loc. cit.* III, 156)

que o nosso periodo açucareiro depois de uma duração de mais de um século, entrou em rápido declínio, em agonia e em morte.

Mas êsse fenômeno de grande relevo na economia de São Paulo, teve uma causa, a qual deve ser analisada. Vejamos porque S. Paulo deixou de exportar açúcar.

A causa disso em síntese, está em que o café era uma lavoura muito mais lucrativa do que a do plantio da cana e fabrico do açúcar. Isto, é, na mesma área territorial, absorvendo mais ou menos o mesmo número de braços, o cultivo do café era não só mais remunerador, como menos trabalhoso, pois esforço dispendido no plantio, na colheita no beneficio do produto era muito menor do que os exigido pelo fabrico do açúcar, o que, como nos ensina Antonil era de uma complexidade sem nome (5).

(5) Comparando-se as organizações econômicas do engenho de açúcar com as da cultura de café, estas se apresentam como negócio muito mais vantajoso. O aumento do consumo do açúcar na Europa e a desorganização da produção nas Antilhas inglesas, consequente à libertação dos escravos, permitiram, porém, um novo surto açucareiro no Brasil independente.

Relativamente a êsse período, existem as estatísticas abaixo confirmando as anteriores e solidificando as conclusões que tiramos sobre o açúcar e sobre o café:

	CAFÉ	AÇUCAR
	<i>Arrobas</i>	<i>Arrobas</i>
Limeira	48.200	67.200
Rio Claro	32.000	45.000
Mogy-Mirim	29.000	70.000
Jundiaí	25.000	25.000
Itú	20.000	150.000
Bragança	20.000	—
Piracicaba	12.500	—
Capivary	10.000	120.000
Itapetininga	3.000	3.000
S. Roque	2.000	—
Porto Feliz	1.500	50.000
Santos	500	—

(Segundo Taunay, pg. 117, vol. IV, est. ref. ano 1852)

Disso tudo tira-se a conclusão sintética de que a cafeicultura fazia render muito mais o espaço territorial e o braço disponível na Província de São Paulo. Isto é a área plantada com o café era muito mais rendosa do que com a cana.

Alem disso o trabalho humano empregado na obtenção do produto ultimado para o consumo deixava, no concernente a cafeicultura, um lucro muito maior.

É o que se depreende dos dados que conseguimos obter sobre o assunto.

Machado de Oliveira oferece o seguinte quadro comparativo a propósito de 2.618 fazendas de café, 667 fazendas de açú-

	CAFÉ	
	<i>Arrobas</i>	<i>Fazendas</i>
Itú	16.702	60
Capivarí	8.000	14
Porto Feliz	6.350	16
Atibaia	6.100	—
São Roque	6.000	—

(Rel. Presid. Saraiva, apud Taunay, *loc. cit.* IV, 132. Estatística sobre o café referente a 1855).

Municípios ainda de importância vinham a ser:

	CAFÉ	
	<i>Arrobas</i>	<i>Fazendas</i>
Rio Claro	99.670	65
Ubatuba	99.500	290
São Sebastião	86.000	106
Mogi-Mirim	80.000	66
São José dos Campos	60.000	35
Jundiahy	60.000	57
Santa Isabel	45.000	9
São Luiz	41.000	20
Bragança	36.755	100
Piracicaba	30.600	16

(Rel. Presid. Saraiva, apud Taunay, *loc. cit.* IV, 132, Estatística sobre o café referente a 1855).

Em dinheiro essa situação se traduzia assim, segundo os dados oferecidos pelo prof. Taunay, na sua "*Hist. do Café*".

car e de 532 fazendas de gado observadas em todo o território paulista. Daí vê-se que as fazendas de café são quatro vezes mais numerosas que as de açúcar e cinco vezes que as de gado :

RECAPITULAÇÃO DAS FAZENDAS DE CAFÉ

<i>Quantas fazendas</i>	2.618
<i>Trabalhadores</i>	
Agregados	4.223
Colonos	2.159
Escravos	55.834
<i>Animais de condução</i>	23.342
<i>Colheita</i> (arrobas)	4.338.756
Importância em réis	10.461:176\$000

Fôra êste. o quadro da exportação paulista, cujo total atingira a 10.376:566\$294 em 1856, 1857 sendo de :

Café	8.592:522\$071
Toucinho	447:243\$984
Açúcar	407.921\$934
Arroz	351:921\$889
Fumo	83:833\$000
Feijão	32:047\$600
Couros	25:379\$916

Depois, a situação passou a ser a seguinte, em 1861 a 1862, consignando uma exportação total de 16.529:311\$530 réis, havendo pois um excesso de 6.521:975\$379 réis sôbre a do ano anterior :

<i>Arrobas</i>	
Café	2.735.456
Açúcar	3.652
<i>Alqueires</i>	
Arroz	62.663
Milho	72.046
Feijão	8.271
Farinha	417
<i>Arrobas</i>	
Toucinho	44.133
Animais (cabeças)	49.871
Couros	1.029

Extensão das fazendas

Em léguas quadradas	564	1/4
Em léguas quadradas	90	3/4
Sesmarias	4	

RECAPITULAÇÃO DAS FAZENDAS DE AÇÚCAR

<i>Quantas fazendas</i>	667
-------------------------------	-----

Trabalhadores

Agregados	698
Colonos	10
Escravos	15.641
<i>Animais de condução</i>	17.723
<i>Safra Total</i> em arrobas	866.140 @
Importância em réis do açúcar	1.598:570\$000

Extensão das fazendas

Em léguas quadradas	616	3/8
Em léguas em quadra	18	

RECAPITULAÇÃO DAS FAZENDAS DE CRIAÇÃO
DE GADO

<i>Quantas fazendas</i>	532
-------------------------------	-----

Trabalhadores

Agregados	1.767
Escravos	4.342
Criação de gado	34.691

Rendimento

Rezes vendidas	
Importância em réis da venda	455:000\$000

Extensão das fazendas

Em léguas quadradas	1.047	1/2
Em léguas em quadra	24	

Desses preciosos dados, produzidos por observador de valor inegualável, pois ele foi coevo e assistiu tudo isso, pode-se elaborar o seguinte quadro comparativo :

	Número de fazendas observadas	Área total ocupada (léguas quadradas)	Número total de escravos empregados	Número total de agregados	Número total de colonos	Área de cada fazenda em léguas quadradas	Número de escravos em cada fazenda	Número de colonos em cada fazenda	Número de agregados em cada fazenda	Produção em arrobas		Produção em dinheiro	
										Total	Por fazenda	Total	Por fazenda
Acúcar ..	667	616,3/8	15.641	698	10	0.926	234	0,1	1,4	866.140.000	13.100 @	1.598:570\$	2:390\$
Café	2.618	564,1/4	55.834 (6)	4.223	2.159	0.212	213	8	1,9	4.338.000	16.500 @	10.461:176\$	4:000\$
Gado	532	1.047,1/2	4.342	1.767	—	1.905	80	—	3,3	23.697	445 rezes	455:000\$	855\$

Desse quadro, elaborado com elementos de meados do oitocentismo podem se tirar as seguintes conclusões:

- 1.º) O número de fazendas de café era quatro vezes maior que o de açúcar.
- 2.º) A área territorial plantada com café. Isso quer dizer que, nessa época do médio oitocentismo, a Pro-

(6) Em 1836, diz Daniel Pedro Muller no seu quadro estatístico publicado em 1838, que a produção de café era de 588.136 arrobas, as quais seriam provenientes de cerca de 10.500.000 pés calculando por uma média de 50 arrobas por mil pés (que a produção básica segundo o mesmo Muller). Por esses totais e em se tendo em conta que cada escravo mantinha 2.000 pés de acôrdo com Simonsen, chega-se à conclusão que a lavoura de café absorvia nessa data, de 8 a 9.000 escravos.

O curioso é a comparação desses dados com os oferecidos por Machado de Oliveira do quadro supra. A produção mencionada por este autor citado é mais de 7 vezes maior, ou sejam 4.338.000 arrobas. Isso seria proveniente de cerca de 80 a 100 milhões de pés, absorvendo cerca de 60.000 escravos e agregados, o que condiz admiravelmente com o quadro elaborado com dados oferecidos por Machado de Oliveira.

A grande diferença entre os elementos oferecidos por Muller e Machado de Oliveira, provem de que aqueles são referentes à 1836 e estes a 20 anos depois. Esse grande lapso de tempo é suficiente para explicar as grandes diferenças constatadas.

* * *

A produção às vezes variava, como se vê do que se segue:

“As medidas de colheita variavam muito, dependendo necessária e essencialmente da regularidade das estações. Acreditava o Marechal Müller que o quartel de cana de 1.250 braças quadradas (um quarto de alqueire) pudesse dar de 80 a 100 arrobas de açúcar e o de mandioca 100 alqueires de farinha. Admittia-se que o milho produzisse 100 por um e o arroz 50 por um.

Os melhores cafesaes davam de libra e meia a duas libras por pé (de 688 a 918 grs.). Assim os mais rendosos produziam cargas de 62,5 arrobas por mil pés e os menos produtivos cerca de 48. Médias já mais baixas, pois do que as anunciadas por Saint Hilaire. A nosso ver porém referia-se D. P. Müller ao Norte paulista, não à zona de Campinas”. Taunay, *loc. cit.*

víncia de S. Paulo ainda dedicava maior porcentagem da sua superfície cultivada com a cana do que com o café.

- 3.º) As fazendas de criar eram em total cinco vezes menor que o total de fazendas de café, mas ocupavam uma área 90% maior do que as de café.
- 4.º) Disso tudo que se disse acima, as fazendas de café eram quatro vezes menores do que as de açúcar, o que é extranhável e nove vezes menores que as de criar o que é facilmente compreensível. Estas eram o dobro do tamanho das de açúcar,
- 5.º) Sendo quatro vezes mais numerosas, as fazendas de café absorviam também um número total de trabalhadores quatro vezes mais do que as de açúcar. Com isso segue-se que as fazendas de café eram, cada uma habitadas por número igual de indivíduos, em relação as de açúcar. Comparadas as fazendas de criar, as de as de café eram três vezes mais povoadas, absorvendo ao todo dez vezes menos que a cafeicultura e três vezes menos que o cultivo da cana.
- 6.º) A produção total em volume do café era cinco vezes maior que a produção de açúcar oriunda de um total de fazendas apenas quatro vezes maior. Disso se segue que cada fazenda de café produzia em volume 20% mais que a de açúcar.
- 7.º) Em relação ao valor, a comparação ainda é mais expressiva, pois o total da produção cafeeira era, em área menor, sete vezes maior do que a do açúcar e cada fazenda de café, embora em área quatro vezes menor, rendia 40% a mais, isto é, o café renumerava quase oito vezes mais que o açúcar. Mais gritante ainda se faz a comparação entre as fazendas de café e as de

criar. Aquelas renderam vinte e cinco vezes mais que estas, que renderam três vezes menos que o açúcar.

- 8.º) O valor da produção “*per capita*” de escravo, sendo de 100\$000 nas fazendas de açúcar e de 187\$000 nas de café, significava que o rendimento do trabalho escravo era quase o dobro no café em relação ao açúcar.

Abonando esses raciocínios e chegando à mesma conclusão, dizia Simonsen, na sua “*Aspectos da História Econômica do café*”:

“Ao passo que a média da produção do açúcar, por escravo não alcançaria talvez 50 arrobas, a do café se elevava praticamente ao dobro. Os preços de venda de um e outro produto conservaram uma certa paridade, mas, entre 1818 e 1828, os do café sobrepujaram vantajosamente os do açúcar”.

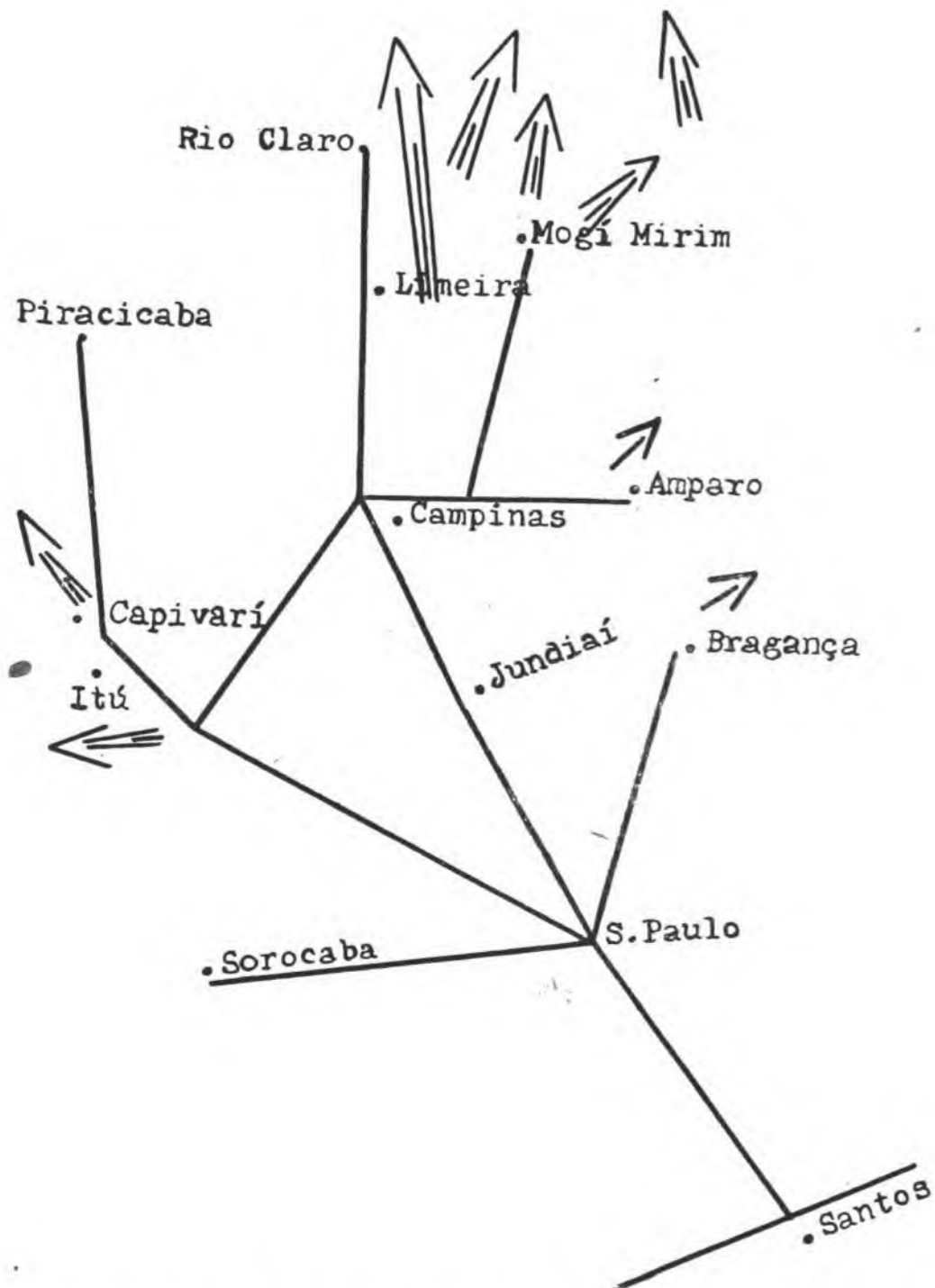
É natural que ninguém fosse empregar sua atividade e seu capital em uma produção menos rendosa. Daí, em parte a expansão da cafeicultura.

Essas são as observações principais que se podem fazer do quadro comparativo. Outras mais poderiam ser feitas, mas para o que nos interessa no momento, essas bastam.

Podem elas ser sintetizadas em uma única conclusão:

A cultura do café era muitíssimo mais remuneradora que a do fabrico do açúcar, que, em área maior, rendia em dinheiro sete vezes menos. A comparação entre a cafeicultura e o pastoreio, ainda é mais favorável a aquele ramo da agricultura.

Ante isso, não seria possível outra orientação, a menos que o consumo determinasse o contrário. A cafeicultura deveria preponderar, se expandir e avançar pelas regiões sertanejas. Ela era a mais rendosa! Então, mais uma vez, na economia brasileira, se pode aplicar o espírito encasulado na velha estrofe camoneana.



Círculo territorial da primeira fase da expansão cafeeira pelo oeste paulista.

(Desenho de D. Myriam Ellis)

*“Desde que um valor mais alto se alevanta
cessa tudo quanto a antiga Musa canta”.*

A lavoura do café, não só se expandiu vitoriosamente por todo o desbravejado Oeste, mas também eliminou a velha lavoura canavieira do círculo territorial que esta havia abarcado.

Mas, ao concluirmos que foi no muito maior rendimento em dinheiro a causa de haver o café abatido o *“pequeno ciclo açucareiro paulista”*, não devemos nos esquecer que essa questão de culturas mais ou menos rendosas também tem as suas causas.

A causa de o café suplantar o açúcar em lucratividade está no *“consumo”*. De fato, o *“consumo”* fator determinante da produção agiu de modo decisivo a favor do café e o meio de que se valeu o *“consumo”* para essa rígida ação foi o preço.

Este marcava, para o café 2\$411 réis por arroba e 1\$840 réis por arroba para o açúcar.

Ora, com esses preços baixíssimos ambos, só o café podia arcar com o elevadíssimo preço do transporte no lombo do muar, o qual, como vimos, era tão alto que absorvia a maior parte do valor do produto.

O transporte pelo muar, tornando proibitiva a expansão da cultura canavieira, deixava entretanto remota *“possibilidade”* ao café que premido pelo *“consumo”*, o qual imperativamente exigia maior produção, dilatou a cultura da rubiácea, até o Rio Claro, aproveitando a *“possibilidade”*, que o transporte pelo muar oferecia remotamente, mas que se fez mais viva com o advento da ferrovia, depois de 1875.

De fato, o consumo do café estava em ascensão violenta e imperativa. Os mercados consumidores, em ascendente progresso, exigiam a mercadoria, saísse esta de qualquer parte. Estudemos a questão em suas minúcias: O café dispunha de dois mercados. (V. croquis da pg. 69).

- a) O europeu
- b) O norte-americano.

O mercado europeu estava em ascensão pelo fato da Europa, em plena revolução industrial, não só multiplicar a sua população mas também a urbanizar, a brunir, a civilizar etc., (7).

Além desse fenômeno geral, o qual é revelado pelas estatísticas, e concomitante com êle, se operava outro de grande in-

(7) POPULAÇÃO E O AUMENTO DA POPULAÇÃO EUROPEIA NOS ULTIMOS 400 ANOS:

	1480	1580	1680	1780	1880
Inglaterra	3.700.000	4.600.000	5.532.000	9.561.000	35.004.000
França .	12.600.000	14.300.000	18.800.000	25.100.000	37.400.000
Prússia .	800.000	1.000.000	1.400.000	5.460.000	45.260.000
Rússia . .	2.100.000	4.300.000	12.600.000	26.800.000	84.440.000
Austria . .	9.500.000	16.500.000	14.000.000	20.200.000	37.830.000
Itália . .	9.200.000	10.400.000	11.500.000	12.800.000	28.910.000
Espanha .	8.800.000	8.150.000	9.200.000	9.960.000	16.290.000
TOTAL	46.700.000	59.250.000	73.032.000	109.881.000	285.134.000

(“The Dictionary of Statistics”, Mulhall — Routledge)

É claro que, tendo a população européia dobrado o seu total, justamente na época em que o café encontrava todas as “possibilidades” para a sua expansão, isso constituiu uma das causas para o crescimento do consumo do café, coisa que evidentemente foi uma das causas maiores da expansão cafeeira pelo rio Paraíba arriba e pelo território paulista.

teresse para o maior ou menor vulto do consumo do café, (8), (9).

(8) A industrialização da Europa, pode ser medida através dos índices decorrentes das seguintes estatísticas: O quadro de Ellison e outros mostram que o consumo de matéria prima de algodão tem sido, em várias datas, o seguinte:

MILHÕES LIBRAS

	1830	1840	1850	1860	1869	1880	1887-8
Reino Unido	250	454	588	1,140	1,101	1,404	1,530
França	68	116	140	226	220	200	310
Alemanha	16	26	46	140	147	286	378
Rússia	4	14	48	87	97	220	369
Austria	20	34	58	94	96	140	235
Itália	4	8	16	26	26	64	152
Espanha	6	14	34	52	50	88	105
Suécia	1	2	8	16	16	25	28
Holanda	2	4	5	6	10	20	24
Bélgica	8	16	22	29	35	50	52
Suissa	9	18	24	30	39	49	52
Europa	388	707	988	1,847	1,837	2,546	3,235
Estados Unidos ...	77	135	288	390	400	768	1,010
Índia	...	...	...	26	35	172	283
Vários	5	10	10	10	20	60	100
TOTAL	470	852	1,286	2,273	2,292	3,546	4,628

Mulhall, Michael G. "The Dictionary of Statistics" 4.^a ed. Londres, 1909

O valor total das manufaturas de metais em várias datas era aproximadamente o seguinte:

MILHÕES £ ESTERLINAS

ANO	Reino Unido	Frana	Alemanha	Rússia	Austria	Itália	Espanha	Suécia	Bélgica	Estados Unidos	Vários	TOTAL
1780	15	8	3	2	2	1	1	1	—	2	2	37
1800	20	9	4	3	3	1	1	1	—	3	3	48
1820	30	10	6	4	4	2	2	2	—	7	5	72
1840	40	12	7	5	5	2	2	3	2	10	7	95
1860	85	30	40	11	12	3	3	4	9	29	17	243
1888	155	42	91	14	15	4	4	6	17	194	43	585

(Mulhall, Michael G. "The Dictionary of Statistics", 4.a ed. Londres 1909).

(9) Estas estatísticas confirmam as anteriores:

MANUFATURAS INDUSTRIAIS TEXTEIS
MILHÕES £ ESTERLINAS

	1781- 1800	1801- 1820	1821- 1840	1841- 1850	1851- 1860	1861- 1870	1871- 1880	1881- 1887	Total
Algodões ..	140	660	1,506	1,055	1,440	1,810	2,234	1,782	10,627
Lãs	1,040	1,100	1,280	1,064	1,243	1,661	1,921	1,366	10,675
Pano de linho	255	370	550	372	431	544	575	397	3,494
Sedas	265	340	480	311	406	522	559	475	3,358
Diversos ..	30	60	125	153	186	245	321	219	1,338
TOTAL .	1,730	2,530	3,941	2,955	3,706	4,782	5,610	4,239	29,493

MANUFATURAS INDUSTRIAIS TEXTÉIS = MILHÕES £ ESTERLINAS

	Reino Unido	França	Alema- nha	Rússia	Austria	Itália	Espa- nha	Bélgica	Vários	Estados Unidos	Total
1781-1800 ...	620	480	160	70	100	50	90	...	110	50	1,730
1801-20	980	680	210	90	140	70	120	...	160	80	2,530
1821-40	1,538	921	334	172	243	101	172	60	192	208	3,941
1841-50	970	634	318	250	199	74	94	54	101	261	2,955
1851-60	1,265	740	396	294	242	94	115	59	126	375	3,706
1861-70	1,546	958	486	352	279	128	134	108	163	628	4,782
1871-80	1,872	945	607	486	331	156	158	151	198	706	5,610
1881-87	1,218	672	520	361	256	131	110	106	214	651	4,239
107 anos	10,009	6,030	3,031	2,075	1,790	804	993	538	1,264	2,959	29,493

MANUFATURAS FIBRA — TONELADAS

Ano	Algodão	Lã	Linho	Cânhamo	Juta	Seda	Total
1781-1800 ..	2.200.000	4.100.000	4.500.000	3.400.000	—	270.000	14.870.000
1801-20	2.500.000	4.400.000	5.800.000	3.800.000	—	270.000	16.770.000
1821-40	4.560.000	5.500.000	6.700.000	4.200.000	—	300.000	21.360.000
1841-50	5.220.000	3.600.000	3.700.000	2.500.000	200.000	160.000	15.380.000
1851-60	8.260.000	4.400.000	4.100.000	2.900.000	600.000	170.000	20.430.000
1861-70	8.190.000	5.900.000	4.800.000	3.200.000	2.000.000	170.000	24.260.000
1871-80	12.860.000	7.700.000	5.200.000	3.400.000	3.500.000	180.000	32.840.000
100 anos ..	43.790.000	35.600.000	35.200.000	23.400.000	6.300.000	1.520.000	145.810.000

(Mulhall Michael G. "The Dictionary of Statistics" 4.a ed. Londres, 1909)

Como se sabe, na Europa, os países que consomem mais café são a Alemanha, a Bélgica, a Holanda, e os países escandinavos.

Esses justamente foram os que mais caminharam na senda da urbanização e do aumento do nível de vida.

Destarte, o consumo europeu do café cresceu formidavelmente.

O mesmo fenômeno é de se observar em relação ao consumo norte-americano.

A população norte-americana não só aumentou muito quantitativamente, como aumentou também qualitativamente. (10). Uma das mais eficientes causas desse aumento magnífico

(10) O agregado urbano comparado com a população total dos Estados Unidos era o seguinte:

	<i>Urbana</i>	<i>Total</i>	<i>Dens. da Urbana</i>
1800	340.000	5.310.000	6,4
1820	460.000	9.640.000	4,8
1840	1.550.000	17.070.000	9,1
1860	4.240.000	31.440.000	13,5
1880	9.160.000	50.310.000	18,2

Quadro de aumento do consumo norte americano do café brasileiro:

Ano	População	Consumo
1821	9.650.000	1 onça per capita
1831	12.800.000	1 libra per capita
1840	17.070.000	3 libras 80 per capita
1844	18.000.000	5 libras 40 per capita

(Taunay, "História do Café")

Quadro da exportação do café brasileiro para os Estados Unidos:

Em 1825	23 %	da prod. bras. exportados para os EE. UU.
Em 1830	23 %	" " " " " " " "
Em 1840	27,5%	" " " " " " " "
Em 1844	39 %	" " " " " " " "

(Taunay, "História do Café")

Note-se que o aumento dessas porcentagens, coincide com o advento do navio há vapor há nisso uma relação de causa e efeito. A evidencia nos mostra isso.

reside na mineração do ouro da Califórnia, cujo descobrimento datado de 1848, (11).

Com isso tudo, a produção de açúcar no Planalto sofreu um súbito colapso, em meados do século XIX. A produção açucareira que havia atingido o volume colossal de um milhão de arrobas, caiu de tal modo que, segundo o relatório de Saldanha Marinho, o açúcar foi tendo a seguinte marcha descendencial em relação a outros produtos:

EXPORTAÇÃO EM ARROBAS

<i>Exercícios</i>	<i>Café</i>	<i>Algodão</i>	<i>Fumo</i>	<i>Toucinho</i>	<i>Açúcar</i>
1862-1863	2.413.385	87	4.963	26.551	11.144
1863-1864	1.611.729	61	3.539	20.228	8.831
1864-1865	2.993.151	7.107	102.706	26.619	6.005
1865-1866	2.242.254	194.958	2.334	20.623	1.735
1866-1867	2.343.993	235.119	4.261	36.558	111

(11) A produção de metais preciosos nos Estados Unidos foi oficialmente estimada no seguinte:

Período	Ouro, oz.	Prata, oz.	Valor, £
1845-50	5,200,000	300,000	21,000,000
1851-60	28,500,000	500,000	114,000,000
1861-70	24,700,000	80,000,000	120,000,000
1871-80	20,500,000	310,000,000	163,000,000
1881-88	13,100,000	310,000,000	129,000,000
44 anos	92,000,000	700,800,000	547,000,000

Muhhall, "The Dictionary of Statistics, 4.^a ed., Londres, 1909

Vê-se nitidamente a aparição nessa estatística do ouro californiano em 1851. Ora as jazidas desse precioso metal foram descobertas em 1848. A injeção de euforia econômica recebida pelo organismo norte americano foi formidável, causando um tal aumento de poder aquisitivo no povo yankee, que o surto de crescimento do consumo de café se fez consequência disso.

A soma da exportação do quinquênio foi a seguinte :

Café	11.604.511	arrobas
Algodão	437.334	"
Fumo	117.806	"
Toucinho	139.569	"
Açúcar	27.878	"

Tão drástica e tão violenta foi a queda do açúcar que a partir de 1867, o açúcar não mais figurava entre os gêneros exportados, como também o artigo era importado, como se vê de Taunay, "*História do Café*", III pg. 2, em que se vê uma lista de sete produtos importados, figurando o açúcar a testa deles. Comentando essa lista, diz o mestre citado :

"Assim era a monocultura cafeeira quem promovera a importação açucareira, fato que causaria espanto aos paulistas meio século atrás". (Taunay, "Hist. do Café no Brasil", IV, pág. 2).

Não era bem a monocultura que se fazia sentir. A êsse respeito engana-se o mestre. Não havia monocultura, nem o latifúndio isolado e sem comunicações conheceu esse regime. O que havia era monoexportação. Esta sim, caracterizou a economia paulista.

É preciso não confundir os dois regimes. O da monocultura só se caracterizou assim, quando o latifúndio cafeeiro saiu do isolamento e teve, com o advento da ferrovia, mais amplas comunicações. Então o latifúndio, podendo facilmente importar de fóra tudo que precisava, não mais produziu e fez a sua economia se aprofundar na monocultura.

Antes disso, o latifúndio cafeeiro nada podendo receber de fóra, em virtude de seu isolamento, teve que produzir tudo "*in loco*". Daí as miríades de autarquias que amoizacaram o sertão paulista.

Então a policultura se casava harmoniosamente com o latifúndio.

Entretanto qualquer regime desses se acordava bem com o da monoexportação que é o que impera até hoje.

Com isso, Taunay, *loc. cit.* 169, termina o capítulo com as palavras melancólicas que assinalam “..... o quase desaparecimento da tradicional exportação açúcareira”.

CAPÍTULO IV

O CICLO DO MUAR

O ciclo do muar nasceu com o ouro, na madrugada do século XVIII e depois de uma vigência de mais de século e meio; morreu em 1875, mais ou menos, com o advento da ferrovia, (1).

Durante êsse período de tempo longuíssimo que empresta ao ciclo do muar o segundo lugar dentre as grandes épocas econômicas brasileiras, só cedendo em duração ao açúcar nordestino, tiveram lugar as quadras econômicas do ouro, a da Baixada Fluminense, a do açúcar paulista e finalmente a do café, de cujo início, durante meio século, seu comércio foi realizado pelo muar. De fato, logo que o ouro foi o chamariz rutilante que atraindo para as Gerais as grandes massas emigradas de Portugal, do Nordeste e da Paulistânia, o muar foi chamado a desempenhar importantíssima função, suprimindo os transportes, durante um longo século, não só para as Gerais, mas ainda para Goiaz, Mato Grosso e para a Bahia. Sem o muar não teria sido possível o século do ouro. Depois, com o fim dêsse ciclo, o açúcar paulista precisava de

(1) Passou por Sorocaba, pelas suas famosas feiras, um número formidável e inimaginável de muares, atestando a importância fora do comum dêsse ciclo que esteve relegado como subsidiário aos ciclos do ouro durante o setecentismo, e ao café durante o oitocentismo. O ciclo do muar nasceu com a abertura da estrada do Rio Grande do Sul a São Paulo, em 1724 e terminou em 1875, mais ou menos, com o advento

da ferrovia. A estatística abaixo registro o número possível de muares que passaram por Sorocaba.

Resumo estatístico (apud Aluysio de Almeida, "*Feira de Sorocaba*", trabalho inédito, com números obtidos mediante documentos consultados.: Em 1724, 1726, provavelmente passaram 1.000 cavalos por ano.

De 1731 a 1750,	provavelmente passaram mais de	2.000 muares por ano.
" 1750 a 1780,	" " "	5.000 " " "
" 1780 a 1800,	" " "	10.000 " " "
" 1800 a 1826,	" " "	20.000 " " "
" 1826 a 1845,	" " "	30.000 " " "
" 1845 a 1855,	" " "	50.000 " " "
" 1855 a 1860,	" " "	100.000 " " "
" 1875 a 1900,	" " "	20.00, 15.000, 10.000 e 5.000 muares por ano.

Conta-nos Fletcher, citado por Taunay na sua opulentíssima "*História do Café*".

"*Fui informado que duzentos mil anualmente chegam a Santos com suas cargas.*"

Ainda a propósito do muar, ensina o prof. Taunay, na "*História do Café*", III, 362.

"*Do sul, tanto do Rio Grande como da Mesopotania, entre Paraná e Uruguai, vinham tropas riograndenses e correntinas, afluindo a Sorocaba que era o mercado distribuidor*".

Essa tropa teria vindo para S. Paulo, como nos conta Oliveira Vianna em "*Populações Meridionais*":

— "Toma pelo planalto, pelos chapadões pastoris da Serra do Mar, a outra sub-corrente do Sul. Parte de Sorocaba e vai, através do Paraná e Santa Catarina, passando por Cruz Alta e S. Borja, até ao amago dos pampas. Em 17288, liga-se com a do litoral, em Laguna, pela estrada de Araranguá, aberta nos flancos da cordilheira marítima. Daí, reunidas, levam ao seio das savanas gauchas essas fazendas paulistas, que os colonos portugueses, em 1742, vão encontrar repletas de gadarias. (V. Oliveira Vianna — *Pequenos estudos de psicologia social*, pg. 139 e seguintes). Essa sub-corrente do planalto, depois de lançar esse esgalho até Laguna, continua a sua expansão pelos sertões de serra acima. Em 1767, Lages a prolonga pelos amplíssimos campos do Iguassú até encontrar a colonização do pampa, que sóbe pelo Viamão na conquista dos belos iampos da Vaccaria. Em 1840, quando ainda os litorais catarinenses se

agitavam com a avançada dos guerrilheiros de Bento Gonçalves, as bandeiras dos ultimos abencerragens do sertanismo repletos os campos de Guarapuava, começados a povoar em 1810, invadem Santa Catarina e abrem em Palmas novos centros de colonização e riqueza. De Palmas passam para os campos de S. João e dos Curitibanos e aí se estabelecem, fechando com essa conquista o ciclo trisecular do sertanismo. Em Palmas, em S. João, em Curitibanos, a força de propulsão dos invasores é a utilização dos campos ali existentes. Esse carácter pastoril da colonização é, aliás, inevitável. Os platôs meridionais formam, como se vê do mapa de Lidmann, por assim dizer, uma só e imensa planície, coberta de pastagens nativas e abundantes. (V. Oliveira Vianna — “Pequenos estudos de psicologia social”, pág. 139 e seguintes). Saídos de São Paulo, então região criadora de grande importância, os bandeirantes cruzam facilmente com as suas manadas essas planuras campinosas. Hoje, ainda, em Curitibanos, em S. Joaquim, em Palmas, nas práticas pastoris dos seus habitantes vivem, muitos costumes, que são tradições remanescentes desses remotos antepassados”.

O documento abaixo referente ao registro de Curitiba, confirma, de modo impressionante, a estatística acima reproduzida, oferecendo totais ainda maiores que os mencionados acima. E’ de notar ainda pelo documento abaixo que o número de muars é de menos da metade do total de equíneos, mas é preciso que se saiba que quando eu falo em “muar”, também compreendo o equíneo nesse termo. Além disso, é preciso que se tenha em mente que se trata apenas do registro de Curitiba. Outros existem como o do Rio Negro, o de Viamão, etc., que devem ter registrado a passagem de outros muars. Cópia do extrato das tropas que no ano de 1751 passaram pelo registro de Curitiba:

Tropeiros	Cavalos	Mulas	Éguas	Vacas	Direitos
M. el de Moura Camargo ..	195	—	4	—	325\$920
Domingos da Costa	101	—	20	—	211\$600
Antonio Alves da Silva ..	114	—	—	—	228\$000
Manuel Pinto Nunes	71	—	12	—	147\$760
José Roiz da Silva	108	1	—	—	218\$500
Antonio de Britto	73	—	—	—	86\$000
O. R. Manuel Luiz Vergos	228	19	—	—	503\$500
José Pereira S. Thiago ...	32	154	—	—	449\$000
Manuel de Gouveia	3	681	—	—	1:780\$500
Ignacio Gomes	51	—	—	—	102\$000
Jeronymo Ribeiro	211	18	—	—	467\$000

Antonio de Almeida	97	—	—	20	203\$600
Fco. Gonçalves Filgueira ..	200	72	—	—	580\$000
Manuel Luiz da Fonseca ..	211	13	—	12	760\$260
Agst. Pereira da Silva	277	6	6	40	598\$760
Simão Francisco Serra ..	179	—	—	—	358\$000
José de Gois e Siqueira ...	376	—	—	—	752\$000
Francisco Roiz Jardim	56	—	—	—	112\$000
Antonio de Souza Pereira .	188	—	—	—	376\$000
Luiz Francisco em 1a. ...	36	246	—	—	687\$000
O dito em 2.a	230	—	—	—	460\$000
Ambrosio Martins	45	—	—	—	90\$000
João Affonso	37	—	—	—	74\$000
José Vieira	33	—	—	—	66\$000
Ant. Teixeira Gomes	526	76	—	100	1:290\$000
Bento Borges	157	179	1	90	805\$660
José Caetano	173	—	—	—	374\$800
Vicente Ferreira	62	—	—	—	124\$000
Antonio Ferreira da Silva .	190	1	—	—	382\$500
André Moreira	30	—	—	15	60\$000
Manuel da Fonseca	65	—	—	15	137\$200
Antonio Francisco	109	—	—	—	225\$200
R..... de Freitas	53	—	—	—	106\$000
Domingos Pacheco	37	—	—	110	74\$000
Francisco Garcia	37	—	—	10	211\$800
..... Gonçalves Vieira ..	124	—	—	5	252\$800
Salvador Ribeiro	37	—	—	—	76\$400
Pedro Vaz Pires	289	—	—	—	597\$200
Manuel de Barretos	127	—	—	10	256\$880
João Leal..... na	441	131	—	35	1:214\$300
João Luiz Castro	259	—	—	—	534\$800
O D.or Antonio Fernandes	124	—	—	—	248\$000
Francisco Cardoso	12	200	—	—	524\$000
João de Souza	12	58	—	—	169\$000
Antonio Francisco	247	493	—	30	1:750\$900
Francisco Cardoso	84	14	—	20	212\$600
João Alves	25	—	—	—	42\$000
Jeronymo da Rocha	88	—	—	8	179\$840
Frc. de Albuquerque	18	18	—	—	36\$960
Soma tudo	6.559	2.380	43	520	19:492\$240

transportar, não só a produção, mas ainda o que importava de alhures. Foi o muar o transportador, (2).

Sem o muar não teria sido possível a vida econômica no

(2) “Com os cavalos começam a introduzir-se em larga escala os muares que só excepcionalmente aparecem referidos nos antigos inventários paulistas. Duas mulas e um macho pertencentes a Francisco Pedroso Xavier, e o burro castiço de Antonio de Oliveira são quase tudo quanto encontramos. A partir de 1733, ou pouco depois, é que começa a avolumar-se o número de bestas muares vindas do sul, geralmente de passagem para as minas. Em 1754, segundo documento constante do Livro de Registro de cartas reais, procissões, procurações, etc., da vila de Parnaíba, cujo teor me foi comunicado por um dos melhores conhecedores da história sul paulista, o cônego Luiz Castanho de Almeida, um tropeiro castelhano, Bartolomeu Chevar, conduziu dos campos riograndenses para as Minas Gerais, 3.780 cabeças de muares. Ao transpor o Rio Negro, onde havia registro, alegou fiador. Mais tarde, porém, tornou-se necessário ir precatória para as Minas a fim de se receberem os 5:021\$000 de impostos.

Já por essa época não seriam numerosos em São Paulo os índios de carga, substituídos cada vez mais pelos cavaleiros e muares. O que representa, sem dúvida, progresso notável em rapidez além de poupar trabalhadores, no momento em que a mão de obra indígena era menos abundante e em que os negros, excessivamente dispendiosos, ficavam geralmente reservados para as fainas agrícolas. Já se indicou como um primeiro obstáculo a esse progresso tinha sido a insuficiência das estradas, criadas unicamente para uso de pedestres. Além disso, a escassez de cavaleiros corresponderia durante longo tempo a existência de índios de serviços especialmente dedicados ao transporte de fardos e passageiros, sobretudo através da Paranaíba”.

“Livre agora do maior obstáculo, a invasão de burros e burras processava-se em escala rápida. Até os menos timoratos, como o morgado de Mateus, alarmaram-se ante as perspectivas que parecia prometer seu comércio para as fazendas de criação. Escrevendo em novembro de 1770 ao marquez de Lavrádio, o capitão general de São Paulo fazia ver o dano causado tanto aos vassallos como aos próprios interesses da Coroa. Não havia quem, dispondo dos recursos e habilitações indispensáveis, hesitasse em ir buscar animais ao Viamão, gastando de ano e meio a dois anos na viagem de ida e volta até Sorocaba, onde se realizavam os principais negócios.....”. (Sérgio Buarque de Hollanda — “Índios e mamelucos na expansão paulista” — Anais do Museu Paulista — tomo XIII, pág. 287).

Planalto, de 1750 a 1850. Era o muar que transportava todo o abastecimento das Gerais pelo "*Caminho novo*" e pelo "*caminho velho*", bem como pelo de Jaguarí-Camandocaia e todo o comércio de Goiás e de Mato Grosso além do comércio do Planalto era possibilitado por esta modalidade de transporte.

O mesmo se poderá dizer da Baixada Fluminense que abastecia principalmente de açúcar a maior parte da zona do ouro. Depois do declínio deste ciclo, a Baixada Fluminense vendia os seus produtos para a zona fluminense do Vale do Paraíba e para a região do Prata onde estavam localizadas as colônias hispano-americanas de Buenos Aires, Montevideu, Paraguai, etc.

Era ainda o muar o elemento insubstitível para carregar as cas de café, tanto na exportação desse produto como na importação acarretada pelas vendas.

O emprêgo do muar nesse intercâmbio só teve termo com o advento da ferrovia que aos poucos eliminou o velho transportador, o qual resistiu mesmo à rodovia, como a "*União e Indústria*" que empregava o cavalo mais rápido do que o muar.

Assim, em 1875 mais ou menos, a ferrovia extendendo-se por todos os quadrantes, eliminava o caro e enferrujado muar. Caro, porque o transporte pelo muar excedia 35 a 40 vezes o transporte ferroviário atual. Assim para que o preço de um produto não ficasse muito onerado, fazia com que a distância do transporte fôsse decisiva em qualquer ocorrência.

Naturalmente, esse fenômeno de origem, grandeza, declínio do muar, teve causas e projetou consequências. É o que vamos ver.

Todo fenômeno tem que ser estudado pelas suas causas e consequências, depois de dissecado nos seus fatos constitutivos que formam as suas características.

As causas determinantes do ciclo do muar estão encerradas na equação que estabeleci em tese, para ser aplicada em cada hipótese.

Assim: $P = E + M + C + t + c$

(P = produção. E = ecologia. C = capital. M = mão de obra. t = transporte. c = consumo).

O último termo desta equação, "*o consumo*", determina a necessidade imperativa da produção. De fato, se não houvesse o muar transportador, não poderia ter havido as Gerais, com a sua população de várias centenas de milhares de consumidores, dotados de não pequeno poder aquisitivo. O que seria a Baixada Fluminense, o açúcar paulista, o café do Vale do Paraíba ou do Oeste paulista, se não fôsse o muar? Os estudiosos do passado brasileiro não têm tido olhos para isto, têm se limitado apenas à parte superficial da crônica política, abandonando as causas profundas de evidente função causal.

Os demais termos da equação supra não são determinantes como o "*consumo*" e, sim, possibilitadores, assim, o termo E , ecologia, necessitava ser favorável de certa maneira, possibilitando a criação do gado muar. Sòmente nas regiões do Baixo Paraná e do Prata, poder-se-iam encontrar descampados próprios, em grandes extensões planas, para aí ser localizada a grande produção de muares, imperativamente requerida pela economia brasileira, (3).

(3) É a sedução dos imensos e ótimos campos criadores do *vale do Iguassú e da planície rio-grandense que lhes provoca ao sul*, a descarga das suas energias expansivas. Ao centro, é a atração empolgante das minas. O maravilhoso espraiar das bandeiras, no II e III séculos, no-los revela instáveis, vagueantes, rapidíssimos, na sua mobilidade estonteadora, (V. Oliveira Vianna, "*Evolução do povo brasileiro*", parte I "Evolução da sociedade).

* * *

A esse propósito, são de Sérgio Buarque de Holanda as seguintes considerações:

"Durante todo o século XVII, os cavalos, na capitania de São Paulo, serviam aparentemente para marchas relativamente breves e em lugares descampados do planalto; os serviços de carga faziam-se de preferência nos ombros dos escravos e administrados. E não só os serviços de carga

De fato, a criação de imensos rebanhos de gado se fazia nos descampados platinos, ou no Baixo Paraná, ou ainda no Uruguai, constituindo a fonte de renda das não pequenas populações hispano-americanas dessas regiões, proporcionando-lhes o poder aquisitivo e o nível de vida. Sem que essa mercadoria fôsse produzida, vendida e consumida não haveria nenhum núcleo de colonização hispano-americana, no Baixo Paraná, no Prata, ou no Uruguai. Isto quer dizer que se não fôsse o ouro brasileiro, não teríamos o vice-reinado do Prata, com Buenos Aires, Uruguai, Entre Rios, Corrientes, Paraguai, etc. Foi a venda do muar

como o próprio transporte de passageiros. Uma rede sustentada por dois índios constituiu durante longos anos a carruagem ideal quem quisesse vencer o escabroso caminho do mar, na serra de Paranapiacaba. Os quadros de artistas e cientistas estrangeiros que visitaram o Brasil em princípios do século passado familiarizaram-nos com a cena do fazendeiro rico, voltando à casa nessa espécie de banguê rústico. No trajeto de São Paulo a Santos ela fôra durante longo tempo o único meio de locomoção seguro e cômodo de que dispunham os que não quisessem viajar a pé. Em 1629 ainda era impossível fazer-se a cavalo o percurso, conforme depoimento de D. Luiz de Céspedes. Oitenta ou noventa anos mais tarde já o caminho era acessível às cavalgaduras, "exceto em dois ou três passos donde se apeião os que se não querem ver em perigo". Deixando o Cubatão pela manhã, ganhava-se a eminência da serra em menos de duas horas, quando em bom tempo. Em época de chuvas fazia-se o mesmo percurso em três horas ou mais, devido ao tijuco e aos caldeirões. Já isso constituiria uma vantagem bastante ara explicar o progressivo abandono do sistema das redes de transporte, naturalmente moroso.

Mas a viagem a cavalo ainda não era isenta de riscos. Ao tempo de Bernardo José de Lorena, um literato anônimo, tecendo o panegírico do capitão-general que reparara a estrada, ainda falava naquela "serra onde, cerrando-me os olhos uma tormentosa noite, ora rolando entre penedos soltos, ora submergindo em lama, eu vi quase chegado o termo da minha existencia". Já então esse caminho, horror dos antigos e onde as "descarnadas cannas" de muitos viajantes se misturavam aos montões de ossos de animais quadrupedes que ali morriam", era considerada a mais suave e segura de toda a capitania. Quando em 1717 o conde de Assumar fôra tomar posse do governo de São Paulo e Minas, nenhum membro da comi-

que constituiu a grande fonte de renda para essa imensa região. A afirmação poderá parecer audaciosa, mas a evidência é tão patente que ninguém de boa fé pode contestá-la.

Sim, porque todo e qualquer ente humano para viver tem que possuir uma fonte de renda qualquer, que lhe permita um poder aquisitivo e um nível de vida maior ou menor.

A não ser o luar, qual poderia ter sido o fator da vida em civilização dos núcleos coloniais hispano-americanos do Vice-reinado do Prata? Eis a férrea evidência do meu raciocínio e da minha conclusão.

tiva deixou de cair uma e duas vezes na subida da serra, "e ouve quem repetisse terceira", observa uma testemunha. Os que não seguiram a cavalo, por falta de animais, e subiram em rêde, segundo o uso da terra, foram os mais felizes, não padecendo outro acidente alem da demora, pois chegaram ao alto da serra às onze da noite, tendo deixado o Cubatão pela manhã. Já em 1725, o ouvidor Francisco da Cunha Lobô, em carta escrita de Santos à Câmara paulistana, dispensava expressamente a rede. Mandassem apenas trinta índios e três cavalos a dormir no Cubatão. "E advirto a vms.", acrescentava, "se excusem ha mollestia de me mandar rede porque Ficarâ sendo ociosa essa carruagem". Mas muitos anos mais tarde, em 1775, o famoso Martim Lopes ainda preferia gastar os desessete dias de viagem por terra, desde o Rio de Janeiro, a enfrentar os perigos da serra.

Sonhando sempre com novos Potosis, o governador das minas chegou a pensar em certo momento na possibilidade de fazer importar duzentas lhamas do Perú; nesse sentido houve mesmo uma provisão real. O plano jamais chegou a consumir-se, como não se consumaram outros grandes projetos do senhor de Beringel, ao menos enquanto viveu. E o paulista continuou a caminhar a pé, onde não podia dar-se o luxo de possuir cavalgaduras. Em realidade as estradas do sertão e a do mar — esta construída de propósito para pedestre, e parece que em forma de escada nos lugares mais alcantilados, segundo fazem crer velhos testmunchos — adaptavam-se mal às cavalgaduras durante todo o século XVII, o século das bandeiras. E alem disso a relativa escassez de cavalares nessa época, não autoriza a crer que pudessem ser utilizados em escala considerável pelos moradores da terra. A posse de cavalgaduras correspondia, aparentemente, menos a uma conveniência prática de que a um luxo. Luxo que muitas

Mesmo antes do grande ciclo do ouro brasileiro, o muar platino já era uma fonte de renda segura para os núcleos coloniais do Baixo Paraná, pois a mineração andina da prata exigia transportes, principalmente para o abastecimento das dezenas de núcleos coloniais hispano-americanos que viviam da extração do argênteo metal. A mineração andina teria proporcionado o apogeu do muar platino.

Aconteceu que, quando as minas hispano-americanos declinaram, o ciclo do muar platino devendo desaparecer com elas encontrou outra fonte de consumo no ciclo do ouro brasileiro,

vezes se exprimia na posse ao lado de um ou dois animais, de selas e adereços desproporcionadamente caros, mais caros, em certos casos, do que os próprios cavalos. Assim, a única cavalgadura de Antonio da Fonseca, uma égua mansa avaliada "com duas crias, macho e fêmea", em 3\$200 no ano de 1619, correspondia sela, freio, cabeçadas, rédeas e estribeiras de ferro estimados em 6\$000, quer dizer no dobro do valor da égua.

E' verdade que documentos dos tempos iniciais da colonização não autorizam a acreditar muito na escassêz de cavalos por essa época. No ano de 1592 elas chegavam mesmo a ser tão numerosas nas redondezas de São Paulo, que faziam insistentemente convidada a opor paradeiro aos estragos causados pois "q'avia muitas cavalladuras e q'fazião muitas dellas, e ellas nenhum proveito ao povo". Mas no século seguinte essa situação ia modificar-se ao que parece. O fato é que até mil setecentos e tantos o cavalo não teve em São Paulo função essencial, nem nas expedições ao sertão longínquo, nem nas organizações rurais estáveis".

...."O maior dos criadores da época, Manuel Goes Raposo, não teve mais de cinquenta cavalos, observa ainda o sr. Ellis. E mesmo tal cifra chega a parecer excessiva a quem percorra diretamente os antigos textos. Onde se terá baseado o erúdito pesquisador para chegar a tanto? Pedro Taques, o responsável máximo por alguns exageros de nossos historiadores, diz apenas, de Goes Raposo, que teve em suas terras de Parnaíba fazenda de cultura, porcos, muito gado vacum e animais cavallares. O inventário do opulento lavrador, datado de 1671, silencia completamente sobre o assunto. O de sua mulher Maria Pompeu, é que parece apoiar as palavras do genealogista, e ainda aquí, o número de cavalos menciona-

que foi para a economia platina, então em declínio, uma injeção de sangue novo ou uma transfusão sanguínea.

O ouro foi o consumidor forçado do muar sulino.

Depois, com o fim do ouro, o açúcar planaltino, a Baixada Fluminense e depois de tudo isso o café, foram os grandes alimentadores do ciclo econômico do muar, o qual teve grande vigência até o terceiro quartel do século XIX.

Talvez a estrada do Rio Grande a São Paulo tenha sido a rota de maior importância na História do Brasil, pois sem ela não teria havido o ciclo do ouro, não teria havido o do café

do não vai a cinquenta: chegará quando muito a vinte e seis. Quantidade já respeitável, aliás, mesmo tempo em consideração que a metade desses vinte e seis eram poldros, quase todos de menos de dois anos. Outra exceção é o caso de um Lournço Castanho Taques, o velho, com as suas desesseis éguas, ou o de um Francisco Pedroso Xavier, com quinze cavalares, entre cavalos, éguas e poldros.

Mesmo o de Antonia de Chaves, mulher de Mateus Leme, que deixou — isso em 1610 — sete ou oito equinos, ao lado de setenta ou oitenta vacuns, consignados no mesmo inventário, escapa decididamente à regra geral. É significativo que a tal escassez não corresponham preços extremamente altos para os animais de sela, ao menos durante a maior parte do século. Os preços elevados que o sr. Afonso Taunay encontrou para os cavalos no São Paulo seiscentista, não o são comparados, por exemplo, aos dos vacuns, incontestavelmente mais numerosos.

Só bem mais tarde, pelo terceiro decênio do século XVIII, com a abertura do caminho por terra que de Curitiba ia dar às campinas do Viamão e à colônia do Sacramento, é que o cavalo começa a ter lugar no ritmo ordinário da vida paulista. Solicitando, em requerimento dessa época, que não lhe fosse dificultada a passagem de cavalos para a cidade de São Paulo, um traficante reinol justificava seu propósito com a alegação de que não os havia “na dita cidade de São Paulo, por ser lá muito pouca a criação deles”. (Sergio Buarque de Holanda — *Índios e mamelucos na expansão paulista* — Anais do Museu Paulista — tomo XIII).

A esse propósito, diz o prof. Taunay na sua “*Hist. do Café*”:

“*Do sul, tanto do Rio Grande como da Mesopotamia, entre o Paraná e Uruguay, vinham tropas riograndenses e correntinas, afluindo a Sorocaba que era o mercado distribuidor*”.

e nem a unidade nacional teria sido levada a cabo. Trataremos em capítulo apartado dessa estrada.

O termo M, isto é, mão de obra, para a produção do muar, não teria sido grande, pois a atividade pastoril não requer grande número de indivíduos. Sabe-se que o pastoreio não exige muita mão de obra. A imigração vinda da Espanha e a mestiçagem com o índio regional, fizeram a população que se agançou na vida pastoril determinada pelo meio físico e pelo cavalo.

O pastoreio e a criação do muar também não exigiam grandes capitais, em relação ao grande volume inicial requerido por qualquer ramo de agricultura. Os próprios mineradores interessados no fornecimento de muares, teriam iniciado o empate dos parques capitais aos criadores, que depois, graças ao fluxo contínuo de tropas para as regiões auríferas ter-se-iam aprumado no concenrente aos capitais.

Quanto ao transporte, outro termo da equação que possibilita a produção, seria fácil uma vez que o produto se auto-transportava e para demandar a região de seu emprego e do seu consumo, não necessitava de outra coisa senão tomar o caminho de São Paulo.

* * *

O pastoreio, a criação de muares, com o intercâmbio dos mesmos para as regiões do ouro, do açúcar da Baixada Fluminense, do açúcar paulista e do café, até 1875, mais ou menos, já tem sido descrito nas suas minúcias cronológicas, por muitos intelectuais que abordaram o assunto, analisando-o exaustivamente, de modo que se faz inútil a reprodução de notícias já fartamente sabidas. Não gosto de copiar o já conhecido! Poderei repetir em demasia mas só o faço de conceitos meus, para o fim de serem mais concretizados no intelecto do estudante.

Êsse fenômeno que eu chamo "*CICLO DO MUAR*", apesar de tão fartamente apreciado nas suas características, prin-

principalmente cronológicas, ainda não foi estudado nas consequências que projetou na vida brasileira, especialmente na evolução política do Brasil.

Assim, devemos mencionar entre as consequências do ciclo do luar :

a) o povoamento e a evolução política, social e econômica dos núcleos coloniais hispano-americanos, entre os quais Buenos Aires, Montevideu, Entre Rios, Corrientes, Paraguai, etc., todos pertencentes ao Vice-reinado do Prata.

Os núcleos coloniais mais distantes como os da Bolívia, ou Alto Perú, de Mendoza, e de Sta. Fé, de Córdoba, ou do Chile, tinham outras coisas a impulsioná-los, mas mesmo assim, teriam recebido alguma influência, ainda que pequena, do ciclo do luar.

b) a política externa brasileira no Prata, desde as lutas setecentistas em torno da Colônia do Sacramento e da Cisplatina, até as árduas campanhas contra Lavalleja, Alvear, Artigas, Oribe, Aguirre, Rivera, Rosas, Lopez e outros, já em pleno século XIX.

Quer me parecer que a correlação de causa e efeito dessas duas consequências com o "*ciclo do luar*", estão de tal modo evidentes, que não se fazem precisos mais comentários. Não obstante essa clareza, ainda há quem busque outros motivos para as intervenções brasileiras, nas quais se procuram pseudos imperialismos dos nossos políticos. Parece-me que essa questão de imperialismo é inteiramente secundária. Deveríamos primeiramente definir o que é imperialismo. Que o motivo básico das nossas intervenções no Prata foi econômico, não se me afigura contestável.

c) a política interna brasileira no Rio Grande do Sul, principalmente a guerra Farroupilha com a tentativa de separação dessa província e a fundação da República de Piratini.

O enriquecimento dessa região pelo "*ciclo do luar*", teria dado à parte sulina da organização imperial, um peso e um volume desproporcionais às outras partes centrais, anemizadas pelo declínio do ouro das Gerais e do açúcar nordestino. A força centrífuga atuando com mais intensidade na periferia avolumada, teria materializado a tendência de projetar para fóra essa parte de volume desproporcionado, como se vê pelas estatísticas abaixo.

d) a possibilitação dos "*ciclos econômicos*" do ouro, do açúcar paulista e da Baixada Fluminense, bem como do café. Sim, porque, sem o luar platino ou gaúcho, não teríamos tido êsses motivos econômicos, isto é, não teríamos tido a economia central brasileira, e não teria sido possível o Brasil. A afirmação poderá parecer audaciosa mas é de evidente clareza, dispensando qualquer espécie de prova. De fato, como o Brasil poderia ter realizado o seu intercâmbio, sem o transporte pelo luar? Sem exportar as riquezas de seus centros auríferos, açucareiros e cafeeiros, sem importar o necessário para as suas populações interiores, o Brasil não teria podido viver.

e) podemos alinhar entre as consequências do transporte pelo luar, o não permitir ele, pelo custo elevado em que ficava onerando demasiado o produto, a expansão da cultura da cana com o fabrico do açúcar, e do café para uma região que exigisse um percurso a mais de 250 quilômetros. De fato, em meados do oitocentismo, o custo do transporte pelo luar, exigia um preço de 10 réis por arroba-quilômetro. É preciso notar que isso era em dinheiro com o valor da poca, isto é de meados do século XIX. Para se transformar esse dinheiro no valor atual, temos que multiplicar pelo menos por 40. Com isso, o preço do transporte de uma arroba de um produto qualquer, de Rio Claro a Santos isto é com um percurso de 250 a 260 quilômetros ficava em cerca de 2\$500 a 2\$700 réis, em dinheiro da época.

Ora, nessa mesma ocasião, o valor de uma arroba de café

oscilava por 2\$500 a 6\$500 réis em dinheiro da época. Disso se conclui que o transporte pelo luar absorvia de 40% a 60% do valor da mercadoria. Quanto mais distante de Santos, maior seria o preço do transporte. Como já em Rio Claro, o custo do transporte era muitíssimo elevado, segue-se que, além dessa cidade, toda e qualquer produção era anti-econômica.

Por isso o transporte pelo luar teria cerceado qualquer expansão, para regiões situadas além de Rio Claro, ou de Mogi-Mirim ou ainda de Capivarí.

Só mais tarde, com o barateamento do transporte, pelo advento da ferrovia, se tornou possível, uma dilatação da área cultivada no sólo paulista. Então, com o transporte ferroviário, a mercadoria podia ser posta em Santos, onerada apenas com 4 a 6% do seu valor. Só então, se fez possível a expansão! Antes disso, o transporte pelo luar a teria impedido. (V. capítulo III da 2.a parte), (4), (5) e (6).

Outras consequências menores, igualmente se fizeram sentir, dando ao “ciclo do luar” uma importância não pequena.

(4) Quando se deu o advento da ferrovia em 1867 mais ou menos, a cafeeicultura marcava passo e não progredia. É que a área plantada não podia até então ultrapassar Limeira ou Rio Claro, em virtude de custo do transporte pelo luar. E' o que se vê da estatística seguinte, conseguida graças ao prof. Taunay:

A exportação do café por Santos assim se discriminava:

	<i>Arrobas</i>
Em 1859-1860	1.484.952
" 1860-1861	1.305.647
" 1861-1862	1.485.652
" 1862-1863	1.455.854
" 1863-1864	1.071.346
" 1864-1865	1.807.425

Essa exportação estava assim valorizada:

Em 1859-1860	8.139:656\$964
" 1860-1861	6.959:003\$524
" 1861-1862	9.005:891\$441

Este teve, na extração do ouro, na produção da Baixada Fluminense, no açúcar paulista no café brasileiro, em geral, a mesma função básica que o apresamento seiscentista teve, em relação á produção do açúcar nordestino. E por isto eu acho que

"	1862-1863	.....	8.887:319\$071
"	1863-1864	.....	6.581:620\$517
"	1864-1865	.....	10.229:540\$905

Depois com o advento da ferrovia, o café passou a ser exportado nos seguintes totais, comprovando a minha tése:

<i>Café</i>	<i>Arrobas</i>
1866-1867	2.304.000
1867-1868	2.837.511
1868-1869	3.715.232
1869-1870	3.342.251

Com os seguintes valores segundo Taunay:

	Sacas de 60 quilos	
1865-1866	255.146	7.706:301\$000
1866-1867	222.732	5.973:662\$000
1867-1868	423.819	11.047:450\$000
1868-1869	507.348	14.106:336\$000
1869-1870	502.640	13.483:019\$000
1870-1871	437.580	10.974:418\$000
1871-1872	404.605	13.004:567\$000

(5) Diz Oliveira Vianna, "*Populações Meridionais*".

"É assim que o nucleo de Guarapuava, donde saem os colonos de Palmas, dos Campos de S. João e de Curitiba, só se forma nos princípios do século IV; só em 1814 é que esse esplendido centro pastoril é atingido pelos sertanistas vindos de S. Paulo e Curitiba. Entretanto, vinte anos mais tarde, regorgita de um excesso de população. Sob a pressão dos novos imigrantes, que ali acorrem, novos clans colonizadores se organizam, extendendo até Palmas a área da colonização, (Pinto Bandeira, "Descoberta dos Campos de Palmas").

(6) Scully ("*Brasil, its provinces and chief cities*....."), a propósito de muares diz que, só em 1866 passaram cerca de 500.000 mulas pelo registro de Cubatão.

a importância do “*ciclo do muar*” não é menor que a do apresamento, (7).

(7) A propósito da magna importância do ciclo do muar, já o prof. Taunay ensinava:

“*Sem a organização das feiras de Sorocaba apoiadas na indústria da criação equina do sul do Brasil, e regiões castelhanas adjacentes, a lavoura do café não teria podido alcançar o enorme surto que lhe conhecemos, antes do estabelecimento da rede ferroviária*”.

(“*Historia do Café*”, III, 367)

CAPÍTULO V

A ESTRADA S. PAULO-RIO GRANDE DO SUL

Eu disse no Capítulo anterior deste trabalho que a estrada S. Paulo-Rio Grande era a mais importante do passado brasileiro, embora não tenha sido essa tremenda importância vislumbrada pelos que se têm ocupado com os capítulos da nossa história. É que essa estrada transportou, ou antes por ela transitava com ardor, a própria essência vital do ciclo do ouro. Por ela vinham os muares e os equinos das regiões planas da bacia do Uruguai e do baixo Paraná. Para compreender bem a importância dessa estrada é preciso que se diga que sem o muar não seria possível o ciclo do ouro. Por isso é que o saudoso Aurelio Porto dizia na sua magnífica *"Historia das Missões Orientais do Uruguai"*: *'Negócio muito melhor se lhe antolhava, a condução do gado em pé que seria colhido no Pampa e levado aos grandes consumidores da capitania de S. Paulo'*. *"Cujos campos"*, nos ensina Taunay, (*"História Geral das Bandeiras Paulistas"*, VIII, 480), confirmando o que venho dizendo, a respeito, *"não criavam boiadas suficientes para o consumo dos centros auríferos das Minas Gerais, onde as vezes se trocavam por oitavas copiosas de ouro, embora já não estivesse nos anos de Antonil (em que um boi às vezes chegou a valer cem oitavas 350 grs. de metal!). Mas para se vencerem tamanhas distâncias os caminhos eram horríveis ou antes, praticamente não existiam. (1)*

(1) "Uma outra estrada importante, que deve ter sido aberta pouco tempo depois, proxicamente no ano de 1740, é a estrada de S. Paulo

ao Rio Grande do Sul, cuja carta se acha no Archivo Militar do Rio de Janeiro, tendo figurado no catalogo da Exposição de História do Brasil, sob o seguinte curioso título que reproduzimos conforme o original: "Nova e 1.^a Carta da Terra firme e Costas do Brazil ao Meridiano do Rio de Janeiro, desde o R.^o da Prata athé Cabo Frio, com o nome cam. c do Certão do R.^o Grde., até a cide. de S. Paulo O. E. D. do Poderosissimo Rey e Sr. D. João V pelo P. M. Diogo Soares. S. J. seu G.R. no mesmo Estado. 0,m. 842 x 0,m 694 Original? a aquarella. Exp. Arch. Mil." Sobre essa estrada escreveu Orville Derby interessante memória, publicada na Revista do Instituto Histórico e Geográfico de S. Paulo, volume III. Diz o illustre escriptor que, com a fundação, em 1737, de estabelecimentos portuguezes nas vizinhanças da entrada da Lagoa dos Patos houve necessidade, para a defesa e manutenção d'estas nascentes povoações destinadas a servirem de base para a conquista e povoamento do atual Estado do Rio Grande do Sul, de uma ligação terrestre, mais segura que a marítima, com o centro paulista. D'ahi a conveniencia da referida estrada, cuja importância subiu de ponto em virtude das diversas guerras com os hespanhois, ao mesmo tempo que, de outro lado, tornou-se ela uma das principais vias comerciais do Brasil e assim se tem conservado até hoje. O mapa onde os detalhes d'essa estrada vêm representados com mais minudência é de origem hespanhola. E' este o grande mapa da America do Sul, organizado em 1775 pelo geografo real da Hespanha, D. Juan de la Cruz Cano e Olmedilha, que dá quarenta e tantos nomes de localidades entre S. Paulo e Viamão (hoje Porto Alegre) isto é, um roteiro quase completo dos pousos em tão longo trajeto. Mostra isto a grande importância que os hespanhois attribuiam a esta via de comunicação, julgada uma ameaça constante para as suas possessões do Rio da Prata e, na hypothese de um movimento offensivo um meio de alcançar os seus inimigos no seu centro continental mais forte a cidade de S. Paulo.

No Arquivo de S. Paulo, o documento mais valioso que se encontra, a respeito desta estrada, é uma ordem de marcha de forças de S. Paulo que ficou registrada como anexo a um officio de 21 de outubro de 1775, do Governador Martim Lopes Lobo de Saldanha ao tenente-general João Henrique de Bohm, commandante do exercito em operações no Rio Grande do Sul.

Durante a administração do morgado de Matheus, que, cumprindo instruccões reservadas do Marquez de Pombal, tratou de estender o dominio portuguez pelo lado da Capitania de S. Paulo, mais de uma expedição foi mandada, em 1769 e 1770, a explorar os sertões do Paraná, com ordem de estabelecer em local conveniente, além do rio, um centro de defesa". Adolpho Pinto — "*História da Viação Publica de S. Paulo*".

Quem aventara a idéia da necessidade urgente de trazer para o Norte os rebanhos enormes das campanhas do Sul para o suprimento de S. Paulo e das Minas Gerais, fora o inteligentíssimo Bartolomeu Paes de Abreu pai de Pedro Taques o linhagista, cuja biografia esboçamos”.

Como diz o insigne e eminentíssimo mestre e cronista mór do café o doutíssimo prof. Taunay, foi Bartolomeu Paes de Abreu o pai da idéia de ser realizada a ligação entre os pampas gaúchos região produtora do muar e do equino e S. Paulo centro distribuidor para o grande mercado consumidor das Gerais, (2).

Só o facto de ter sido o primeiro a conceber a prodigiosa idéia da ligação entre S. Paulo e Rio Grande, confere a Bartolomeu as insignias de magno estadista colonial, pois a grande vítima do “*gauleiter*” reinol Caldeira Pimentel teve a superior agudeza de visão e sem embargo de não ter tido as redeas do govêrno, demonstrou um tal descortínio que encampo todos os elevados conceitos que o egrégio prof. Taunay e o insigne mineiro Calogeras emitem a propósito do ilustre paulista.

Como eu acima disse, a estrada S. Paulo-Rio Grande é, a meu ver, a mais importante do passado brasileiro. As únicas ligações de caminhos que na história brasileira podem-se comparar com a S. Paulo-Rio Grande, são o “*caminho novo*” que ligava o Rio de Janeiro às Gerais, isto é, destas ao litoral e as vias ligadoras da Bahia às minas. O Nordeste açucareiro não apresentou em matéria de caminhos nada de importante, pois as plantações de cana, o fabrico de açúcar, a maior densidade demográfica estavam na faixa atlantica, de modo que não havia precisão de estradas. Os cursos fluviais supriam a necessidade do transporte.

As ligações das Gerais eram pois as únicas a serem compa-

(2) “Quem aventara a idéia da necessidade urgente de trazer para o norte os rebanhos enormes das campanhas do Sul para o suprimento de S. Paulo e das Minas Gerais, fora o inteligentíssimo Bartolomeu Pais de Abreu pai de Pedro Taques o linhagista cuja biografia esboçamos”, (Taunay, “*História Geral das Bandeiras Paulistas*”, 8, 480.

radas à S. Paulo-Rio Grande. Isto é, as ligações das Gerais com a Bahia e com a cidade do Rio de Janeiro, o que se dava pelos "*caminho velho*" e pelo "*caminho novo*".

Penso que, sem embargo da grande importância das ligações das Gerais com a Bahia e com o Rio de Janeiro, elas tiveram muito menor valia do que a do sul. Esta foi visceral e sem ela não teria havido o ciclo do ouro, pois tanto as Gerais, como Goiás e Mato Grosso não teriam podido abastecer, ou alimentar, vestir, etc., as populações concentradas nos ricos aluviões. A mineração não teria tido lugar, ou teria tido, com um vulto 30, 40, ou 50 vezes menor, talvez na proporção da alimentação do gado e dos muares e equinos que pudessem ser fornecido pela "*Paulistania*" e pelos currais de S. Francisco.

Enquanto que facilmente se vislumbra a relevante e fundamental valia do "*caminho S. Paulo-Rio Grande*", as ligações das Gerais com a Bahia e com a cidade do Rio de Janeiro me parecem de importância secundária. De facto, caso elas não tivessem existido, a mineração nas Gerais, se teria dado. É claro que, não na escala em que se deu. E' possível, provável mesmo, certo até que a mineração nas Gerais, sem as ligações com o Rio de Janeiro e com a Bahia, teria tido lugar em diminutas proporções. Não teria sido melhor assim para o Brasil, como nação? Não estaríamos, porventura muito melhor, caso a maior parte do ouro das Gerais tivesse sido guardado para os nossos dias de Independência, do que remetido como foi, em grande parte, para Portugal? Vejamos: As ligações dos "*caminho novo*" e "*caminho velho*" com o Rio de Janeiro, não só atrasaram a independência, como vimos no nosso trabalho "*O ouro e a Paulistania*", dando passagem a centenas de milhares de reinos, que vieram, com as suas psicologias "*emboabas*", impedir a evolução da alma crioula ou nativa, que progredia com rapidez. mas também, com isso, ofereceram meios para que a mineração nas Gerais tivesse tido a estonteante velocidade de um curto século.

Não tivesse havido tanta gente a minerar, o ciclo do ouro

teria com evidência durado mais. Assim as ligações das Gerais com a Bahia e com o Rio de Janeiro, como vimos, possibilitaram a entrada nas Gerais de centenas de milhares de “*fôrasteiros*”, que apressaram o ciclo do ouro, de modo que quando nos tornamos independentes, nada mais restava.

Como é diverso o quadro da evolução da economia norte-americana! Lá o ouro foi descoberto e minerado bem depois da respectiva independência, de modo que foi retido no próprio país.

Assim, vê-se como eu justifico a maior importância ao caminho S. Paulo-Rio Grande e porque o considero o de maior valia em todo o passado brasileiro.

Atribuo pois ao homem que o concebeu, Bartolomeu Paes de Abreu, todos os encomios que se podem fazer a um grande vulto do passado.

Ele foi, de facto, um homem de superior visão e da mais aguda inteligência que se pode imaginar. Infelizmente, ao lado dessas qualidades e de outras virtudes, que fizeram de Bartolomeu um “*grande antepassado*” e um destacado paulista, ao qual eu dedico fervorosa admiração esse esplendido e plutarquiano varão, integrante da “*Raça de gigantes*” apresenta graves defeitos que critico, com honestidade. Ele era por demais conformado, isto é não usava violência na reação, mesmo quando era vítima das mais clamorosas iniquidades dos prepostos e “*gauleiters*” reinois; além de ser por demais submisso e português.

Antes de haver começado a se fazer um caminho melhorado, ligando S. Paulo ao Rio Grande, isto é a região produtora do muar e das mais espécies de gado e o centro distribuidor dessas preciosas mercadorias em Sorocaba, já havia uma trilha, através das selvas e das serranias, a qual, em eras remotas, dava passagem unicamente ao pedestre. Por essa trilha apagada na mata e de difficilimo trânsito nas ásperas rocas e abismos das regiões serranas, haviam passado os **bandeirantes** apresadores, que na primeira metade do seiscentismo haviam ido à conquista do Guairá, do Tape, do Uruguai, etc.,

seguindo Raposo Tavares, André Fernandes, Jeronymo Pedroso e outros.

Essa trilha, porém havia quase que desaparecido pelo não uso.

Logo que o ouro fora descoberto nas Gerais, as minúsculas precisões em muares e equinos requeridos pela incipiente atividades mineradoras, eram supridas por S. Paulo e pela Bahia, mas logo que a abertura do “*caminho novo*” encheu as “*minas*” de milhares de “*emboabas*” e de “*intrusos*” de várias espécies, aumentou a precisão de muares, de equinos e de outras espécies de gado. Diante dessa precisão indeclinável é que se fazia imperiosa uma ligação mais perfeita entre S. Paulo e Rio Grande. Foi então em 1720 que o espírito superior de Bartolomeu Paes de Abreu se manifestou, infelizmente anulada pela incúria e opacidade mental do Rodrigo Cesar de Menezes e do seu sucessor.

Para melhor analisar a feitura de tão importante via ligadora, eu divido a estrada S. Paulo-Rio Grande, em três partes:

- 1) De Laguna ao Rio Grande, com cerca de 500 quilômetros. Este trecho parece foi executado por Francisco de Brito Peixoto e João de Magalhães, nos fins do seiscentismo ou nos primeiros anos do setecentismo, conforme amplíssima documentação existente no volume 27, infime, da publicação oficial, “*Inventários e testamentos*”.
- 2) De Laguna a Curitiba, com cerca de 500 quilômetros fora aberto entre 1727 a 1730 por Faria e Souza, auxiliado pelo grande sertanista Cristovam de Abreu Pe-Pereira, que foi o autor dos melhoramentos feitos nesse trecho.
- 3) De Curitiba a Sorocaba, também com cerca de 500 quilômetros de extensão. Esse trecho já parece inteiramente povoado, pois a publicação “*Sesmarias*”, vols.

I e II mostram com imensa fartura uma grande cópia de documentação nesse sentido.

Esses três trechos sempre melhorados, principalmente por Cristovam de Abreu Pereira, formaram a ligação entre os descampados sulinos e o mercado de muares e equinos que foi Sorocaba, até que o advento vitorioso da ferrovia, no ultimo quartel do século XIX veio por termo ao transporte cavalar.

Sobre a importantíssima estrada S. Paulo-Rio Grande há um memorável trabalho do grande sábio Orville Derby, sob o título "*A Estrada S. Paulo-Rio Grande do Sul no século passado*", publicado na Revista do Instituto Histórico de S. Paulo, data venia reproduzimos em Apendice.

CAPÍTULO VI

A IMAGINAÇÃO E A CAFEICULTURA

Para a reconstituição de um episódio ou um capítulo do passado é imperioso que se lance mão não só do *raciocínio*, mas também da *imaginação*. Eu insisto em que a *imaginação* deve ser usada ao lado do *raciocínio*, da lógica e do bom senso, pois, em caso contrário a reconstituição não caminhará para a frente, com interpretações novas, encadeando idéias, até então desconhecidas. Só a *imaginação* poderia erguer hipóteses, as quais são mais ou menos prováveis e que, de futuro, poderão ou não ser convertidas em certezas ou em verdades científicas. Elas, em todo o caso, são unicamente afirmações que orbitam dentro do possível.

O historiador verdadeiramente digno desse nome e que não queira se restringir ao papel de cronista ou de simples expositor de acontecimentos ou de episódios de repetidor de nomes, de reis, de generais, de datas, de leis, de batalhas, decretos ou alvarás, etc., deverá, para a crítica ou interpretação que fizer dos quadros do passado, recorrer imperiosamente às hipóteses imaginadas, as quais mais ou menos eivadas de possibilidades, poderão se transformar em verdades, conforme as novas pesquisas as embasem em elementos mais ou menos sólidos ou oriundos em força probante indiscutível.

O historiador, crítico e interpretador não pôde exercer o seu mistér com proficiência se não percorrer à imaginação que

lhe alarga os horizontes com novas hipóteses, as quais, sempre possíveis e mesmo prováveis, podem ou não, mediante pesquisas averiguações, etc., adquirem mais consistência.

É claro que tudo isso deve ser feito dentro do critério de máxima honestidade.

Eu penso que o historiador não precisa ser imparcial. Pelo contrário! Ele não é um expositor, para o que haveria precisão de frieza e de absoluta imparcialidade. Ele é um advogado que pleiteia um ponto de vista, para a predominância do qual, reúne todos os elementos disponíveis.

Naturalmente, ele, como patrono de um ponto de vista, de uma idéia, de uma tese, de um princípio, de uma alternativa hipotética, etc., deve desejar a sua concretização e tudo fazer para esse objetivo se realizar.

Eu repito, todo o esforço do historiador para a efetivação do que ele pleiteia, deve não se afastar da mais rígida honestidade e andar ao par da prudência a mais reservada.

Embora diferente o mister do cronista expositor, este também deve se cingir à honestidade a mais absoluta e não sair da mais rigorosa imparcialidade. Sim, porquê, se ele se limita a expôr um fato sem criticá-lo, não deve tomar partido.

Resumindo o exposto:

O historiador, o crítico, o interprete, etc., podem ser parciais e devem recorrer à imaginação.

O cronista, o expositor, o episodista, etc., precisam ser imparciais e não devem e nem precisam recorrer à imaginação. A memória e a ordem mental lhe bastam.

Ambas essas categorias de reconstituição do passado devem, porém, se estribar na mais completa e perfeita honestidade.

Discriminadas as funções do *historiador* e do *cronista*, as quais têm estado até hoje em completa confusão, devemos também separar e marcar bem acentuadamente o conceito de *ima-*

ginação, deixando-o bem isolado de qualquer outro, com o qual ele tem estado confundido.

Imaginação é a evocação de um acontecimento ou de uma série de tactos, concatenados pela lógica e embaseados no bom senso, sem jamais sair do possível e do admissível, dentro da razão natural das coisas.

Infelizmente esse conceito de imaginação tem estado em promiscua e lamentável mistura e em confusa e inextrincável simbióse com o de fantasia, que representa coisa completamente diferente e até antagônica sob certos aspectos.

Enquanto que a imaginação é aquilo que acima ficou definido, fantasia é a evocação do irreal, ou de um acontecimento sem possibilidade de existencia.

Imaginação é o possível, e *fantasia* é o sonho. Daí o imaginado poder servir de base para um raciocínio, enquanto que o fantasiado não póde alicerçar nada em *história*.

* * *

Eu tenho aplicado isso que acima me referí, nas minhas reconstituições históricas e cōtinuando a assim proceder, imagino o que teria sido S. Paulo, sem a concretização do café.

A existência de uma determinada produção só é possível ter lugar se todos os fatores da equação da produção, que eu tenho repisado, tiverem lugar. Caso um só desses fatores faltar completamente, ou aparecer em diminutas proporções, a produção também obedecendo rigorosamente ao conjunto, deixará de existir, ou terá exatamente as proporções do fator existente em gradação menor.

Enfim, produção é como um organismo animal, que só é um complexo vivo, com o funcionamento regular de todos os órgãos. Um deles que falte, o organismo deixará de funcionar e não mais viverá.

Se applicarmos esses raciocínios todos à História do Café

em S. Paulo, podemos imaginar qual seria a situação da “Paulistânia” se por acaso a cafeicultura não tivesse reunido na região todos os fatores da produção!

É claro que se um deles tivesse faltado, qualquer que fôsse ele, a produção e, por consequência a expansão e os mais reflexos da grande riqueza econômica que é o café, jamais teriam tido lugar. Aconteceu a magnífica coincidência de se terem reunido no Planalto paulista todos os elementos para a intensa produção cafeeira. Se, por acaso um deles se apresentasse em menor graduação, isso teria afetado muito seriamente a quantidade da produção. E, diga-se de passagem, isso quase aconteceu!

Eis que, a quantidade da “*mão de obra*”, muito prejudicada e muito diminuída pelas medidas pouco inteligentes do Império em favor do escravo, teria afetado a expansão da lavoura cafeeira e a produção do café. Não fôsse a reserva da “*mão de obra*” acumulada pela lavoura canavieira e pelo fabrico do açúcar e não fôsse a imigração espontânea vinda, em proporções minúsculas embora, das outras províncias brasileiras, como, em minúcias veremos em outro capítulo deste trabalho, a cafeicultura paulista não teria se expandido, para satisfazer ao ascendente consumo norte-americano e europeu que teria ido se abastecer alhures, onde houvessem melhores condições de produção.

Infelizmente todos os que tem escrito sobre o passado, mais preocupados em louvaminhas insinceras ao “*liberalismo utópico*” dos homens do Império, não se têm preocupado com o que ficou exposto.

Não houvesse sido inventado o navio a vapor, o qual revolucionou o transporte marítimo, acarretando a supressão da distancia no custo do frête, o que permitiu à “*Paulistânia*” o ingresso na competição econômica nos mercados consumidores, não teria sido possível a expansão da cafeicultura.

Sim, porquê se a produção paulista não pudesse chegar em boas condições ao consumo norte-americano, este não teria determinado o seu aumento de produção e teria ido se abastecer

da mercadoria que precisava, em regiões mais próximas, em que os frêtes marítimos fossem mais baratos. Nas Antilhas, por exemplo!

Ainda a esse respeito, é de lamentar que os que têm se ocupado de estudar o nosso passado, não têm tido olhos para isso. É que eles têm estado mais preocupados com as declamações vazias e ôcas dos “letrados” dos Parlamentos imperiais!

Em matéria de transportes, também temos a considerar que, se não fossem os muares sulinos, importados em quantidades tão grandes das planícies do Baixo Paraná e do Uruguai, como analisamos em outro capítulo dêste trabalho, não teríamos tido possibilidades cafeeiras. Para essa eventualidade que imagino, evocando uma circunstância perfeitamente possível, bastaria uma alteração geográfica mesológica na ecologia platina que tornou possível as continuas avalanches de “muares” para haver por repercussão na cafeicultura, que com a falta de elementos de transporte terrestre, sofreria uma súbita paralisação.

O mesmo se dirá em relação à ferrovia. Se a invenção do inglês George Stephenson não tivesse tido lugar, ou tivesse se atrasado de meio século, a cafeicultura paulista teria se expandido de forma inteiramente diferente. Essa conclusão não contrária à nossa afirmativa de que foi a função produtora do café a criadora do órgão de transporte ferroviário. Pois a função por mais intensa que fôsse, não poderia criar um órgão fóra do alcance da técnica humana e uma vez o órgão criado, é fácil compreender que êle, possibilitando o melhor transporte à produção já existente, naturalmente, a gradúa na proporção da sua capacidade.

Com o Capital se dá, em linhas gerais, a mesma coisa. Faltando esse elemento, como já temos repetidamente afirmado, a produção não se dará. Assim, para que houvesse a expansão em demanda à produção cafeeira, seria preciso capital. A produção sempre se fará na razão diréta da quantidade de capital empatado. Se os paulistas não dispuzessem de algum capital,

é claríssimo que não teriam podido expandir a cultura do café. Quanto mais capital tivessem tido, maior teria sido a lavoura por eles formada. Vê-se bem como esse fator possibilita a produção. Como teriam os paulistas conseguido o "*Capital*", o qual tornou possível a produção cafeeira?

É claríssimo que o governo imperial nada forneceu.

Aliás essa é uma grande prova de que tais "imortais estadistas" não passavam de vesgos "pernas de pau" que só viam as coisas através dos vidros enfumaçados de um rançoso "idealismo utópico", inteiramente cegos aos problemas econômicos do país. Porquê esses homens não cuidaram do magno assunto? E' que não tinham cultura!

Em relação à Ecologia, também fator da equação da Produção, vamos poder firmar os mesmos raciocínios. Vê-se ainda que a Ecologia nada determina e apenas possibilita. É evidente como se ressalta no caso da cafeicultura paulista, como as idéias de Ratzel sobre o determinismo geográfico, são erradas e como são acomodadas com a verdade os princípios de Vidal de la Blache. Caso o hinterland paulista não tivesse terras, em alta quantidade, com a composição química e a configuração físico-topográficas apropriadas para a cafeicultura, esta não teria sido ampliada nas proporções em que foi.

Vê-se, com espantosa nitidez como deve ser interpretado o determinismo ratzeliano, o qual é sempre negativo, isto é, proíbe determinantemente que uma região produza qualquer gênero ou espécie vegetal ou animal. As consequências decorrentes disso são, portanto, pre-determinadas. Assim, penso que se póde acomodar o possibilismo de La Blache com o determinismo de Ratzel. O ambiente externo ou ecológico apenas possibilita, por mais favorável que seja, nada determina só por si. A determinação positiva só se apresenta se todos os fatores forem favoráveis. Mas a falta desse ambiente, ou antes a sua deficiência determina a não produtividade. Isso seria um determinismo negativo!

Desta maneira, se o interior paulista não apresentasse alto coeficiente de fatores, os quais conjugados determinam a produção, o café não teria se expandido e as brilhantes consequências da cafeicultura paulista não se teriam patenteado. Assim, por exemplo, não poderia S. Paulo ostentar a sua maravilhosa posição. A rede ferroviária paulista, as séries de cidades paulistas não existiriam, o lustre social, a euforia econômica, a prodigiosa civilização paulista, etc., não teriam tido lugar.

Não tendo o café se expandido, teria a lavoura de cana e o fabrico do açúcar se aproveitado da "*vis-propulsiva*" da gente paulista e invadido o sertão paulista além de Rio Claro? E' pouco provável, pois como se verifica neste trabalho, o preço da arroba de açúcar era em 1828, cerca de 3\$500 réis, tendo variado segundo Taunay, "*História do Café*", III, 47:

1816	1\$700 réis
1826	1\$900 "
1829	3\$400 "
1837	2\$400 "

Em 1844, segundo o Relatório de Alves Branco, o preço do açúcar era de 1\$900 réis por arroba. Antes dessa data os preços do açúcar oscilavam da seguinte maneira:

Anos	Meses	Açúcar de 1. ^a por arroba	Açúcar bruto por arroba
1808	Agosto	1.200	900
1809	Janeiro	1.300	900
	Maio	1.450	1.100
1810	Janeiro	1.800	1.200
	Julho	1.450	800
	Outubro	1.600	900

Anos	Meses	Açúcar de 1. ^a por arroba	Açúcar bruto por arroba
1811	Janeiro	1.800	1.200
	Junho	1.800	1.200
1812	Agosto	1.600	1.000
	Novembro	1.600	1.000
1813	Janeiro	1.600	1.000
	Maio	1.900	1.200
	Dezembro	2.360	1.500
1814	Maio	3.000	—
1815	Março	3.200	2.400
1816	Novembro	—	—
	Junho	3.000	1.650
	Setembro	3.000	1.800
	Dezembro	2.800	2.000
1817	Março	2.700	1.800
	Agosto	2.500	1.700
1818	Março	2.800	1.800
	Julho	2.700	1.950
	Outubro	2.600	1.550
1819	Abril	2.600	1.600
	Setembro	2.350	1.300
	Dezembro	2.350	1.300
1820	Abril	2.100	1.100
	Junho	2.100	1.100
	Agosto	2.100	1.110
	Dezembro	2.600	1.600

Anos	Meses	Açúcar de 1. ^a por arroba	Açúcar bruto por arroba
1821	Março	2.750	1.700
	Agosto	2.850	1.800
1822	Fevereiro	—	—
	Dezembro	1.900	1.000
1823	Junho	2.300	1.100
		1.850	1.000
1824	Maio	1.900	—
1825	Janeiro	2.000	1.300
	Abril	2.500	1.800
	Setembro	2.500	1.900
1826	Fevereiro	2.500	1.900
	Maio	2.400	1.800
	Agosto	2.200	1.100
	Dezembro	2.500	1.900
1827	Janeiro	2.800	2.200
	Março	3.000	2.400
	Abril	3.200	2.600
	Julho	3.400	2.800
1828	Março	4.050	3.150
	Agosto	4.609	3.100
	Dezembro	3.600	2.700
1829	Fevereiro	3.900	2.900
	Março	4.400	3.400
	Maio	4.000	3.000
	Junho	3.800	2.800
	Setembro	3.600	2.600
1830	Março	3.800	2.400

Anos	Meses	Açúcar de 1. ^a por arroba	Açúcar bruto por arroba
1831	Julho	3.800	2.200
	Novembro	3.600	2.000
	Dezembro	3.500	2.000
	Fevereiro	3.500	2.000
	Abril	3.400	2.000
	Junho	2.800	1.500
	Setembro	2.600	1.200
	Outubro	2.300	1.200
	Dezembro	2.700	1.600
	Fevereiro	2.600	1.600
	Abril	2.800	1.700
	Junho	2.700	1.700
	Setembro	2.400	1.400
	Outubro	2.500	1.500
1833	Janeiro	2.600	1.600
	Abril	2.200	1.300
	Junho	1.900	1.200
	Agosto	1.800	1.200
	Outubro	2.200	1.600
	Novembro	2.500	1.800
1834	Janeiro	2.000	1.400
	Março	2.100	1.600
	Abril	2.000	1.500
	Agosto	2.300	1.300
	Dezembro	2.400	1.800
1835	Março	2.500	1.900
	Maio	2.600	1.800
	Agosto	2.400	1.800
1836	Janeiro	2.600	2.000

Anos	Meses	Açúcar de 1. ^a por. arroba	Açúcar bruto por arroba
1837	Julho	3.200	2.300
	Fevereiro	3.500	2.400
	Maio	3.100	2.000
	Outubro	2.600	1.400
	Dezembro	2.600	1.500
1838	Março	3.200	2.000
	Julho	3.000	1.800
	Dezembro	2.900	1.900
1839	Fevereiro	3.000	2.000

Segundo a “*História do Café*”, III, 191 a 193, reproduzindo Horacio Say “*Les relations commerciales entre la France et le Bresil*”, são estas as cotações oficiais, em detalhes, vigorantes, desde 1808 até 1839.

Ora, no médio oitocentismo mais ou menos em 1870, nas vésperas do advento da ferrovia, o custo da tonelada quilômetro de transporte pelo mar era de 660 réis, segundo trabalho especializado de D. Myriam Ellis, “*Estudo sobre alguns tipos de Transporte no Brasil Colonial*”. Com isso, o custo da arroba quilômetro de transporte pelo mar, era de 10 réis, (1).

(1) Em 1836, isto é 30 anos antes do advento da ferrovia, pelo que nos relata Taunay, III, 294, o transporte de uma arroba de açúcar, café, toucinho, feijão, milho e sola, ficava até Santos em 400 réis da Capital da província, em 720 réis de Itú, em 800 réis de Campinas ou de Porto Feliz, e em 960 réis de Piracicaba. Isso significavam um custo de 4 a 5 réis por arroba quilômetro. Nada mais natural que esse frete tenha se elevado, tanto mais que o cambio caiu de 31 para 25, subindo a libra esterlina de 7\$500 réis para 9\$500 réis. Depois dessa data, como se poderá ver de uma tabela cambial em outra parte deste trabalho.

Como a distância de Rio Claro era de cerca de 250 quilômetros mais ou menos, temos que uma arroba de açúcar pagava, de Rio Claro a Santos, cerca de 2\$500 réis; mais, portanto, que o valor da mercadoria. Assim, não era interessante a produção de açúcar para a exportação, via Santos, em zonas mais distantes que Rio Claro. O açúcar poderia ser produzido em zona mais internada que Rio Claro, mas unicamente para o consumo local e jamais para a exportação.

CAPÍTULO VII

O CAFE' NO OESTE PAULISTA

(FASE PREPATÓRIA)

Com a expansão forçada da lavoura cafeeira, obrigada a produzir mais progressivamente, na mesma proporção em que aumentava numérica ou quantitativamente a população norte-americana e em que aumentava também o seu poder aquisitivo, agigantado, por fatores causais que analisamos em outro capítulo, ela, em 1825, mais ou menos iniciou a invasão do Oeste paulista. Certo já havia conhecimento botânico do café em Campinas ou em Jundiaí. Mas era apenas uma curiosidade de jardim, a árvore do "*cafeea arábica*". No interior paulista, de que Campinas era parte, com seus municípios vizinhos, só existia interessados no fabrico do açúcar, desde a segunda metade do século XVIII, como veremos aparte, mais minuciosamente.

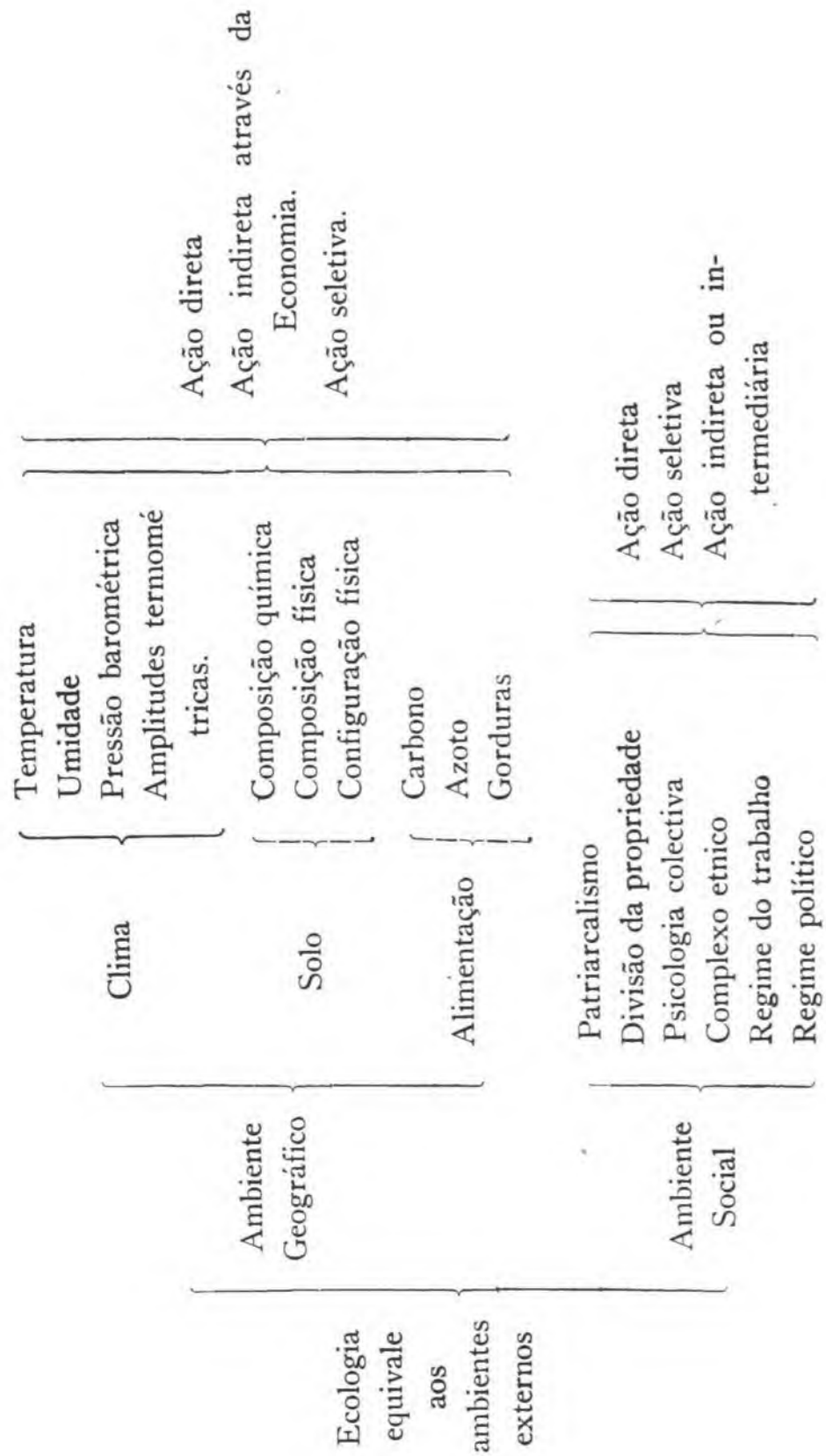
Como base para o ciclo econômico entretanto, o café, só cinco anos mais tarde teve iniciada a sua expansão nas terras do Oeste.

Vejam os:

Sendo imensa a força determinante da expansão cafeeira, esta teve lugar em tal escala que, exigiu a invasão do Oeste da então província de S. Paulo, fazendo com que a nova cultura absorvesse o plantio da cana, conforme se verá à parte.

Para a produção no Oeste paulista, temos de analisar os termos de equação: $P = E + M + C + t + c$.

Analisando um por um desses termos, temos que o termo *E*, significando - *Ecologia*, - pôde ser reduzido ao seguinte quadro:



* * *

O termo seguinte da equação da produção é referente à mão de obra.

Pode-se dividir o termo *M*, em duas partes:

a) a parte diretora ou cerebral.

b) a parte executora ou braçal.

Sim, porque quando se fala em mão de obra, necessária para uma produção qualquer, temos de nêlo englobar, não só o esforço executor, como o esforço psicológico preciso para a execução de uma obra qualquer, que, antes de ser realizada, necessariamente deve ser concebida. Assim, há duas naturezas de esforços caracterizando a mão de obra:

a) o psicológico imaginador e diretor.

b) o muscular ou executor.

Ambos se assentam no ambiente interno ou biológico.

A segunda parte do termo *M* (mão de obra), necessário para a expansão da lavoura cafeeira no Oeste paulista, tinha as seguintes fontes primacias de proveniência:

- 1) *própria região planaltina*, fornecendo escravaria antes ocupada na cultura da cana.
- 2) *região das Gerais* cuja faina mineradora estava em extinção. Sobravam grandes contingentes de escravos que eram vendidos para a nova atividade agrícola.
- 3) *região do rio Paraíba*, onde o café, sendo atividade muito menos remuneradora, pois que o cafeeiro sendo muito menos produtivo, cedia diante do Oeste paulista, zona nova e muito mais fértil.

Seria natural que, muita gente abandonasse, no seu nomadismo agrícola, a zona velha do rio Paraíba, principalmente a parte fluminense, em busca das zonas novas do Oeste paulista. Fenômeno idêntico está se

materializando atualmente para o Norte do Paraná, que insensivelmente está se povoando a custa do despovoamento de S. Paulo. Nesta repartição, eu englobo também a emigração de braços oriunda na Baixada Fluminense, em declínio, com a extinção da mineração nas Gerais, região consumidora da produção da Baixada.

- 4) *região nordestina*, compreendendo as partes ao norte da Bahia. A grande escravaria antes ocupada com o cultivo da cana e o fabrico do açúcar, uma vez essa atividade diminuída, ficou sobrando, em grande parte.

É certo que, o Nordeste já tinha sido, sangrado pelas Gerais, mas essa sangria não impedia a sua continuação no século XIX, pois que ela continua até hoje, a se fazer sentir de modo impressionante.

Eu conheci já no início d'este século, na minha infância, na fazenda de meus pais, as enormes turmas de baianos, (1).

- 5) *Africa*; estando nesta classificação dos elementos escravos empregados na lavoura cafeeira os que vieram tangidos pelo tráfico africano. Quantos? É difícil se fixar o total.

Enfrentando a questão por outra forma, temos que, sendo a população paulista, no início do oitocentismo, de 209.000 habitantes, como nos diz Taunay, citando Eschwege, eu acredito que 70.000 tenham sido escravos. Dos 140.000 restantes, eu penso que 50.000 tenham sido de origem seiscentista e 90.000 setecentista.

Dos 65.000 escravos, penso que a Planalto, isto é, o pequeno ciclo do açúcar paulista tenha fornecido 25.000; a região das

(1) A população nordestina se refaz e aumenta com imensa rapidez crescendo assombradamente, não se abalando ante a sangria que a depauperava continuamente até os nossos dias.

Gerais 10.000; a região do Paraíba, 5.000; a região nordestina 15.000 e o tráfico direto com a África 10 a 15.000, (2).

É preciso notar que isso é apenas hipótese.

A situação demográfica da província de S. Paulo, na antevéspera da época da expansão cafeeira para o sertão do Oeste planaltino isto é em 1850 mais ou menos, era a seguinte, segundo estatística reproduzida pelo professor Taunay na sua "*História do café no Brasil*":

QUADRO ESTATISTICO DA POPULAÇÃO EM 1851

	<i>Almas</i>
Bananal	11.482
Areias	4.998
Lorena	6.479
Barreira	3.916
Embahú	3.202
Pindamonhangaba	14.645
São Luiz	8.161

(2) Nas primeiras décadas do século, Echwege achava na população paulista, cerca 41.000 pretos. Em 1836 a população de S. Paulo era de 326.902 habitantes, dos quais:

Branços	172.879	ou	52.8%
Índios puros	825		
Pretos	79.122	ou	24.2%
Mestiços	74.146	ou	22,7%
Os livres	239.969	peçoas	
Escravos	86.993	peçoas	

* * *

Mais esclarecimentos sobre o assunto da demografia paulista, encontra-se no "*Handbook of Latin American Studies*", magnífica fonte bibliográfica das estatísticas de população no Estado de S. Paulo, que em 1937, publicou o insigne prof. Samuel H. Lowrie, que de 1933 a 1938 fez parte do corpo docente da Escola Livre de Sociologia e Política de S. Paulo e do Departamento de Cultura Municipal.

Caçapava	4.607
Jacarehy	6.109
São José dos Campos	6.935
Paraibuna	7.261
Mogy das Cruzes	10.154
Santa Branca	3.752
Santa Izabel	6.448
São José do Paraitinga	1.935
Itaquaquecetuba	1.037
Arujá	1.360

LITORAL:

Santos	7.033
Iguape	15.211
São Vicente	699
Itanhaen	1.254
Cananéa	2.664
São Sebastião	4.101
Caraguatatuba	1.606

COMARCA DA CAPITAL:

São Paulo (com a Penha)	13.345
Santo Amaro	4.101
Parnayba	2.603
Jundiahy	5.606
Juquery	2.213
Guarulhos	2.109
São Bernardo	2.072
Nossa Senhora do O'	2.020
Cotia	3.059
Itapecirica	3.233
Bethlem (Itatiba)	3.038

COMARCA DE CAMPINAS:

Campinas	14.201
Bragança	7.666
Atibaia	4.238
Nazareth	4.303
Piracicaba	5.095
Amparo	3.840

COMARCA DE MOGI-MIRIM:

Mogy Mirim	12.636
Limeira	5.045
Rio Claro	6.564
Araraquara	4.965
Mogy Guassú	4.931
Penha (Itapira)	3.905
São João da Boa Vista	3.460
Descalvado	2.430
Jaboticabal	2.885

COMARCA DE FRANCA:

Casa Branca	7.074
Cajurú	3.682
São Simão	4.550
Caconde	5.140

COMARCA DE SOROCABA:

Sorocaba	14.437
Porto Feliz	4.876
Pirapora	5.979
Capivarí	4.261
São Roque	4.275
Cabreúva	3.024

Indaiatuba	2.653
Una	4.306
Araçariguama	1.397

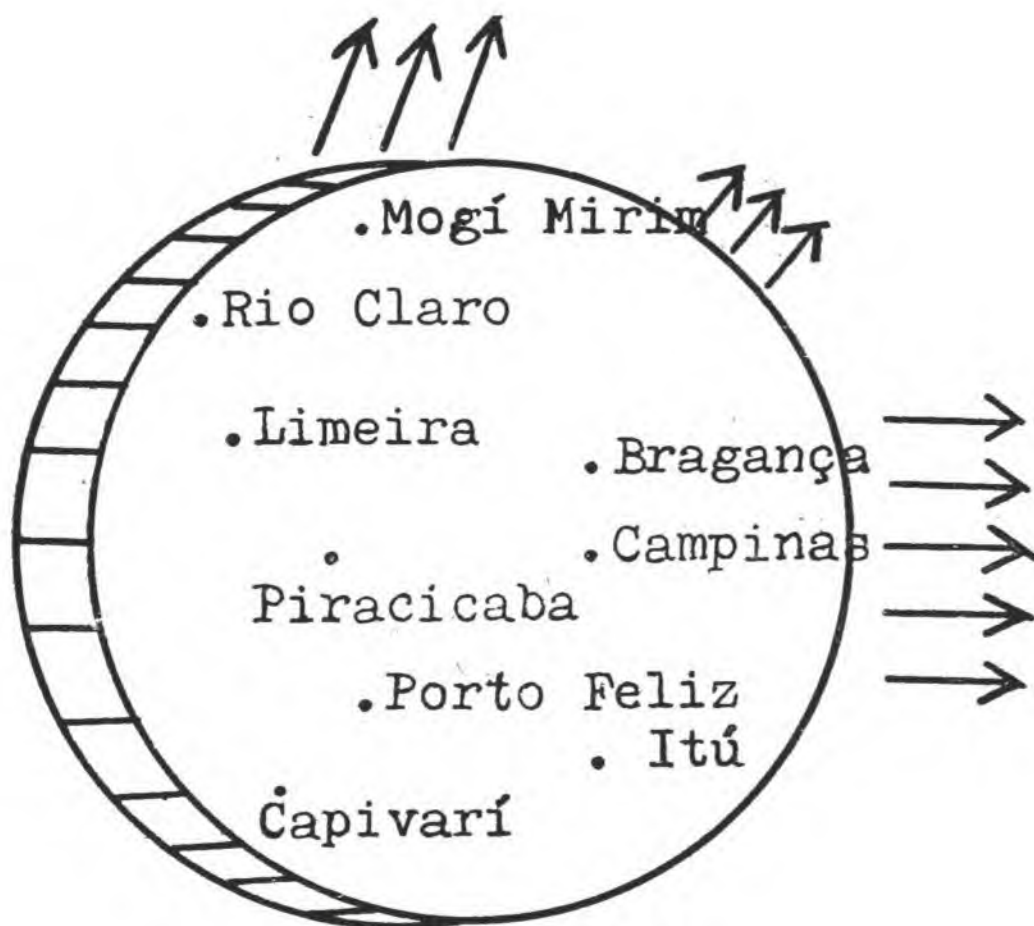
COMARCA DE ITAPETININGA:

Itapetininga	19.839
Tatuihy	8.016
Faxina	13.671
Apiahy	1.907
Xiririca	3.820
Sarapuihy	2.448
Iporanga	1.586

* * *

Conclui-se daí que a população paulista caminhava em grande crescimento. Conclui-se também que o "*pequeno ciclo do açúcar paulista*" foi como eu tenho repetido, a base econômica que causou esse aumento. Comparem as estatísticas fornecidas pelo prof. Taunay (loc. cit.), referentes à duas épocas distintas, para se apreciar o que assevero:

	Em 1852	Em 1836
Taubaté	25.000	11.833
Piracicaba	22.000	10.291
Bragança	20.000	11.618
Itapetininga	20.000	11.510
Guaratinguetá	20.000	7.658
Itú	18.000	11.146
Pindamonhangaba	18.000	7.915
Rio Claro	16.000	—
Iguaçu	15.000	9.336
Sorocaba	14.000	—



1a. fase do café

no

Oeste Paulista

O Círculo territorial da primeira fase da expansão do café. O custo do transporte pelo mar impedia o alongamento.

(Desenho de D. Myriam Ellis)

Casa Branca	14.000	—
Silveiras	13.000	—
Lorena	12.000	9.384
Porto Feliz	12.000	11.293
Uberaba	11.000	6.032
São Roque	10.500	5.417
São Sebastião	10.000	4.230
Mogy Mirim	10.000	9.677 (3)

* * *

A expansão da lavoura de café se fez pois em duas etapas.

Isso se deu, não só porque o consumo não exigia progressão mais rápida, mas também e isso me pareceu decisivo, porque o transporte pelo mar era proibitivo, pois o preço médio entre Rio Claro e Santos regulava entre 2\$500 réus e 2\$700 réis, por arroba. (D. Myriam Ellis, "*Estudo sobre alguns tipos de transporte no Brasil colonial*").

Sim porque o preço da arroba quilometro em transporte pelo mar era de cerca de 10 réis e a distancia máxima entre o local da produção e o porto de embarque é de 250 a 260 quilometros, (Santos Limeira).

(3) Essas estatísticas aproveitadas da monumental obra a "História do Café", do ilustre cronista do café, o prof. Taunay, sem dúvida o "primus inter-pares", não são uniformes, nem parecem completas. Assim elas só devem merecer confiança absoluta no tocante às linhas gerais.

Eis que, contraditoriamente, são oferecidos outros valores ao café.

Preços do café, por arroba, segundo Taunay, "História do Café, III, 48.

1856-57	4\$153
1857-58	4\$475
1858-59	4\$489
1858-60	5\$844
1860-61	5\$469

O valor do café tem obedecido na primeira metade do século a seguinte oscilação de preços :

<i>Anos</i>	<i>Arroba de Café</i>	<i>Libra Esterlina</i>
1820	6\$400	4\$210
1821	6\$800	4\$666
1822	5\$300	4\$897
1823	4\$900	4\$729
1824	3\$200	4\$974
1825	3\$150	4\$626
1826	2\$850	4\$987
1827	3\$150	6\$808
1828	2\$600	7\$595
1829	3\$700	9\$713
1830	3\$500	10\$520
1831	4\$100	9\$600
1832	4\$000	6\$421
1833	3\$800	6\$228
1834	3\$600	6\$195
1835	3\$500	6\$124
1836	3\$550	6\$254
1837	3\$460	8\$135
1838	3\$124	8\$571
1839	3\$466	7\$852
1840	3\$623	7\$757
1841	3\$588	7\$933
1842	3\$381	8\$971
1843	3\$084	9\$320
1844	2\$824	9\$552
1845	2\$912	9\$458
1846	3\$064	8\$930
1847	2\$718	8\$590
1848	2\$599	9\$624

<i>Anos</i>	<i>Arroba de Café</i>	<i>Libra</i>
1849	2\$492	9\$297
1850	3\$884	8\$366
1851	3\$097	8\$258
1852	3\$396	8\$767
1853	3\$764	8\$439
1854	3\$896	8\$707
1855	3\$890	8\$727
1856	4\$031	8\$727
1857	4\$627	9\$035
1858	4\$167	9\$411
1859	5\$199	9\$600
1860	5\$824	9\$320
1861	5\$501	9\$411
1862	6\$440	9\$504
1863	6\$739	7\$827
1864	6\$468	8\$992
1865	6\$285	9\$624
1866	5\$670	9\$022
1867	5\$513	10\$726
1868	6\$099	14\$169
1869	6\$164	12\$800
1870	6\$301	10\$7\$9
1871	6\$064	10\$013
1872	7\$694	9\$624

Com isso temos que o café valendo de 2\$500 réis a 6\$500 réis por arroba, mais ou menos, em média, tinha quase que todo o seu preço absorvido pelo transporte terrestre. Este em média era de 60% a 90% do valor total do produto, (4).

(4) Como já dissemos acima, de acôrdo com dados da publicação especializada da licenciada D. Myriam Ellis ("Estudos sôbre alguns tipos de transporte no Brasil Colonial"), o custo da tonelada quilô-

Assim o transporte terrestre impossibilitava, pelo seu custo altíssimo, qualquer expansão da cultura cafeeira. Mesmo Rio Claro ficava muito distante do porto de embarque, de modo que o transporte absorvia a quase totalidade do valor da mercadoria aí produzida.

Como eu já disse alhures, o *transporte*, fator da equação da produção, não determina a existência dessa produção, mas apenas a possibilita. O único fator que determina a produção é o *consumo*, o qual como facilmente se vê obriga que haja produção. Esta se dará onde se encontrar as "*possibilidades*", (5).

Conforme as condições de preço e de facilidades em que se realiza o transporte do produto, a função produtora se dá, ou não. Assim, se o transporte for muito caro, ou difícil, a função produ-

metro do transporte pelo luar, ficava em 660 réis no médio oitocentismo. Isto seria 10 réis o preço da arroba-quilômetro. Como a distância de Rio Claro a Santos orça mais ou menos 250 quilômetros, o custo do transporte de uma arroba de café, seria, então, de 2\$500 réis, um novo meio de transporte mais barato, que possibilitasse a expansão o que tornaria a cultura do café desinteressante, a menos que surgisse cafeeira para além do Rio Claro.

(5) As fazendas apontadas em 1852 eram 395, assim distribuídas por estes municípios principais:

Campinas	68
Jacarehy	48
Pindamonhangaba	43
Parahybuna	29
Mogy-Mirim	28
Limeira	22
Atibaia	17
Queluz	16
Piracicaba	14
Porto Feliz	13
Jundiahy	11 etc.

Vemos por essa estatística fornecida pelo prof. Taunay, no seu trabalho tão citado "*História do Café no Brasil*", III, que ainda nessa data a expansão rural paulista não ia além de Limeira, Mogi-Mirim, Porto Feliz e Piracicaba.

tora se atrofiará. Mas se esse transporte baratear, em virtude de aperfeiçoamentos técnicos, a função produtora se concretizará.

Aplicando essa tese a hipótese que nos interessa, temos que o custo do transporte como já vimos tornou proibitiva qualquer expansão cafeeira para além de Rio Claro. Mesmo nas terras dessa região a produção cafeeira já era anti-econômica. O fator *transporte* não oferecia as "*possibilidades*", para que tivesse lugar a função produtora.

Eu tenho a impressão que a produção cafeeira só podia ser efetivada economicamente, dentro de um raio de 150 quilômetros do porto de embarque, isto é até Campinas. Além dessa localidade qualquer expansão cafeeira seria anti-econômica.

Só mesmo uma manifestação de extraordinárias virtudes de dinamismo, de esforço e de arrojo do paulista, tornaria possível uma violação do princípio econômico, enunciado na tese que defendo.

Talvez, ao lado dessas virtudes paulistas, a existência em elevada escala dos demais fatores da equação da produção, tais como a *ecologia*, formadas por terras propícias para o café, já desbravadas pela anterior cultura da cana de açúcar, na região; o *capital* abundante, reunido pela anterior e concomitante exploração mercantil do açúcar e a *mão de obra*, reunida também pela cultura nos mesmos locais da cana de açúcar. Assim, a coexistência de todas essas circunstâncias possibilitadoras, impulsionadas por um determinante *consumo*, o qual aumentava sempre de forma impressionante, teria dilatado a área, dentro da qual se realizava a cafeeicultura de então.

Mas o crescimento contínuo, incoercível e impetuoso do consumo do café, imperativamente exigia um aumento grande da produção.

Esta, entretanto como função não tinha "*possibilidades*", premida pelo transporte, como se viu. A função pois deveria criar o órgão!

Foi o que se deu! Essa situação fez surgir o orgam! Foi a ferrovia o orgam, que só em 1872 atingia Campinas e em 1876, chegava a Rio Claro. Com êsse melhoramento do orgam, o custo do transporte do produto diminuiu muito de custo e novas “*possibilidades*” para a expansão cafeeira foram geradas. (O custo do transporte até Santos, com a ferrovia diminuiu de $7\frac{1}{2}$ a 10 vezes).

Em síntese o advento da ferrovia *não determinou* a expansão cafeeira, mas a *possibilitou* decisivamente. Sem esse maravilhoso aperfeiçoamento que a técnica de transportes, colocou à serviço do café, a sua expansão não se teria realizado. Determinante porém só o consumo!

CAPÍTULO VIII

O POVOAMENTO DO SERTÃO PAULISTA

De 1872 a 1875, a ferrovia avançou até Campinas, Itú, Sorocaba, Mogi-Mirim, etc. Isso possibilitou a expansão da lavoura cafeeira, por mais 200 quilômetros no Oéste paulista, em razão da facilitação e do barateamento do transporte, acarretado pelo advento ferroviário, como vimos neste trabalho em outro capítulo. A expansão da cafeicultura povou o sertão em grande parte por paulistas e em muito menor parcela, por fluminenses. Estes foram atraídos pela maior produtividade do nosso sólo paulista, a qual sobrepujava a fluminense em mais de 100%. Eram os paulistas da velha estirpe piratiningana que de Campinas, Limeira, Rio Claro, Atibaia, Bragança, Amparo, Itú, Piracicaba, Porto Feliz, Indaiatuba, Tieté, Sorocaba e Itapetininga, saíam, como autênticos bandeirantes oitocentistas à frente de suas caravanas e tropas com copiosa escravaria para se fixar com suas bojudas famílias, conduzidas nos tropegos carros de boi, cobertos com toldos de lona parda, nas paragens sertanejas do Oéste paulista, acampados nas clarreiras da verde mata virgem e isolados do adusto e selvagem interior do nosso S. Paulo. O latifúndio rustico e policultor, distanciado dos recursos e confortos da civilização com os quais lerda e pachorrentemente se comunicava de vez em quando pelos languídos e chiadores "*carros de boi*", era a morada desses nossos antepassados, abridores dos sertões paulistas e formadores da lavoura cafeeira. Eram novos "*argonautas*" na aventureira busca do "*velocino*" do café.! Eilos, barbaçudos, queimados pelo sol dos trópicos, gigantescos,

metidos nas suas botas altas de cordovão e largos chapeirões de feltro, buscando pelas veredas na mata, as manchas da ubertosa “terra roxa”, como se fossem ricos aluviões auríferos das terras Alem Mantiqueira.

Eram os Francos de Camargo, os Paes de Barros, o Campos Penteado, os Ferraz de Araujo, os Almeida Prado, os Arruda Botelho, os Toledo Piza, os Leite de Moraes, os Cunha Bueno, os Teixeira de Camargo, os Oliveira, os Souza Queiroz, os Chaves, os Soares de Camargo, os Martins Bonilha, os Leme do Prado, os Araujo Cintra, os Ribeiro de Barros, os Ferreira de Camargo, os Jordão, os Silva Prado e outros, que, na corrida pela prosperidade, levavam como lema o mesmo “*se mais terra houvera lá chegára*”. E assim foram plantando cidades, nascidas com o esforço desses “*titans*” rebentos que eram da mesma “*Raça de Gigantes*”, essa estirpe castiça que maravilhára Saint Hilaire. Não! A eugenia que cunhara a superioridade nos ciclopes paulistas dos primeiros séculos não se entumelára nas brenhas escuras do verde Guairá, nos descampados enregelados do Tape e do Uruguai, nas serranias enevoadas do Maracajú, nos alagados ferventes do Paraguai ou do Corumbá, como nas sombras do magestoso Itacolomí a se refletir nas águas cristalinas do Tripuí. Não! Essa eugenia prodigiosa, moldada no cadinho maravilhoso do nosso augustal Planalto piratiningano, ainda vivia e dessa vida inegualavel a nossa lavoura de café é a manifestação mais visível e probante, (1).

Eles iam com passadas seguras, deixando fundos sulcos na fofa areia de caminho, seguidos de imensa malta de submissa escravaria, plantando cidades, marcando veredas, derrubando

(1) — “São os irmãos Paes de Barros, Bento e Antonio, dois grandes benemeritos ytuanos, que fundando engenho de açúcar em terras do lugar denominado Pinhal, então pertencente ao distrito de Piracicaba, dão início a fundação de S. João do Rio Claro, hoje florescente e bela cidade” Francisco Nardy Filho, “*A Cidade de Ytú*”, 13.



Um pioneiro do café: o cel. Francisco
da Cunha Bueno, futuro Visconde da
Cunha Bueno

a mata e vestindo os espigões, na louca arrancada que era a mais nitida visão do

“Non ducor, duco”

E as cidades iam surgindo do fundo sertanejo dos vales inigualáveis do Mogi Guaçu, ou do Tieté e pelos espigões, como dorsos de felinos em repouso, iam se cobrindo de ondulantes cafezais. Assim nasceram Rio Claro, Limeira, Araras, Brotas, Dois Corregos, S. Carlos, Jaú, Casa Branca, S. Simão, Mocóca, Espírito Santo do Pinhal, S. João da Boa Vista etc., como uma predestinada diretriz na direita do velho Anhenbí, e S. Manoel, Lençóis, Agudos etc, na margem esquerda do grande rio paulista. Paralelamente a esse prodigioso povoamento urbano foi-se erigindo do ondulado do interior paulista a massa verde de cafezais, em substituição a mata desordenada e heterogenea, que vestia os nossos verdes valados do Oéste paulista.

Mas a ferrovia não se contentara em avançar até Rio Claro, Sorocaba ou Mogi-Mirim. Ela prosseguia procurando sempre a “moving frontier”! Em 1880, a Sorocabana chegava a Bacaetava, a Mogiana a S. Simão, e a Paulista, em 1884 atingia S. Carlos e Jaú em 1887. Com esses eventos ficava a expansão da nossa cafeicultura possibilitada a avançar mais 150 a 200 quilômetros além, se encontrasse os mais fatores da produção. Caso houvesse prosseguimento, a diretriz teria de ser pela linha de menor resistencia, isto é, onde os fatores fossem mais favoráveis. Só a conjunção completa com a coincidência no tempo e no espaço de todos os fatores da equação da produção pode resultá-la.

Foi desta forma que o sertão paulista foi povoado até Ribeirão Preto, S. Carlos, Jaú, Botucatú, etc. Para esse povoamento inicial, primeiro degráu na escalada da formação da lavoura de café, o elemento genuinamente paulista foi o agente exclusivo.

Depois, isto é depois de 1885, mais ou menos, quando a primeira fase estava galgada e já a exportação avultada de mi-

lhões de sacas se fazia em grande parte pela S. Paulo Railway e pela Paulista, com as leis anti esclavagistas, que antepunham uma sombria perspectiva à lavoura paulista quanto à *Mão de Obra*, houve precisão de ser lembrada a imigração. Não havia outra solução!

Então entrou em ação, a equação da imigração, que eu tenho repetido tantas vezes!

$$I = F (R - R') T - O$$

Imigração é igual a fonte de rendimentos, vezes um produto das condições da região de emigração, isto é, a da saída, menos as condições próprias da região de imigração, isto é, a da entrada, vezes o transporte menos O, isto é outras regiões de imigração. De fato, não há, nem nunca houve corrente imigratória sem ter havido para ela um chamariz econômico qualquer. Toda a transplantação de massas humanas, mais ou menos numerosas, só pode ter lugar quando atraída por uma fonte de riqueza qualquer que ela seja. Isso é uma inflexível lei regente da História. Por isso, é que eu coloquei na formula equacional o grande fator primordial que é F, a causa econômica determinadora da corrente migratoria. O fator R, é pertinente às condições várias da região de emigração, isto é a região de saída, entre as quais as respeitantes no meio físico, as concernentes ao meio social, como legislação trabalhista, relações com os patrões garantias de serviços etc.; ao meio econômico, etc.; ao meio político etc. O fator R' é concernente às condições inherentes à terra de imigração, ou a região de entrada, isto é, ao seu meio físico ao seu ambiente social o seu atmosfera econômica, politica, etc.

Por fim, os instrumentos de transporte migratório devem ser computados com todas condições pertinentes ao mesmo.

Assim, desde que as leis imperiais obrigavam o extermínio das instituições de escravatura e do trabalho servil, em S. Paulo, cuidou-se de promover a imigração. Foi então a imigração externa e subsidiada. Ela deveria resultar algo mais tarde



A formação da lavoura de café em São Paulo.

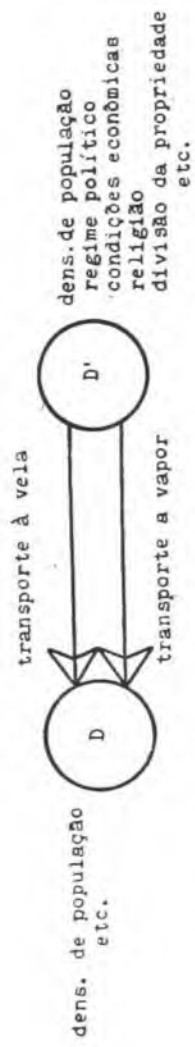
(Desenho de D. Myriam Ellis)

no fenomeno maravilhoso para S. Paulo e para o café que foi a imigração externa.

Concomitantemente com essa imigração externa que veio tão oportunamente substituir o braço servil, tão em iminencia de ser extinto, teve lugar a imigração interna e expontanea de mineiros e de nordestinos, principalmente de bahianos e de sergipanos. Esta enorme onda teve lugar, como eu disse acima, em 1885 em deante, recrutada seletivamente, isto é só vinha o elemento melhor, porque só emigra o forte, o aventureiro, o audacioso, os Quixotes enfim e ficam os Sanehos, os incapazes de ambicionar qualquer horizonte mais dilatado. Desta maneira os elementos mais providos dessas virtudes caracteristicas da Eugenia e da eficiencia, vieram para S. Paulo e se localizaram onde não havia gente ainda. Sim, porque a grande expansão cafeeira, na sua fase inicial, tinha se limitado a um avanço até 150 e 200 quilometros mais ou menos, na frente da estrada de ferro. Assim, os elementos mineiros e nordestinos tomaram parte em não pequena proporção, no povoamento do interior paulista das regiões situadas adeante da linha que se deve estabelecer entre os mencionados centros urbanos.

Esses elementos oriundos de Minas Gerais ou do Nordeste se fixaram nos latifundios, que localizavam nas grandes manchas de "*terras roxas*", abrindo lavouras de café, cuja produção abundante era carregada até as pontas dos trilhos ferroviarios, os quais, prolongados iriam colher essa farta produção que os havia precedido.

Com isso, vê-se bem e com admiravel nitidez que as ferrovias foram méras consequências da produção que as chamou e as orientou nos seus prolongamentos. Vê-se ainda que o devassamento o povoamento, a civilização e o aproveitamento com o café de grande área territorial alem de Ribeirão Preto, Jaboticabal etc. compreendendo Franca, Batatis, Orlandia, Monte Azul, Pitangueiras, Bebedouro, Barretos, Monte Aldo, Colina etc., foi obra em grande parte de nordestinos e de mineiros.



Causas e modalidades das trasladações das massas humanas.
(Desenho de D. Myriam Ellis)

Isso não quer dizer que para essas regiões não tenham ocorrido paulistas. Estes entraram com um contingente de mais ou menos 75%, sendo que os 25% restantes **deveriam ser fluminenses**, mineiros e nordestinos. Aqueles avultando nas vizinhanças de Minas Gerais, isto é no que se convencionou chamar de “Alta Mogiana” e estes se localizaram em maior número em Bebedouro, Pitangueiras, Barretos, Nova Gramada etc, se amalgamando bem como os paulistas e mineiros.



Um pioneiro da lavoura do café: o dr. Alfredo Ellis,
futuro Senador Federal

CAPÍTULO IX

IMIGRAÇÃO INTERNA

Já antes das leis imperiais anti escravagistas, isto é, na primeira metade do século, o elemento exótico a São Paulo, mas oriundo de outras partes brasileiras, iniciaram a vinda para a nossa terra.

Data de 1850 a primeira lei da série anti escravocrata.

Foi a famosa lei Euzébio, suprimindo o tráfico de escravos africanos. Justamente nessa ocasião se fazia mais tremendo o problema da “*mão de obra*” para a lavoura de São Paulo, como se verifica dos sábios escritos do Prof. Taunay, invocando os relatórios dos presidentes da província paulista (“*História do café no Brasil*”, IV). De então em diante, o poder de atração, que era a economia paulista, dardejava sua força sobre o imenso acumulador de mão de obra desocupada que era o Nordeste, a Bahia, Minas Gerais, etc. Essas regiões, em decadência e com suas economias arruinadas, ainda permaneciam com grande densidade demográfica. Seria preciso desengorgitá-las.

Sabemos que, todo foco de riqueza tem a faculdade de atrair massas humanas maiores ou menores, na proporção do seu volume. É porisso que, eu estabeleci a seguinte equação para o fenômeno:

$$I = FR (D - D') t - o$$

Nessa equação, *I* é a imigração; *FR* é a fonte de renda atraidora das massas humanas; *D* as condições econômicas, po-

líticas e sociais da região de emigração; D' as condições econômicas, políticas e sociais da região de imigração; t os transportes utilizáveis pelas massas humanas entre as regiões de emigração e de imigração e outras correntes imigratórias possíveis e concorrentes, isto é, regiões de imigração concorrentemente atraídas dos imigrantes.

Assim temos que, essa equação aplicável a todos os casos de deslocamentos de massa humanas de um local para outro. Com o açúcar no Nordeste foi assim! Com o ouro também observou-se o mesmo fenômeno! Com o apresamento se deu idêntica seriação de factos!

Sendo constante a relação de causa e efeito, devemos aplicar para o caso concreto, que ora nos está interessando, as mesmas regras gerais disciplinadas naquela equação. •

Com isso temos que, a força econômica já dardejara afluxos atraidores sobre as massas nordestinas, na primeira metade do século XIX. Mas então a economia paulista ainda era muito fraca para ter muita força atradora sobre a gente nordestina.

Então o tráfico africano de escravos pretos supria bem as pequenas necessidades da lavoura de cana e de café no Oeste paulista.

Não havia mesmo grande necessidade da vinda de nordestinos para o nosso meio rural. Então o termo equacional FR era muito fraco. O termo D também era de se levar em conta, pois o africano, como já dissemos, supria perfeitamente as precisões das nossas lavouras, formando uma densidade satisfatória de “*mão de obra*”, de formas que, estabelecendo tais condições de impermeabilidade, que o nordestino não encontrava condições propícias para a sua penetração.

Com isso, a primeira metade do século XIX, não testemunhou grande movimento de deslocação de massa humanas em direção ao sul.

Mas justamente na segunda metade do século, alteraram-

se profundamente as condições político-sociais. Sobreveio a supressão de tráfico e com isto o termo D tomou um vulto enorme. Era a necessidade de "*mão de obra*", que se fazia premente, pois a lei Euzébio estancára a fonte de "*mão de obra*" africana corrente.

Essa falta ia se acentuar ainda mais, em virtude de que os paulistas eram obrigados a ampliar as plantações de café, premiadas pelo "*consumo*", que cada vez maior se fazia também, cada vez mais exigentes, (1). Isso está exposto em outro local deste trabalho. Assim, ante essa extrema necessidade e não havendo possibilidade de solução do problema de "*mão de obra*" de outra maneira, a única perspectiva para ser enfrentada a situação, era a promoção da imigração interna, ou de desenfartamento dos núcleos humanos do Nordeste. Isso representava a solução para um problema do próprio Nordeste! Era o excesso de gente! Entretanto, os "*imortais...*" estadistas do Império não viam isso! Não só não promoviam essa deslocção de "*mão de obra*", a qual faltava no sul e sobrava no Nordeste; como não a incentivaram e intentavam mesmo a sua proibição. O emérito Caio Prado Júnior mostra que o decantado Barão de Cotegipe (João Maurício de Wanderley) apresentou um projeto de lei proibindo a imigração interna, (2).

(1) — Caso os paulistas não procurassem aumentar a sua produção cafeeira expandindo a cafeicultura na invasão do Oeste sertanejo, acompanhando a determinação do "*consumo*" que exigia progressivamente cada vez maior produção, esse "*consumo*" iria promover essa produção alhures no mundo, onde os dirigentes não fossem vesgos e não entravassem a produção com medidas sem descortino. Dai o empenho dos paulistas em resolver o angustiante problema da "*mão de obra*". Tiveram que sacrificar sua produção de açúcar! Isso foi o Imperio de Pedro II!.

(2) Diz Caio Prado Júnior ("*História Econômica do Brasil*, 185 "*Efeito capital desta situação será o de desviar escravos para as regiões mais prósperas em prejuízo das outras; a mão de obra do norte começará a afluir para o sul, onde graças ao café ela se pagava com bons preços. Isto se percebeu e sentiu tão cedo que já em 1854 aparece no Parlamento um projeto de lei proibitivo do tráfico interprovincial de escravos.*

Apesar dessa tendência, o Sul, isto é a província fluminense, recebeu os seguintes contingentes de escravos das demais províncias do Nordeste :

1852	4.400
1853	2.900
1854	4.413
1855	3.532
1856	5.006
1857	4.211
1858	1.993
1859	963

TOTAL	27 441
-------------	--------

(Taunay. "*História do Café*", III)

É muito pouco! Isso corresponde a uma média de 5.500 por ano e se adotarmos o critério mencionado por Simonsen, reproduzido neste trabalho, de cada escravo poder tratar 2.000 pés de café, vamos concluir que esse total comportaria em teoria 54 milhões de pés, o que é pouco! Digo em teoria, porque esses 27.441 escravos não poderiam cuidar integralmente desse total pois teriam de tratar de serviços domésticos que absorviam muita mão de obra nos núcleos rurais e urbanos e de outras culturas no próprio latifúndios para onde tivessem ingressado, etc. Além desse raciocínio temos que, o número de negros africanos recebidos na África antes da lei de proibição do tráfico era em média de 30.900 por ano, isto mais que o total de 8 anos de imigração interna. A perda decorrente da proibição do trá-

Seu autor é dos mais destacados representantes do norte, intimamente ligado aos senhores de engenhos de Pernambuco e da Bahia (João Mauricio Wanderley, barão de Cotegipe). A idéia não teve andamento; mas se substituiu, em algumas províncias setentrionais, por taxas locais, impostas sobre a saída de escravos".

E nós paulistas é que somos regionalistas!

fico estava longe de ser suprida, (3). Assim, não resta a menor dúvida sobre a aflitiva situação em que ficou a lavoura cafeeira de São Paulo, logo após a proibição do tráfico. Premidos pelos mercados de “consumo” norte americano e europeu, que avançando, exigiam continuamente aumentos de produção os paulistas viram cerceados seus esforços no sentido de expandir a lavoura cafeeira, por falta de “mão de obra”. É essa angústia que se reflete em todo os relatórios dos presidentes provinciais, segundo nos mostra Taunay na sua “*História do Café no Brasil*”, IV.

Eu penso que a “mão de obra” servil para a expansão cafeeira da segunda metade do século XIX, foi conseguida, em parte, graças ao abandono das culturas canavieiras, o que, como sabemos, teve lugar nos meados do século XIX, em data que coincide com o período da cessação do tráfico africano. Logo a seguir a êsse acontecimento se iniciou a expansão da cultura do café, como analisamos, em minúcias, em outra parte dêste trabalho. A ser verídica a probabilidade que levanto, a expansão cafeeira poderia contar com mais 16.000 escravos, que pelo que ensina Taunay, invocando Machado de Oliveira, era o quanto a lavoura de cana absorvia, (“*História do Café no Brasil*”, III). Mas mesmo que tenha sido assim fica bem evidenciado como o Governo Imperial, com o seu obnublado liberalismo anti escravocrata prejudicou São Paulo e a expansão do café, (4). Ces-

(3) — Êsse total é fraco, segundo se vê pelo que diz Simonsen (“*Aspectos*”, 45s “*Em média de 100 arrobas por escravos e êstes por seu turno, com vida média de 7 anos.....*”, pois êsse total de 27.400 escravos compreende todos os ingressados em 8 anos o que quer dizer que quando chegaram os últimos, já os primeiros haviam esgotado a média de vida útil para o trabalho.

(4) — A ser verdadeira a tese acima, a qual sustento amparados pelos veementes indícios que nos oferecem as estatísticas, temos de concluir que a vesguice e a obnublação mental do Governo imperial obrigaram

sado o cultivo da cana e estagnado o fabrico do açúcar a “*mão de obra*”, até então empregada nessa atividade ficou disponível.

A meu vêr, a grande torrente humana da imigração interna invadiu São Paulo, depois da grande expansão cafeeira, isto é, já no último quartel do século XIX, entre 1885-1900 quando a lavoura cafeeira adquiriu um vulto tal que espontaneamente atraia grandes massas de nordestinos livres. Infelizmente não se pode saber com exatidão a quantidade de imigrantes expressa em numeros. Na ocasião não havia registro migratório, de modo que, ficamos sem saber quantos exóticos entraram em São Paulo.

Naturalmente para a imigração interna também teriam tido vigência ativa, as mesmas linhas diretoras que mencionamos acima. Toda fonte de riqueza tem um poder de atração proporcional ao seu volume. A observação de todos os fenomenos econômicos nos confirma nossa convicção. E’ essa lei vigente na História que repete episódios históricos, cada vez que ela se apresenta, Eis o açúcar nordestino!

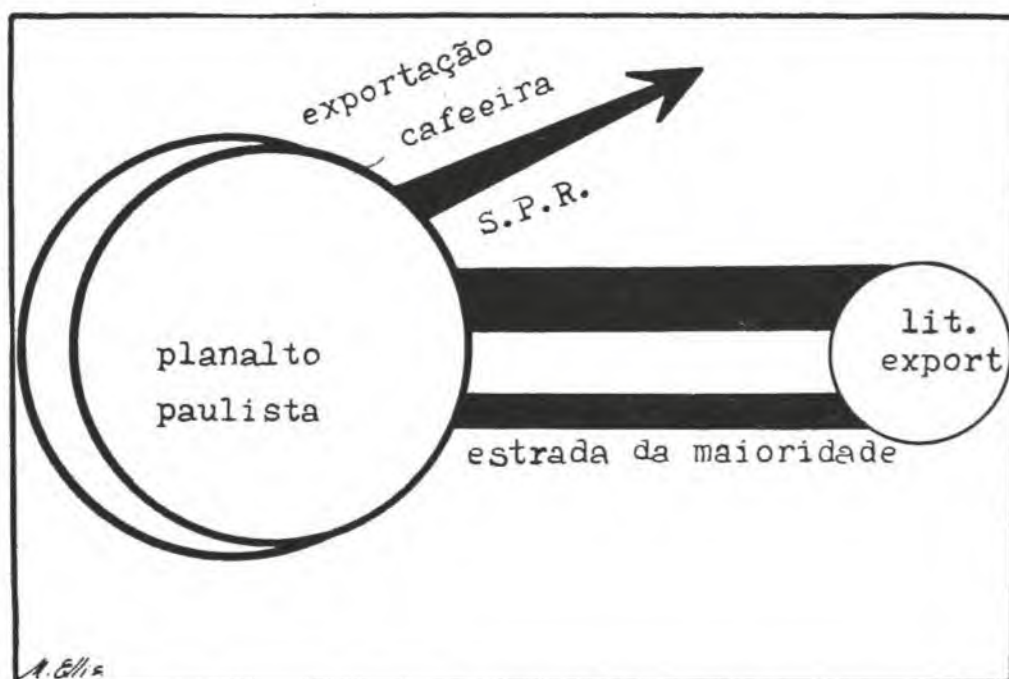
Eis o ouro brasileiro! Eis o ouro californiano! Eis o fumo e depois o algodão norte americanos!

Porque não seria de se observar a mesma diretriz em relação ao café paulista? Foi aliás o que se deu! A fonte de riqueza café, muito maior que a do açúcar paulista, pois o preço então vigorante era muito maior do que para o açúcar com o que a massa produzida de café, quer em peso ou em dinheiro, era muito maior do que a do açúcar. Além dessa circunstância, já por si decisiva, havia essa outra de que, justamente em 1850 e em 1871 a coincidir com o avolumamento da produção

a S. Paulo o abandono da cultura canavieira e do fabrico do açúcar para se entregar exclusivamente à monocultura cafeeira.

O procedimento incrível das famosas figuras imperiais sacrificando pela, ineptia que revelaram, a nossa economia, exige uma prestação de contas.

Eu, em nome da posteridade, que é o presente, os acuso!



As ligações de transporte entre o Planalto paulista produtor e o litoral exportador, creadas pelo café, na proporção em que aumentava a quantidade do café exportável. A princípio, em 1847, o café da primeira fase do seu cultivo, exigiu a estrada da maioria, ainda tráfegada por muares. Vinte anos depois, a produção aumentada, exigia a S. P. R.

(Desenho de D. Myriam Ellis)

cafeeira e com o declínio da produção do açúcar paulista, foi nas datas precisas das leis que proibiam o tráfico e libertavam o nascituro. Corroborando nisso, a densidade e as mais circunstâncias da região de emigração do Nordeste eram extremamente favoráveis à corrente migratória que se precipitou. Era a região de alta pressão demográfica, que realizou o verificado êxodo para a região de baixa pressão demográfica, que era S. Paulo.

Facilitando esse êxodo do Nordeste para a zona do café paulista havia um transporte relativamente fácil, abundante, barato e rápido, pois além do transporte marítimo, havia o fluvial pelo rio de São Francisco e o transporte a pé, através de Minas Gerais.

* * *

Com esses raciocínios podem-se estabelecer os postulados:

- 1.^o — Antes da lei Euzébio, de 1850, que proibia o tráfico, não houve migração interna de vulto do Nordeste para São Paulo.
- 2.^o — Depois dessa lei, quando ainda não se havia dado a grande expansão do café e quando ainda reinava o regime da escravidão, a quantidade de escravos nordestinos emigrados para o sul fluminense, não foi além de 27.414 em 8 anos.
- 3.^o — Houve mais tarde, já em 1885 em diante uma avalanche humana de brasileiros de várias regiões, das Gerais, do Rio de Janeiro, do Nordeste e da Bahia para São Paulo, auxiliando-o na consolidação da maior expansão da cultura do café, (5).

(5) — Infelizmente não se pode determinar com exatidão a proveniência minuciosa dessa corrente imigratória. Os dados que temos são em

relação a 1936 e 1937. Mas se pudermos nos basear nesses dados, a corrente teve a seguinte proveniência, de acordo com elementos oficiais:

ESTADOS	1936		1937	
	Colonos	%	Colonos	%
Bahia	21.312	42,53	17.099	25,52
Minas Geraes	13.588	27,12	13.764	20,54
Alagoas	3.469	6,92	12.712	18,97
Rio de Janeiro	2.111	4,21	2.705	4,08
Pernambuco	2.030	4,05	12.033	17,96
Ceará	1.707	3,41	1.872	2,04
Sergipe	1.456	2,91	2.082	3,10
Espirito Santo	1.369	2,73	1.388	2,07
Rio Grande do Sul	849	1,69	295	0,44
Piauí	836	1,67	348	0,51
Parayba	61		254	0,37
Santa Catarina	510	1,02	2.082	1,31
Rio Grande do Norte	166		753	1,12
Parahyba	61		254	0,37
Maranhão	59		42	0,06
Pará	13		24	0,03
Districto Federal	2	0,72	60	0,09
Amazonas	1		1	0,01
Goyaz	—		20	0,03
Estrangeiro	63		63	0,18
TOTAES	50.122	100,00	66.986	100,00

A esse propósito, o emerito sociologo e economista Luis Amaral, no seu esplendido livro “*Outro Brasil*” (edição da Eco Limitada, São Paulo, 1950), com documentação muito mais completa, abrangendo um periodo muito mais dilatado, diz o seguinte:

“No número 31 de “*Economia*” publicamos a respeito impressionante estudo, baseado em estatística do serviço de Imigração e Colonização. Por ele se ve como de 1827 a 1940 entraram no Estado de São Paulo 757.059 brasileiros de outras unidades federativas, dos quais apenas 5,30% procedentes do sul do tropico. Só de 1934 a 1940 vieram 47.551 da Bahia, 98.185 de Minas Gerais, 27.334 de Alagoas, 23.031 de Pernambuco,

A seguir a isso, São Paulo recebeu sucessivas massas imigratórias dos velhos continentes, como analisamos em outro capítulo deste livro. Mas, a partir de 1925, extinguiu-se praticamente as fontes imigratórias europeias. Sobrou-nos a originária do Japão. Por fim até essa foi nos fechada por ato legislativo emanado do Centro. Tivemos que obedecer, embora fosse uma medida inepta, decretada por gente que nada entende dos nossos problemas. É a continuação da velha linha politica desse Centro que teimava desde o século passado em prejudicar a cafeeicultura. E' um ato pouco inteligente da União! Prejudica-se também a si própria!

Deante dessa situação angustiante, só nos restava apelar para a imigração interna. Assim, desde 1935, que temos recebido em média 80 a 100.000 imigrantes por ano.

Como porem o nordestino é muito prolífico, essa sangria anual é sempre refeita, de modo que as populações das regiões de emigração apesar de tudo não param de crescer.

11.328 do Estado do Rio, 5.887 de Sergipe, 5.523 do Ceará, 3.637 do Espirito Santo, etc. etc., num total de 362.691 ”.

Tivesse o consagrado homem de letras, conseguido elementos para fazer o seu estudo abranger um periodo que viesse até 1950, teria registrado um total aproximado de um milhão e duzentos mil para o total da massa emigrada para São Paulo de outras regiões do Brasil.

Além disso, eu sou de opinião que os totais fornecidos por Luis Amaral devem ser modificados por duas circunstâncias:

a) A imigração interna procedente de Minas Gerais e do Estado do Rio, deve ser majorada, porque não foi tido em consideração que dessas unidades vizinhas de São Paulo, houve muita emigração que não passou pelos registros oficiais. Foi uma imigração anonima e silenciosa.

b) A imigração nordestina tem um indice baixissimo de fixação. Enquanto isso, o elemento mineiro e o fluminense se fixa muitissimo mais.

Graças a essas duas circunstâncias, tiramos as seguintes conclusões:

a) Os totais oferecidos por Luis Amaral, referentes à imigração interna, abrangendo periodo de tempo maior, devem ser muito majorados.

b) Os elementos mineiro e fluminense deveriam ter entrado em muito maior proporção na elaboração da lavoura paulista e da gente paulista do que a figurada pelas afirmações de Luis Amaral.



As duas fases da expansão do café. A primeira vai desde 1840, mais ou menos, até 1875, quando se dá o advento da ferrovia, a qual, barateando imensamente o transporte, permite maior expansão da cafeicultura, a qual, liberada, em parte do onus do transporte, avançou mais para o interior.

(Desenho de D. Myriam Ellis)

CAPÍTULO X

AINDA O CAFÉ NO OESTE PAULISTA

- a) O ambiente geográfico
- b) O ambiente social
- c) A mão de obra
- d) O capital
- e) Os transportes
- f) O consumo

Premido pelo consumo que aumentava, exigindo com império progressivamente maiores quantidades do produto, o café só expandiu a sua cultura, quando pôde dispor das “*possibilidades*” de um transporte mais eficiente, mais rápido e sobretudo mais barato. De fato, com um transporte difícil, ineficiente, lerdo e caro por tonelada-quilometro, a cafeicultura não podia se expandir por terras mais distantes que obrigavam um transporte mais custoso e mais longo. Eram as circunstâncias do transporte pelo mar que impediam maior alongamento das áreas com a cafeicultura as quais não podiam assim se afastar muito do litoral exportador. O transporte as impedia! Mas cessado o impedimento, a cafeicultura pôde se expandir. O advento da ferrovia livrou a cafeicultura dos entraves de um frete caríssimo.

É certo que, dentro de um raio de 200 a 300 quilômetros, mais ou menos, adiante do ponto final da ferrovia, algumas dezenas de aventureiros, de criminosos exilados do convívio social,

precediam, com fundação de pequenos aglomerados, de arraiais ou de pequenos burgos, o verdadeiro povoamento, que viria 20, 30 ou 40 anos depois.

Atrás dessa pequena avançada de aventureiros, de exilados ou de homisiados, que se isolavam do mundo civilizado, separados pelas distancias e pela falta de comunicação, vinha a onda cafeeira inicial. Esta, que não era ainda a avalanche da "*marcha para o Oeste*", que povoou o nosso hinteland e formou a nossa lavoura cafeeira, locomovia a sua produção pelo ineficiente e caro transporte pelo mar até a ferrovia.

Com isso temos que a marcha povoadora do Oeste paulista foi realizada por três ondas invasoras:

- a) Composta de algumas dezenas de aventureiros e de homisiados, a uma distancia média de 200 quilometros da ferrovia, (1).
- b) Composta de alguns milhares de pioneiros cafeeicultores que se afazendavam em enormes extensões latifúndios.
- c) Foi a grande avalanche invasora, precipitada sobre o sertão paulista depois de 1875, precedendo o avanço das estradas ferreas.

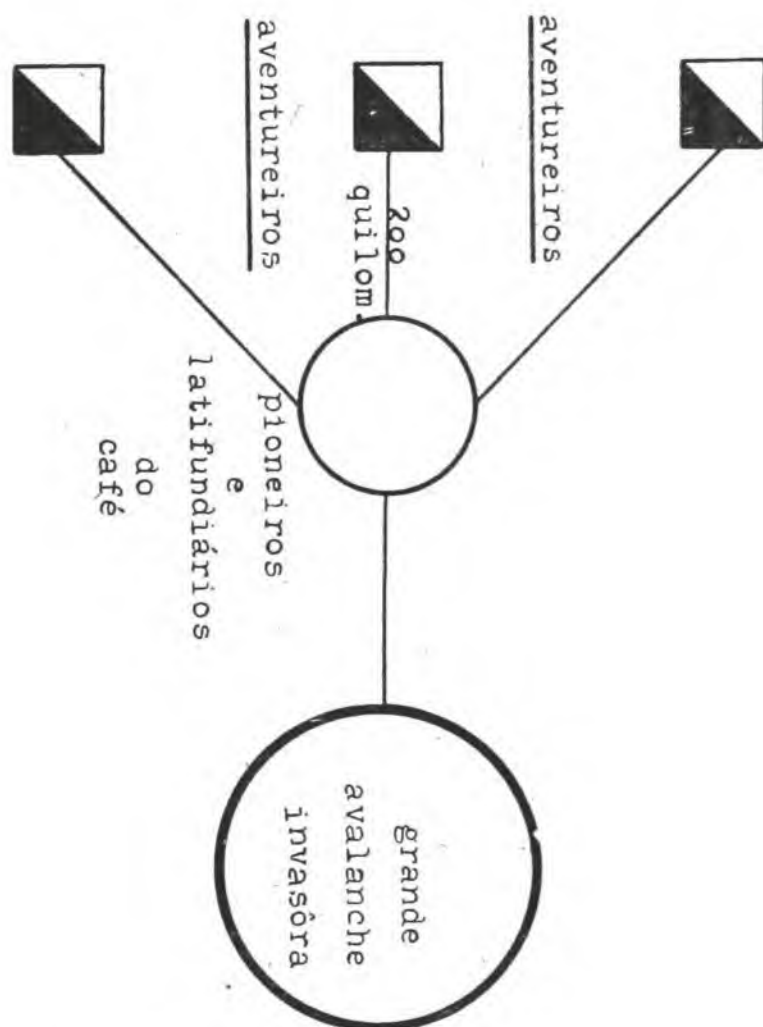
Essas três camadas se superpuzeram e se fundiram.

A primeira teve lugar desde 1830 a 1865. Como era composta só de elementos masculinos não foi uma corrente propriamente povoadora, mas unicamente desbravadora.

O povoamento propriamente dito só foi iniciado pela segunda onda invasora, a qual teve lugar a partir de 1865 até 1875.

(1) Esses aventureiros, "*outlaws*", como diriam os "*yankees*", em mistura, com os desgarrados da sociedade entre os quais muitos, provindos das empobrecidas Gerais, se fundiram com os misantropos e inimigos do convívio social, como os expatriados, etc.

Lapouge quer ver nesses elementos a superioridade de que se revestem os audaciosos e os pioneiros abridores de zonas ("*Selections Sociales*", 366).



A expansão do café, com as guardas avançadas dos aventureiros, os pioneiros já cafeicultores e, por fim a massa invasora.
(Desenho de D. Myriam Ellis)

Essa camada invasora, composta de alguns milhares de pioneiros, iniciou o povoamento, que teve lugar com mais intensidade levado a efeito pela corrente seguinte.

Esta, composta de dezenas ou centenas de milhares de indivíduos, precedeu de algumas dezenas de quilômetros a ferrovia.

Teria sido da natureza da primeira camada a que disvirginou o sertão de Limeira, freguesia em 1830, vila em 1842; Rio Claro, freguesia em 1830 vila em 1845; Casa Branca, freguesia em 1814, vila em 1841; Araraquara freguesia em 1817, vila em 1832, etc.

Esses pontos extremos, marcados no sertão imenso, antes de 1850 valhacoutos de aventureiros e de homisiados, nada exportavam, pois os seus poucos habitantes eram puramente urbanos, com o animo rude, mas sem o menor resquício de espirito rural e a sua minima produção era unicamente para o consumo local, pois não suportaria o onus de um transporte caro, o qual subia na proporção da distancia. E unicamente, esses núcleos avançados no sertão eram fortemente acabocladados, com alguma imixtão de sangue europeu, mas quase sem marca do africanoide que tingia as populações na zona do açúcar paulista, cujo limite extremo do círculo era Limeira com centro em Campinas. Era uma verdadeira seleção que se operava. Os mais avessos ao convivio social, os mais avalentoados, os mais rudes e ensimesmados se isolavam nos infindaveis sertões.

A segunda camada invasora do nosso Oeste era bem mais volumosa pelo numero de seus componentes. Estes eram de fato os pioneiros da lavoura cafeeira! Por isso é que Brotas, surgindo como freguesia em 1846, em 1859 foi elevada à categoria de vila; São Carlos iniciada por Jesuino de Arruda e os irmãos Botelho em 1857, em 1865 passava à categoria de vila. E' que a segunda onda invasora, composta dos pioneiros do café, havia atingido as suas raías. A mesma cousa se dava com Espirito Santo do Pinhal, que em 1860 era elevada à categoria de vila, o



Sede do latifúndio cafeeiro Santa Eudóxia aberto em 1874 pelo Visconde de Cunha Bueno e pelo seu genro e sobrinho, Senador Alfredo Ellis. Esse latifúndio com mais de 5.000 alqueires de terra e 1.400.000 pés de café foi um dos maiores do nosso Estado.

que acontecia com Pirassununga em 1865, Jaú em 1866, Jaboticabal em 1867, etc. (2).

Vê-se bem, por essas datas, correlacionadas com os locais, a invasão da segunda camada supra mencionada, composta dos pioneiros que traçaram as linhas evolucionais que balisariam a futura lavoura cafeeira. Eram esses pioneiros elementos selecionados, que se afundavam a partir de 1835 mais ou menos, no sertão dos núcleos de civilização e dos pontos finais ferroviários, afazendados em latifúndios enormes, abarbarados, sem conforto e policultores, pois que tinham de produzir tudo para o consumo local, uma vez que a carência de transporte impedia o abastecimento externo.

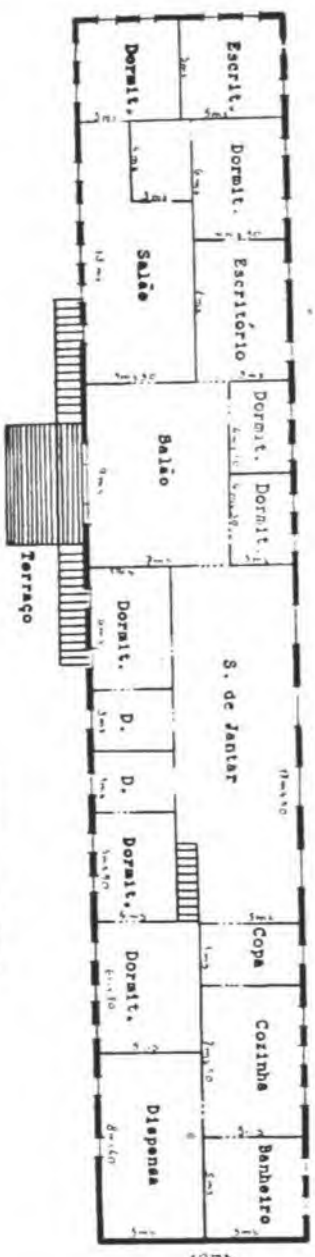
Esses latifúndios produziam tudo que necessitavam para o consumo local e só muito raramente se ligavam aos minúsculos núcleos urbanos, que também isolados se abasteciam escassamente como eles, no sertão desertico. Mas, sem embargo do isolamento desses latifúndios e distancia grandes em que se encontravam, eles exportavam não pequenas quantidades de carga, que eram transportadas pelo “muar”, ou por outros meios de comunicação, até os extremos das vias férreas que lentamente iam avançando, sempre para onde houvessem cargas para transportar.

Eu me recordo de que em 1874, meu avô, o então Coronel Francisco da Cunha Bueno, em companhia de meu pai o Dr. Alfredo Ellis, realizou uma importante obra de pioneirismo, se internando até as margens do Mogi Guaçu, onde fixou o imenso latifúndio poliprodutor de Sta. Eudoxia, com cerca de 120 quilômetros quadrados de área. (Ellis, “*Um parlamentar paulis-*

(2) — A origem de Brotas, antiga “*Fazenda Velha*”, em 1837, pode ser capitulada aqui, pois, segundo um artigo de Gerson Costa publicado no jornal “*O Progresso*” de 19 de Novembro de 1950, foram uns sertanistas que iniciaram o aglomerado que em 1846 foi feita freguesia. Em 1872 Brotas ainda era “*ponta de lança*” avançada no sertão. Tinha Brotas então 1.200.000 de pés de café, segundo o Recenseamento dessa data. Só em 1886 a ferrovia atingiu a cidade. Já então, desde a década anterior, a cafeicultura, havia atingido as terras do município.



Capela do latifúndio Sta. Eudóxia. O isolamento determinava a autarquia que abrangia até o espiritual. Todo pessoal componente da cadeia de História da Civilização Brasileira da Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras da Universidade de São Paulo.



Planta da sede do latifúndio cafeeiro de Santa Eudoxia. Notar a feição patriarcal da família paulista. O porão dessa casa da velha aristocracia rural do café era ocupado com farmácia, almoxarifado, selarias, depósitos, etc.

(Desenho da licenciada Myriam Ellis)

ta da República”, Boletim n.º 9 da cadeira de História da Civil. Bras. da F. F. C. e L. da U. S. P.

Essa grande propriedade rural se situava em completo isolamento a cerca de 60 quilômetros do centro isolado de S. Carlos e a 160 quilômetros do centro urbano de Rio Claro, que só dois anos depois iria ser servido por ferrovia. Eis a causa da autarquia dos latifúndios obrigados a produzir tudo, sem poder receber quasi nada de fora. O café exportado por essa propriedade tinha que suportar as altíssimas tarifas de um transporte difícil e caro que absorvia quase todo o valor do produto. Essa situação evidentemente anti econômica teve que ser mantida em parte até 1884, quando a ferrovia chegou a S. Carlos e até 1893 quando a Cia. Paulista de Vias Ferreas construiu o ramal de Agua Vermelha até Sta. Eudoxia. (Adolpho Pinto, “*História da Viação Publica de São Paulo*”).

Dessa maneira, os núcleos urbanos, isolados nos sertões, sem ter para quem vender, cercados por latifúndios autárquicos e poliprodutores que nada compravam, porque tudo produziam, não podiam ter commercio e por isso não continham grande população e eram minúsculos em área, em movimento, etc., além de serem pauperrimos em apparencia, em conforto ou em vida urbana. Aliás, esse fenómeno do latifúndio rural autárquico poliprodutor, escravocrata, sem comprar grande cousa do commercio dos pequenos núcleos urbanos das redondezas, não é particular a São Paulo. Toda a região onde impera o regime latifundiário, o isolamento autárquico das grandes propriedades elimina o commercio urbano e este faltando não permite grande desenvolvimento das cidades, que sempre se estiolam em contacto com o latifúndio.

Eis o Nordeste brasileiro no qual a grande propriedade canavieira não permitia cidades grandes; além de Salvador ou Recife!

Eis os latifúndios pastoris, do Rio Grande do Sul, não permitindo grandes centros urbanos!

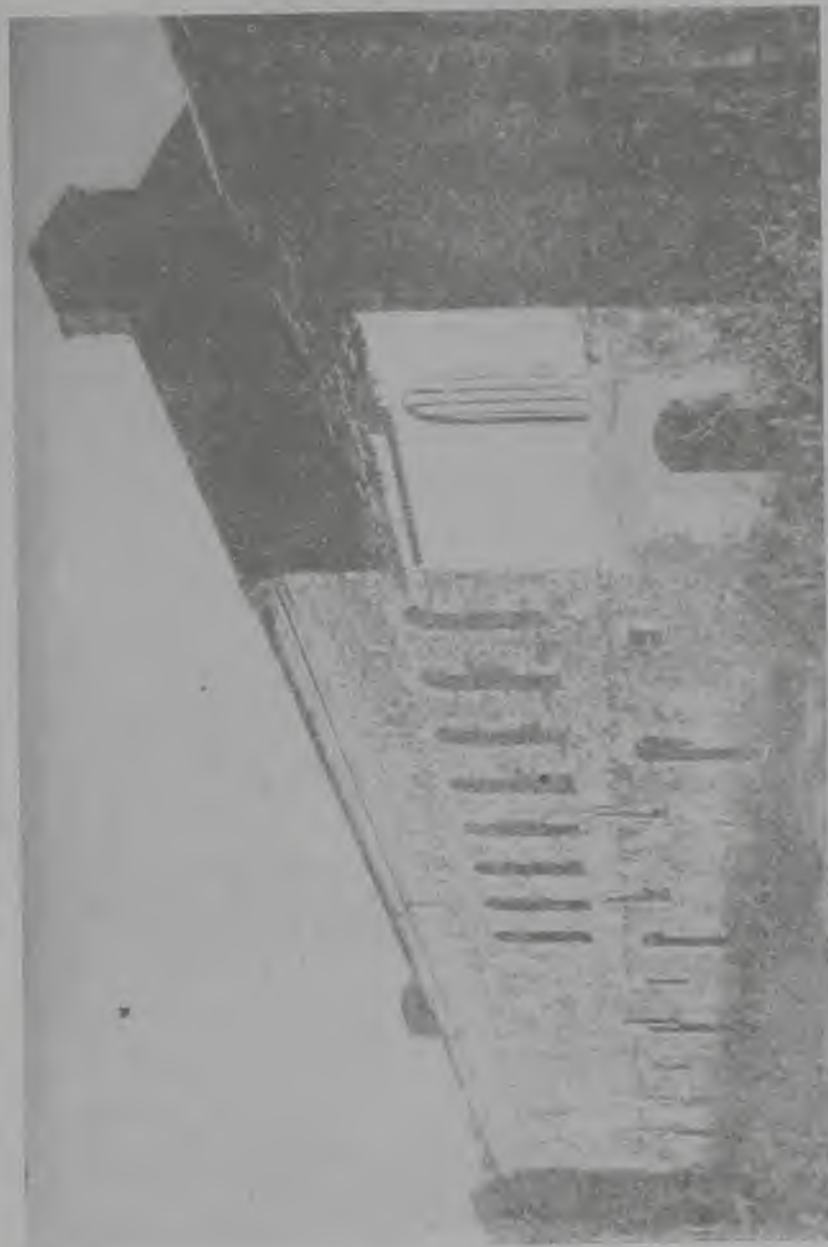
Eis a Georgia, as Carolinas, a Louiziana, o Alabama, o Mississippi, o Texas, etc., onde imperava o latifundio algodoeiro do poético sul dos Estados Unidos, a não apresentar grandes cidades, além de New Orleans.

* * *

A cafeicultura é uma lavoura exigente que só viceja em terras de composição química especial. Estas estavam semeadas em manchas mais ou menos grandes no território paulista. Assim, o vale do Mogi Guaçu apresentava em elevada porcentagem ótimas terras próprias para o cultivo do cafeeiro. Eram as famosas terras roxas, de composição da diabase, que se evidenciavam nas suas quantidades maravilhosas, pelos padrões vegetais de que se revestiam nas suas verdes — escuras matas virgens, onde abundavam os “pau d’alhos”, as “figueiras”, etc.

Terras assim produziam comumente 200 arrobas por mil pés — ou sejam 3 quilos por pé. Isso é de ser comparado à magra produção fluminense de 344 gramas por pé, segundo nos conta Van Delden Learne no seu “*Le Bresil et Java*”, já mencionado neste trabalho.

Mesmo comparando com isso, a produção paulista, referida por Daniel P. Müller, a qual é citada por Taunay e reproduzida neste trabalho, qual seja de 688 a 918 gramas por pé, significando isso 48 e 62,5 arrobas por mil pés, temos que a produção das terras virgens do Oeste paulista era maravilhosa e tentava os menos ungidos da audácia e da temeridade. Os componentes da primeira camada não escolhiam as terras para onde iam. Não tinham espírito rural Não tinham intenções de recorrer à agricultura! Eram aventureiros de índole urbana e uns poucos caboclos de “*beira de rio*”. A esses não interessava a busca de terras próprias para o café. Qualquer terra servia! Viviam da caça e da pesca e iam aos centros urbanos se encharcar de cachaça. Plantavam um pouco de mandioca e uns magros pés de



Casa das máquinas do latifúndio rural de Santa Eudóxia. Note-se a construção
é toda de pedra, trabalho gigantesco, só possível pelo esgravo, cuja mão de
obra era gratuita. Maquinário todo movido a eletricidade.

milho, com que engordavam alguns porcos e se satisfaziam com isso.

O café não os interessava. As terras “*roxas*”, ou não, “*pretas*” ou “*arenosas*”, não os preocupavam! — Não iam se servir delas!

Assim, as manchas de “terra roxa”, logo após 1872, mais ou menos, se viram alvo de verdadeira avalanche de gente, que ia se afazendar em região selvática, servida por estrada de ferro. A força premente, exercida pelo imperioso “*consumo*”, obrigava a essa corrida para o Oeste.

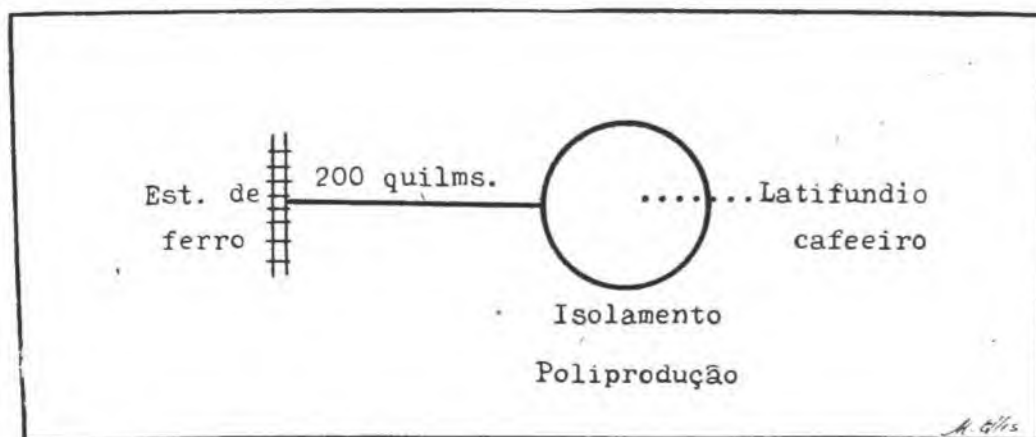
Dir-se-ia que foi o avanço das ferrovias, o determinador dessa invasão! Mas tal não se deu, porque a avançada da onda humana precedeu de cerca de 5, 7, 10 e 20 anos e de 150 a 200 quilômetros a extensão da ferrovia.

Assim, S. Carlos, fundada em 1857, em 1865, elevada a vila, só 19 anos depois, recebeu estrada férrea; Rio Claro, freguesia em 1830, vila em 1845, só 31 anos depois teve ferrovia; Araraquara, freguesia em 1817, vila em 1832, só em 1885, meio século depois teve estrada de ferro; Brotas, freguesia em 1846, vila em 1859, só em 1885 teve estrada de ferro; Casa Branca, freguesia em 1814, vila em 1841, só em 1891, isto é meio século depois, teve estrada de ferro; Limeira, freguesia em 1830, vila em 1842, só 30 anos depois foi atingida pelos trilhos ferroviários.

Assim, vê-se com espantosa nitidez que não foi a estrada de ferro que criou a lavoura de café. Pelo contrário, foi a lavoura de café que criou a estrada de ferro. *Isto é, foi a função produtora que determinou o órgão transporte.* Sem ela de nada adiantaria o transporte.

Se este não tivesse existido, aquela, ainda que em menor escala teria continuado. Se por outro lado a simples existência da ferrovia nada teria feito.

É certo que, a ferrovia deu maiores “*possibilidades*” à produção aumentando-a enormemente, mesmo porque barateou mui-



A avançada da cafeicultura paulista se efetuou, sempre, cerca de duzentos quilômetros na frente da ferrovia. Os latifúndios isolando-se no sertão a essa distância das comunicações ferroviárias. Eles tinham que ser poli-produtores e, nessas condições o interior paulista não podia ter grandes centros urbanos e comerciais.

(Desenho de D. Myriam Ellis)

to o custo do transporte, desonerando-o em larga margem, mas não foi causa senão de méras “possibilidades” que poderiam ou não ser aproveitadas.

Quando ela chegou, a produção já existia. É certo que ela permitiu que fosse dilatado o raio da produção e alargada a penetração, mas é preciso que fique bem lembrado que a orientação para a feitura da lavoura de café já existia, que o avanço da onda povoadora estava sempre 150 a 200 quilômetros, em média, na frente da estrada ferrea que a custo acompanhava a produção que a atraía, (3).

* * *

Dir-se-ia que, o café no Oeste paulista foi determinado pela maravilhosa Ecologia (todos os ambientes que circundam o homem que oferece condições excepcionais para o café, que fatalmente deveria medrar e vencer, em tais condições ecológicas, produzindo todas as consequências que conhecemos. Entre essas condições ecológicas está a milagrosa terra roxa, a qual.

(3) Caso o Governo Central fosse clarividente e se os homens do Império fossem estadistas de verdade e não os imbecis que nos dominaram, S. Paulo teria, não obrigado a sacrificar a sua lavoura canavieira, realizado a sua expansão cafeeira pelo menos vinte anos antes. Com a produção muito majorada vinte anos antes, as ferrovias também teriam penetrado o território paulista vinte anos antes, o que era possível pois a Grã Bretanha tinha ferrovia desde 1827, a França desde 1828, a Rússia desde 1837, a Austria e a Italia desde 1840, a Espanha desde 1848, a Noruega desde 1855, Portugal desde 1854, os Estados Unidos desde 1827, a Holanda desde 1839, o Canadá desde 1837, a Argentina em 1857, a Australia desde 1854, etc. (Mulhall, loc. cit.) Por que S. Paulo não teria tido então ferrovia, antes de 1867?

E' que a produção sendo muito pequena não se fazia necessaria a ferrovia. A função produtora ainda minusculla não exigia o órgão que seria o transporte ferroviário.

Mas se uma grande disponibilidade de “*mão de obra*” tivesse sido outorgada a S. Paulo por uma sábia administração imperial, essa região teria realizado a expansão cafeeira e por conseguinte antecipado a pro-

quando virgem, produz uma média de 100 a 200 arrobas por mil pés. Além dessa terra, prodigiosa na sua composição química, deve-se ter em consideração a sua configuração física, cousas que conjugadas ao clima imperante no Oeste planaltino, com a sua estupenda margem oscilatória interestacional, mensal e diária, com o seu ideal regime pluviométrico, com a maravilhosa alternância de seu regime eólico, com os ventos sul e nordeste e com a magnífica posição geográfica da região, em uma altitude média de 600 metros sobre o limite sulino da zona tropical. Isso tudo constituiria para Ratzel e os da sua escola, um exemplo eloquente de determinação, em tão flagrante antagonismo como "*possibilismo*" de Vidal de la Blache. Entretanto, não teria razão o grande antropogeografo alemão! O seu determinismo só pode ser negativo, isto é uma determinada região desprovida de certas condições, estaria predeterminada à infecundidade esteril e à miséria. Mas a prederminação positiva, isto é a grandeza econômica, só e unicamente causada por um ecologia privilegiada sob certos aspectos, é evidentemente absurda. Faz-se neces-

dução que determinaria a ferrovia. Assim esta teria vindo pelo menos vinte anos antes e S. Paulo não teria sido obrigado a sacrificar a sua produção de açúcar.

Com isso, o grande Feijó teria realizado o seu projeto, embora êle tenha morrido antes, (Ellis, "*Feijó e a primeira metade do século, XIX*" Boletim n.º 2 da cadeira de História da Civiliz. Bras. da F. F. C. e L. da U. S. P.).

Com isso ainda a Assembléia Provincial de S. Paulo teria realizado o seu embora resumido na representação que essa corporação dirigiu ao govêrno da União em 1836, (Ellis, "*A Economia Paulista no Século XVIII*", Boletim n.º 11 da cadeira de Hist. da Civiliz. Bras. da F. F. C. e L. da U. S. P.

Imagine se S. Paulo tivesse antecipado de vinte anos sua expansão cafeeira e a sua rede ferroviária!

Imagine-se como teria sido fácil para o Brasil a guerra do Paraguai!

Talvez nem tenha tido lugar êsse capítulo sangrento do nosso passado!

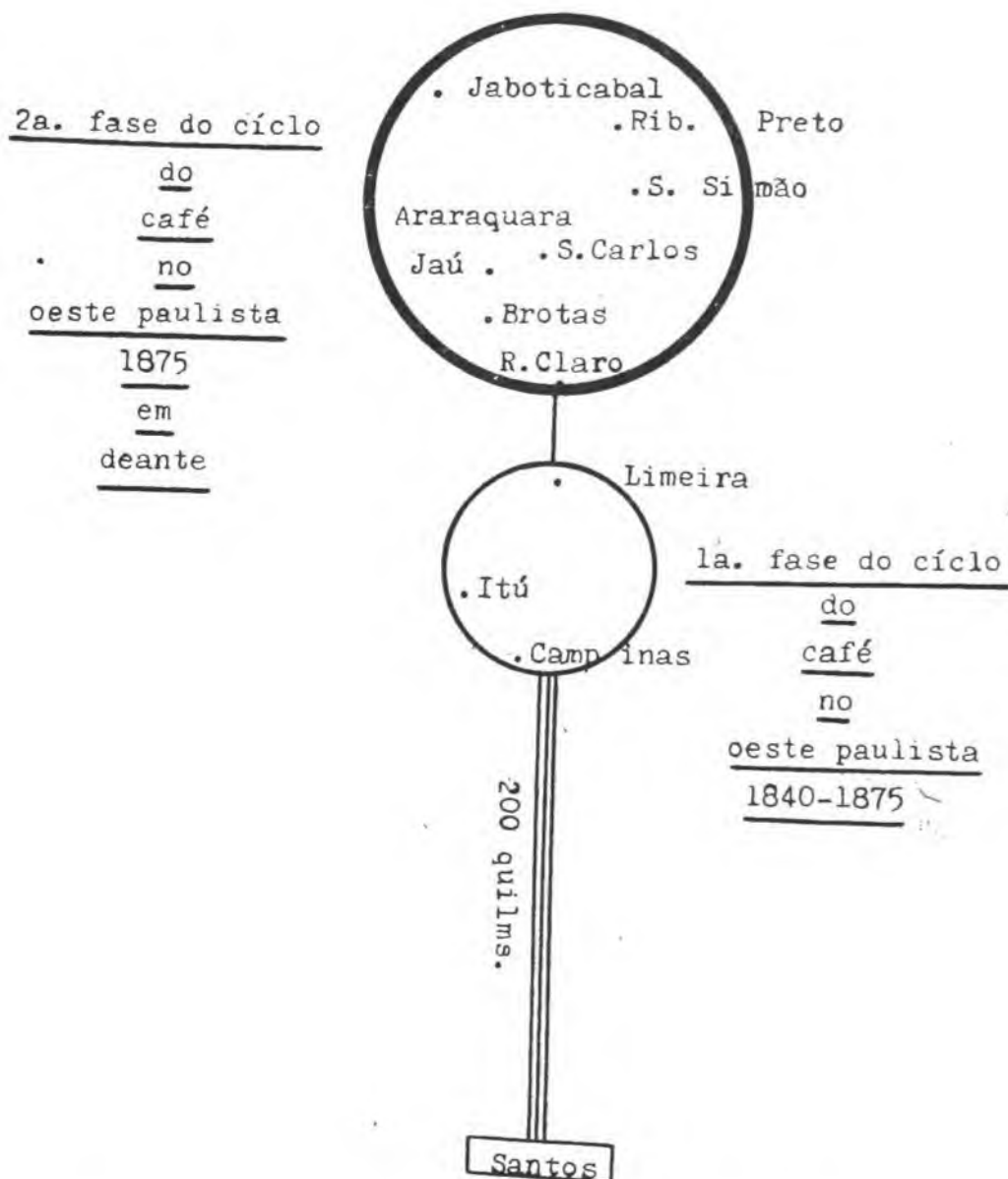
Mas isso não era previsível pela mentalidade opaca e vesga dos Cotegipe que quiz proibir a imigração interna!

sária a conjugação de outros fatores às condições privilegiadas de uma Ecologia de eleição.

Só a Ecologia por mais perfeita que seja, por mais completa e valiosa que ela se apresente, no estudo de cada caso concreto, nada determina, uma vez que faltem outros fatores, para que a região sob exame se faça produtora. Assim, me parece que os "*possibilistas*" franceses tem razão! Determinação em sentido negativo está certo, mas em sentido positivo, não encontramos base.

Eis que, no nosso caso, apenas a Ecologia, com sua opulenta "*terra roxa*", ainda que recoberta por espessa camada humifera, como se fora pudica virgem a cobrir os encantos da sua nudez com ondulado manto opaco, nada determinaria. A feliz Ecologia com as circunstâncias as mais favoráveis, apenas possibilita. É preciso com imperio que outros fatores se reúnam no mesmo tempo e na mesma região. Se esses fatores faltarem; se apenas um desses fatores faltar a produção não se realizará. Isso é inegável e salta à vista.

E que fatores são esses, tão importantes eles são e cuja falta de um deles esteriliza a produção das mais roxas terras, ou da mais verdejantes e promissoras "*possibilidades*" ecológicas? Eu procurei os reunir em uma equação, computando todos esses fatores. Por isso ofereci uma formula que poderá ser aplicada em cada caso concreto. Esse conjunto equacional consigna, como temos visto, não só os elementos ecológicos, mas também os demais necessários para que a produção ocorra. Esta, sendo o resultado de uma soma, terá necessariamente que ser igual à soma dos fatores. Assim, para se aquilatar o valor da produção, em cada caso concreto, precisamos previamente de estabelecer a graduação de cada fator. Estes todos devem ser medidos, pesados e examinados e um deles que falte, ficará inutilizado o total da equação. Desta forma torna-se evidente que a existencia de um só desses fatores não obriga à produção. Esta,



As duas fases da cafeicultura em S. Paulo. A primeira que foi de 1840 a 1875, foi cerceada pelo transporte pelo mar, o qual oferecia "possibilidades" onerosíssimas pelo alto custo de suas tarifas. Com o advento da ferrovia, a cafeicultura pôde se aproveitar do barateamento dos transportes que ofereciam à expansão agrícola novas "possibilidades", as quais sincronizadas com outras oriundas dos demais fatores da produção, causaram a expansão da segunda fase da cafeicultura paulista.

(Desenho de D. Myriam Ellis)

repito, só terá lugar uma vez que haja coexistência de todos os fatores.

Assim, analisamos a ecologia física paulista e verificamos que o meio geográfico oferecendo condições ótimas para a cultura cafeeira, entretanto não realizava o preenchimento de todos os elementos necessários para a produção.

Continuando ao estudo da ecologia, temos que passar em revista a parte social do ambiente que envolve o homem.

Essa tarefa é relativamente fácil e rápida, porque da transição do açúcar, para a grande expansão cafeeira, não houve propriamente mudança grande de ambiente social. Predominaram as mesmas linhas mestras, com muito pequenas variações de mínúcias. Imperou então o mesmo regime latifundiário com maiores propriedades, as quais eram mais isoladas dos centros civilizados e por isso, mais rústicas e mais autárquicas, exagerando os delineamentos em que se perfilava o regime latifundiário açucareiro. Neste o latifúndio autárquico já havia quase que banido totalmente os centros urbanos, arrancando destes a função abastecedora e mercantil que a monocultura e a facilidade de locomoção impõe. Como as fazendas de açúcar eram grandes propriedades, não havia necessidade do comércio urbano. Eles se abasteciam por si. A dificuldade, quando não a impossibilidade, das comunicações promoviam de tal maneira o emperramento do comércio, que seria mais fácil e mais barato produzir in loco. Daí as autarquias que se espalhavam pelo Planalto paulista em roda de Itú, de Campinas, de Porto Feliz, de Capivari, de Mogi Mirim, etc. Os pequenos núcleos urbanos, ainda aí existentes, só por si atestam o regime latifundiário.

O regime escravocrata era absolutamente o mesmo que imperava na propriedade açucareira. Outro tanto se poderia dizer da organização patriarcal da família que teria sido a mesma.

Naturalmente, esses delineamentos todos teriam, como acima ficou dito, ficado exarcebados com a grande expansão cafeeira.

Tivemos então um tipo marcadamente patriarcal, autoritariamente patriarcal, poligamo, etc. Tivemos então um latifúndio bem assinalado em grandes proporções territoriais e poliprodutor em maior variedade que seu antecessor o açucareiro.

Em contrapartida não tivemos nenhum grande centro urbano. Só agora, com o fracionamento da propriedade, as cidades do interior e mesmo a Capital, com a industrialização, estão apresentando crescimento. Assim Campinas, que tinha 14.000 habitantes, tem hoje 150.000, sem embargo terem saído de Campinas varios municípios. Sorocaba que tinha 4.500 habitantes, hoje têm 100 mil, apesar de desmembrado.

Cuidando de analisar os outros fatores da equação da produção, a seguir passaremos em revista a “*mão de obra*”.

Esse fator, como é curial, é essencial para que a produção tenha lugar. Sem “*mão de obra*”, ou com esta deficiente para a tarefa que se quer levar a cabo, a produção é impossível.

Nas vésperas da grande avançada para o sertão, isto é da grande expansão do café, nós já apresentávamos uma exportação de cerca de 2 milhões de arrobas de café, as quais seriam produzidas por cerca de 60 milhões de pés, calculando uma média de produção de 30 arrobas por mil pés, teríamos cerca de 60.000 escravos, calculando que cada escravo, seja contado por mil pés de café existente.

É certo que, Simonsen, no seu “*Aspectos da Historia Económica do Café*” atribue a proporção de escravo por 2.000 pés de café.

Mas a essa média precisamos acrescentar a parte industrial do beneficio do café. Se dobrarmos a quantia consignada unicamente para a parte agrícola da cultura cafeeira, teremos atingido o total referido por Machado de Oliveira, no quadro reproduzido por Taunay e que tomamos a liberdade de utilizar em um dos capitulos deste trabalho.

Se porem, dobrarmos ainda esse total, para se obter o numero de escravos empregados em misteres diversos, fóra das

atividades cafeeicultoras, inclusive os afazeres dos misteres do fabrico do açúcar, etc., chegaremos a uma soma que deveria corresponder à existencia do braço escravo quando, em 1856 mais ou menos, São Paulo se preparava para o salto para o Oeste, que foi a grande expansão cafeeira.

Nessa ocasião, as nossas classes rurais mais especialmente e a nossa economia mais genericamente falando, vinham de receber o tremendo golpe da supressão do tráfico, causada pela famosa lei Euzébio. Todos os relatórios dos presidentes da então provincia, reproduzidos pelo egregio Taunay, consignam o flagelo da falta de braços, afligindo as classes rurais e portanto a nossa economia. Pois, foi justamente nessa premente ocasião que os politicos imperiais, levados por um liberalismo pouco inteligente e avesgado, resolveram estancar a fonte de reabastecimento de mão de obra para a nossa lavoura, sem abrir outra possivel e sem lançar mão de ainda outra absolutamente segura.

É de se admirar, serem esses politicos imperiais, sem a menor visão e sem uma particula de intelligencia sequer guindados à categoria de estadistas! Eram estadistas "*manquês*" que não demonstravam nenhuma sombra de previsão! (4).

Longe de mim contrariar a onda contra o regime da escravatura. Eu não sou adepto dessa supressão da liberdade humana! Pelo contrário sou plenamente a favor de todas as medidas liberais, tomadas no século passado, no sentido de promover o

(4) A proibição do tráfico, ainda que Euzébio tenha dito o contrário, em discurso que ficou famoso, eu estou na crença de que foi levada a efeito pela pressão dos "*canhões ingleses*". Eu não iria a ponto de desejar que o Governo Imperial brasileiro resistisse a essa pressão, que se fazia favorecida pela onda de liberal humanitarismo que se transformara em idealismo utópico e avassalava o mundo com seus mysticos tabús de igualdade e de fraternidade. Desde o famoso tratado de 1810, com a Inglaterra liberal, que a supressão do tráfico era a diretriz da politica brasileira, que sempre a iludia, entretanto com subterfugios vários para satisfazer a opinião publica. Afinal, em 1850, ante uma maior pressão da

fim da escravatura. Seria preciso, porem que se tivesse agido com inteligencia, sem prejudicar a nossa econômia. Isso não foi feito! Os nossos governantes tão injusta quão benevolamente encarados, e guindados à categoria tão malbarataða de "*estadistas*", não compreenderam que a ação canhestra de Wilberforce havia, no começo do século, levado à desordem econômica e à crise ruínosa as Antilhas inglesas, com sua opulentíssima lavoura canavieira e o seu fabrico do açúcar. Porque se mostraram cegos a essa lição? Porque eram estadistas? Seria essa cegueira o fundamento de os haverem guindado à essa graduação?

Mas, seria de se desejar que eles, ao promoverem as medidas a favor da libertação, concretizassem outras que seriam verdadeiros antidotos para a falta de braços, que essas medidas liberaes, a favor do escravo viriam causar. Isto é, como proteção à nossa economia, concomitantemente com as leis supressoras do tráfico africano, outras concernentes à imigração deveriam ser postas em execução. A imigração deveria ser encarada no seu aspecto de imigração externa, a qual seria possível ser promovida então e de imigração interna, a qual seria um remédio absolutamente seguro, para o mal que afligia a nossa economia e poderia certamente ser incentivada. Entretanto, nada foi feito!

O que se podia esperar de um Império cujo imperador achava que não se devia promover a imigração porque com a libertação, os escravos passariam a ser colonos!

primeira nação naval do mundo, a lei Euzebio foi votada. Houve tempo para que os "*estadistas*" imperiaes promovessem medidas que viessem dar ao Sul, o lenitivo para o mal que o afligia, e os elementos para que São Paulo se habilitasse aproveitando as suas maravilhosas "*possibilidades*", satisfazer as determinantes do consumo crescente dos Estados Unidos e da Europa.

Seria apenas buscar na imigração interna essas medidas.

Os "*estadistas*" imperiaes preferiram cruzar os braços e cozinhar em "água fria", deixando como estava para verem como ficaria". E viram!

* * *

Na ocasião, a Europa, segundo estatísticas oficiais norte americanas, mandava para os Estados Unidos :

Em 1848	226.527	imigrantes
Em 1849	297.024	“
Em 1850	369.980	“
Em 1851	379.466	“
Em 1852	371.603	“
Em 1853	368.645	“
Em 1854	427.833	“

Porque os governantes do Imperio brasileiro não realizaram a mesma cousa para a nossa economia, ao mesmo tempo que a golpeavam fundamente, com a simples supressão do tráfico e depois com a lei do ventre livre? Sim não se poderja exigir que eles tivessem promovido uma imigração de igual vulto que a procurou os Estados Unidos! Eles lá tinham o ouro californiano, o qual minerado precisamente a partir de 1849, como um imenso farol, atraía, para o povoamento de todo o Oeste norte americano, as grandes massas emigradas da fatigada Europa.

Nós não tínhamos mais o nosso ouro, que havia sido arrancado das entranhas das nossas terras, ainda no regime colonial. E Portugal vorazmente raspou as catas mineiras, de modo que, quando tivemos a nossa alforria politica, já nada mais restava do fulvo metal! Mas se tínhamos sido relegados à carencia do precioso metal, tínhamos então, para atraír o imigrante, a nossa promissora lavoura cafeeira, que possibilitava a promoção da imigração de pelo menos 10% da quantidade dos que compuzeram a avalanche de européus que colmatou o territorio norte americano.

Nada foi feito nesse sentido, em beneficio da nossa economia rural! Isso como já vimos, não depõe a favor dos nossos pro-

homens do passado! Então porque não cuidaram, ao menos de incentivar a imigração interna? Esta não era só possível, mas provável e até certa, (5).

O Nordeste era já um formidável “*oficina gentium*” com cerca de um milhão e meio a dois milhões de habitantes, concentrados em area territorial pequena e sem atividade organizada ou fonte de renda que os retivesse. Que esteve fazendo o governo imperial? Inercia! Inépcia! Incuria! Indiferença!

Apesar dessas condições otimas, para que houvesse uma grande avalanche migratória dessas populações densamente estabelecidas em tão restrita zona, tendo para se locomover em direção a São Paulo, muitas vias de transporte, inclusive a do rio

(5) Os paulistas tentavam resolver o problema do braço, mas os “famosos” “*imortais*” nada faziam! Prova a primeira parte do que digo, o que ensina Taunay:

“Muitos anos mais tarde, haviam alguns grandes lavradores imitando o exemplo do preclaro Regente do Imperio, em 1831. Assim, em 1852, Joaquim Bonifacio do Amaral, futuro Visconde de Indaiatuba em Campinas, na sua fazenda Sete Quedas, o dignitario Luiz Antonio de Souza Barros, em Piracicaba, na sua propriedade de S. Lourenço, Senador Francisco Antonio de Souza Queiroz, futuro Barão de Souza Queiroz, em Limeira, na fazenda S. Jeronymo, Benedicto Antonio de Camargo, em Rio Claro, na fazenda Boa Vista, o Dr. José Elias Pacheco Jordão, em Biry, também no Rio Claro e C. Robillard, na sua fazenda em Ubatuba.

Em 1853 citavam-se entre os fazendeiros colonizadores, ainda o padre Manuel Rosa de Carvalho Pinto em Corumbatahy (Rio Claro). Em 1854 os commendadores Joaquim Benedicto de Queiroz Telles, futuro Barão de Japy e Antonio de Queiroz Telles, futuro Barão de Jundiahy, em suas propriedades S. Joaquim e S. Antonio, João Ribeiro dos Santos Camargo em Morro Grande (Rio Claro), Antonio Joaquim Pereira Guimarães em S. José (Jundiahy) e Francisco da Silva Franco em Bethlem de Jundiahy, hoje Itatiba.

Mas não chegavam ainda a 900 os colonos importados”.

Taunay, “*Historia do Café*” III, 124

E’ que o poder público nada fazia! O tempo era pouco para as logomaquias dos “*imortais*”!

de S. Francisco. Mas nada feito pelo Governo Imperial, no sentido de aproveitar essas circunstâncias magnificas que tivemos.

Logo depois da supressão do tráfico, foram os seguintes os escravos nordestinos emigrados para o Sul:

Em 1852	4.409
Em 1853	2.909
Em 1854	4.418
Em 1855	3.532
Em 1856	5.003
Em 1857	4.211
Em 1858	1.993
Em 1859	963
TOTAL	27.441

(Taunay — "*História do Café*", III).

Essa teria sido a transplantação da gente nordestina, em apenas no decênio a seguir a proibição do tráfico!

Dessa maneira, pois a produção cafeeira foi entravada, como é curial, pela cegueira inexplicavel dos famosos "*estadistas do Imperio*".

Assim ficamos, em São Paulo relegados aos seguintes recursos à propósito de "*mão de obra*", para a expansão cafeeira:

- a) "*Mão de obra*" existente, mas engrossada com a extinção do "*ciclo do açúcar paulista*". Com o declínio da cultura da cana e do fabrico do açúcar, como se vê alhures neste trabalho, o que se deu depois de 1855, mais ou menos e com o fim da atividade canavieira, sobraram braços, os quais naturalmente foram utilizados na dilatação da lavoura cafeeira. S. Paulo sacrificava sua produção e exportação de açúcar, para realizar sua expansão do café com a "*mão de obra*" assim poupada. Dir-se-ia a tragédia do conde Hugolino repe-

tida nos sertões paulistas, a devorar os próprios filhos. Eram cerca de 16.640 braços, (6) segundo Machado de Oliveira, reproduzido por Taunay, *loc. cit.*

- b) Imigração interna proveniente de outras regiões brasileiras, inclusive do menos produtivo vale do Paraíba paulista ou fluminense, do Nordeste ou de Minas Gerais.
- c) Aumento vegetativo da população paulista, o qual não era pequeno, como se pode verificar de dados que são constantes deste trabalho.

Qualquer um desses fatores que faltasse, ou que tivesse uma evolução diferente da que teve a expansão cafeeira não se realizaria, ou teria lugar em diferentes proporções.

O fator "*mão de obra*" da equação da produção, não diz respeito apenas ao elemento braçal, mas engloba ainda o elemento diretor, isto é o que concebe, dirige, orienta e comanda o esforço feito no sentido da produção. Passamos em rápida e sintética revista o elemento braçal e verificamos quais as suas origens.

É claro que, se o "*braço*" é imprescindível para a produção também o é o "*cerébro*", significando a inteligência, a agudeza de raciocínio a super vista e o "*coração*" sintetizando o animo, a iniciativa, a persistência, o arrojo, o espírito aventureiro, o destemor frente aos perigos a resignação ante o infor-

(6) A exportação de açúcar paulista em 1853-54, segundo Taunay (Hist. do Café) foi de 939.386 arrobas. Ora, nos ensina Simonsen, na sua "*Hist. Económica do Brasil*" que a produção açucareira de cada escravo era de 60 arrobas. Daí temos que, para a produção acima apontada eram precisos exatamente 16.000 escravos. Esse total coincide admiravelmente com o total que nos oferece Machado de Oliveira, citado pelo prof. Taunay, constante do quadro que elaborei, como se pode verificar deste trabalho. Como cada escravo podia plantar, tratar e cuidar de 2 a 3.000 pés de café, temos que eles poderiam arcar com 3 e meio milhões a 5 milhões de cafeeiros. E o resto? Seria preciso muito mais!

tunio, o estoicismo, o ardor, o entusiasmo na corrida pelo objetivo, a psicologia do sacrificio no beneficio da coletividade, etc. Isso tudo era patrimonio dos paulistas de velha estirpe que foram o animo das quadrilhas penetradoras do nosso sertão e formadoras da lavoura.

Essa parte do fator "*mão de obra*" não podia ser obtida senão em São Paulo, ou mais propriamente no território paulista.

Ela se compunha de autenticos "*argonautas*" oitocentistas a cata de um verde velocino, oculto nos sertões do Oeste paulista. Eram descendentes daqueles barbaçudos e atrigueirados apressadores "*seiscentistas*" que haviam sido selecionados na bravura animosa e no estoicismo miraculoso do Guairá, do Tape, do Má-racajú, do Uruguai, do M'Botetá desse sul de prodigio a cativar gentio, lutando contra o jesuita e o castelhano, em epopéias espelhantes de varonilidade e de heroismo! Vinham eles desses paulistas selvagemente trucidados no "*Capão da Traição*" depois de atrozmente roubados e explorados pelos protegidos reinois e pelos miseraveis emboabas. Eles eram netos, bisnetos, tetraneitos daqueles homens de ferro acobertando corações de bronze pugilo de crioulos que aclamou Amador Bueno, no primeiro movimento nativista em toda a America. Por isso tudo, seus maiores eram dessa gente imortal que Saint Hilaire, embavecido e empolgado, chamou de "*Raça de Gigantes*". Só eles haviam passado por tantos filtros selecionadores, desde o povoamento inicial, em que foi vencida a "*Muralha do Mar*", até a resistencia orgânica, ante a oscilante climatologia planaltina. A consanguinidade fixou essa perfeição, de modo que os paulistas sertanistas do café não podiam deixar de ser os expoentes de tudo que ficou dito acima, (Ellis; "*Raça de Gigantes*").

Disso resulta que, disposto do, embora mesquinho elemento braçal e do elemento intelectual, o fator "*mão de obra*", poude de certa maneira se fazer sentir, no conjunto equacional concernente à expansão cafeeira.

S. Paulo se tivesse tido mais braços teria feito uma lavou-

ra cafeeira muito maior e teria agido muito mais rapidamente sem ter precisado sacrificar sua produção de açúcar! O cego governo imperial impediu tudo isso!

Outro termo imprescindível da produção é o *Capital*.

Toda produção seja ela qual for, necessita capital. Este pode ser minúsculo mas se faz imperioso para que a produção seja ela qual for, se faça sentir. Isso tem sido assim sempre desde os tempos "imemoriais". Mesmo as naturezas mais rudimentares da produção as resultantes das mais primitivas e simples civilizações, um capital, por mínimo que seja se faz necessário.

O capital, como é curial, varia segundo o que se quer produzir e segundo as dificuldades que se deparam para que a produção seja levada a efeito. Poder-se-ia formular a seguinte equação a propósito da necessidade de capital para cada atividade produtora:

$N C = P + P'$; sendo $N C$ a necessidade de capitais; P , o genero de produção que se pretende e P' as dificuldades para ser levada a efeito a produção.

Toda região, qualquer que seja ela, dispõe de maior ou menor quantidade de capitais, conforme dois fatores que se conjugam em equação que poderia ser formulada da seguinte maneira:

$$C = T E \times L A$$

Sendo C a soma dos capitais disponíveis.

$T E$, o tempo mais ou menos dilatado em que a fonte de riqueza e de trabalho vem sendo explorada e $L A$ é o lucro anual da exploração. Quanto maiores forem esses fatores, maior será o Capital disponível para cada região.

Na hipótese porem de não haverem capitais disponíveis, cousa que acontece nas regiões novas, há necessidade de importá-las de um lugar qualquer. Para essa importação, naturalmente a região que pretende obter esses capitais, oferece condições de remuneração e de garantias para a importação e aplica-

ção dos mesmos, as quais são ou não aceitas, segundo a competição, com outras emprêsas, (7).

Aplicando essas regras gerais ao caso particular e concreto da expansão cafeeira, temos que averiguar de início qual o capital disponível, necessario para o empreendimento que quer levar avante.

O único capital disponível na Província de São Paulo, para ser levada a efeito a expansão da cultura do café seria oriundo dos lucros acumulados anteriormente pelo fabrico do açúcar e mais derivados da cana, cousa que vinha tendo lugar por mais de um século; pelo comércio do luar; pela indústria de transportes pelo luar, nas Províncias de S. Paulo, Minas e Rio de Janeiro, cousa que durava século e meio e pela propria cultura cafeeira, que o Oeste paulista atravessava durante cerca de vinte ou trinta anos o seu primeiro estagio, em torno de Campinas, Limeira, Itú, etc.

A essas três fontes dimanadoras de capitais a serem invertidas nas "*possibilidades*" oferecidas pelos mais fatores da equação da produção, devemos acrescentar uma quarta.

(7) "Não abundando os capitaes, nem a Provincia tendo recursos para emprehender um grande systema de viação aperfeiçoada, certo é que o desenvolvimento ferroviario só podia operar-se à feição e na medida das conveniencias e aspirações das localidades immediatamente interessadas, e na proporção dos seus meios de acção.

.....

Era então Campinas a capital agricola de São Paulo, o municipio onde mais desenvolvida se apresentava a cultura do café, que, no segundo quartel do século, se começára a introduzir nos districtos do noroeste de São Paulo, nos quaes prosperára ao ponto de elevar-se a produção do artigo, em 1867, a 500.000 saccas".

(Adolpho Pinto — "*Historia da Viação Publica de São Paulo*", pag. 37).

Até 1850, havia um empate de capitais na aquisição de novos escravos vindos da África.

A importação de escravos africanos, no Brasil todo foi o seguinte:

1840	.....	30.000
1841	.....	16.000
1842	.....	17.435
1843	.....	19.095
1844	.....	22.849
1845	.....	19.463
1846	.....	50.324
1847	.....	56.172
1848	.....	60.000
1849	.....	54.000
1850	.....	23.000
1851	.....	3.287
TOTAL		371.625

(apud Antonio Pereira Pinto, Tavares Bastos e
Perdigão Malheiros)

Ora, esse total deveria ter custado uma importância não pequena a qual calculo em 300 mil contos, mais ou menos, isto é 33 milhões de libras esterlinas, tendo em vista que cada escravo valeria na época cerca de 800\$000 mil reis em média. (Sabemos que esse calculo é baixo).

Como o câmbio vigorante era aproximadamente o de 25, com a libra esterlina, valendo 9\$000 réis, mais ou menos, devemos, no minimo multiplicar por 20, para chegarmos aproximadamente ao valor atual desses 300.000\$000 réis. Teremos então a soma espetacular de Cr\$ 6.000.000.000,00 que represen-

ta o quanto foi retido no Brasil o que teria saído se não fosse a proibição do tráfico, pela famosa lei Euzébio, (8).

E' essa a engenhosa sugestão a qual eu encampo, pois ela se apresenta com muitos visos de verdade histórica.

Assim temos que, a proibição do tráfico em 1850, não foi um ato inteiramente contrário aos nossos interesses materiais.

(8) Essa idéia parece que foi expendida pela primeira vez pelo brilhante geógrafo, historiador Caio Prado Junior, fulguração de uma rutilante constelação da qual fazem parte Eduardo Prado e o nunca assaz louvado Paulo Prado. A essa estirpe de elite o ilustre intelectual paulista não desmerece, formando com esses nomes citados, uma invejável trilogia. A esse respeito são de Caio Prado Junior as seguintes palavras:

“Cinquenta mil escravos importados anualmente, num valor global de outros tantos contos de réis, equivaliam aproximadamente à importação total de mercadorias pela mesma época. Subitamente cessa o negócio (por que a abolição do tráfico, como vimos, brusca), e as atividades e pessoas nele ocupadas se acharão deslocadas, e com elas os capitais invertidos que nas finanças restritas da época representam parcela avultada.

Assistimos então aquilo que é normal em situações semelhantes: a ativação dos negócios noutros setores, e logo em seguida, a inflação. O país conhecerá pela primeira vez um destes períodos financeiros áureos de grande movimento de negócios. Novas iniciativas e empresas comerciais financeiras e industriais se sucedem ininterruptamente; todos os índices de atividades sobem de um salto”.

Essas palavras de Caio Prado Junior denunciavam, ao abrir um novo e largo horizonte econômico para novas cogitações concernentes à cessação do tráfico, que o emerito historiador paulista usa muito o raciocínio na sua concepção de história. Infelizmente, a meu ver, ele não se mostra muito regionalista, como deveria. E', entretanto uma opinião! Ainda doutrinando as mesmas idéias, diz o inclito escritor paulista:

“Outra consequência da abolição do tráfico agirá também no mesmo sentido: é que desaparecia com êle um dos itens mais rutilantes do nosso comércio importador, representado anualmente por dezenas de milhares de escravos cujo valor, embora difícil de precisar, andaria na época em nível igual ao montante das demais importações. Era como se estes se reduzissem subitamente à metade do que eram anteriormente; o que constituiu, é claro, um grande desafogo para as finanças do país”. (Caio Prado Junior, “História Economica”, 181).

Pena foi que ele não tivesse sido precedido de medidas que viessem suprir o deficit de *mão de obra* que se fazia mister! A incentivação da imigração interna, como eu já disse acima, caso não houvesse possibilidade de se promover a imigração externa, seria o remédio.

Não sei como teria sido possível a expansão cafeeira pelo sertão do Oeste paulista, se não fôsse a extinção do "*pequeno ciclo do açúcar paulista*"! Foi a "*mão de obra*" libertada, com o fim da atividade rural do açúcar paulista que tornou possível a grande avançada do café. Parecia uma nova tragédia da torre De la Girardesca das margens do Arno a ter lugar no interior paulista! São Paulo a devorar os próprios filhos! Mas, por outro lado, teria sido impossível o grande surto da expansão cafeeira se não houvessem capitais. Esses capitais teriam sido obtidos, como já ficou dito, em 4 fontes:

- a) Lucros acumulados com o fabrico do açúcar e seus derivados.
- b) Lucros oriundos da propria lavoura de café preexistentes, isto é da pequena cafeeira da primeira metade do século XIX.
- c) Lucros do comercio do mar e da industria do transporte pelo mar.
- d) Lucros com a supressão do tráfico.

Essas fontes de capitais que se acumularam em mãos particulares ou na praça de Santos teriam sido os fornecedores do necessário para a expansão do café. Daí saiu o capital para as vias férreas, para os apetrechos necessários ao transporte pelo mar, até as ferrovias, as construções das cidades das vilas, das aglomerações, das estradas, além das quantias necessarias para a aplicação direta na abertura da lavoura do café, etc. Essas foram as origens dos capitais para a expansão cafeeira. Som, porque por mais que o fenômeno interessasse o Govêrno Central, deste não saiu o menor auxilio para a dilatação da cultura do café!

Tambem não foi contraído para esse fim, um só emprestimo externo. *Nem um só ccitil de dinheiro estrangeiro ou do governo imperial foi empregado na dilatação da lavoura de café.* Tudo foi unicamente paulista e particular. Não ficamos devendo a ninguém, (9).

Há quem pense e não sem razão e entre esses muitos alunos meus que, o "*capital*", depois do "*consumo*" é o fator mais importante da equação da produção. Argumentam eles de modo a impressionar, afirmando que tal seja a quantidade do capital empregado em finalidade de uma produção qualquer, pode

(9) Recebemos de fato a'guns emprestimos de origem inglesa e portanto em libras esterlinas. Caio Prado Junior, na sua tão citada "*História Econômica do Brasil*", 180, em nota os enumera:

	Libras Esterlinas
1858	1.526.500
1859	508.000
1860	400.000
1863	3.855.307
1865	6.363.613
1871	3.000.000
1875	5.301.200
1883	4.599.600
1886	6.431.000
1888	6.297.300
1889	19.875.000
Total no Império	58.157.520

Não há duvida que o total é avultado, mas o emerito historiador Caio Prado Junior enumera os emprestimos para o Brasil todo e compreendendo uma data muito alem da que é do estrito interesse da minha afirmativa. E' clarissimo que São Paulo teve uma parte muito pequena desse total, que, para o efeito do nosso assunto, devem ser consideradas as parcelas até 1875, quando o total referente ao Brasil todo subia a 20.954.620 ££, o que é pouco!

* * *

A respeito dessa situação, diz o emerito engenheiro economista Adolpho Pinto: "*Não abundando os capitais, nem a Província tendo recursos*

influir e modificar no sentido de melhorar os demais fatores. Assim a Ecologia física pode ser fortemente influenciada pelo maior ou menor empate de capital. O sólo pode ser adulado e aumentada a produção por unidade territorial. O clima mesmo pode ser atenuado nos seus rigores, por meio de artificios que o capital, tal seja êle, pode outorgar. A Ecologia social também pode ser modificada, por meio de um capital mais vultoso, por intermédio de salários mais avolumados e de organização especial entre patrões e empregados. O mesmo se poderá dizer do fator “*mão de obra*”, que visivelmente pode ser influenciado pelo “*capital*”, quer por meio de salários atua na quantidade e na qualidade da “*mão de obra*”. A meu ver o “*transporte*” o fator equacional que mais se influe pelo “*capital*”. De fato, o transporte varia conforme a quantidade de capital empregado. Assim o transporte pode ser ferroviário, rodoviário, pelo mar, ou pelo es-

para comprehender um grande systema de viação aperfeiçoada, certo é que o desenvolvimento ferro-viario só podia operar-se á feição e na medida das conveniências e aspirações das localidades immediatamente interessadas, e na proporção dos seus meios de acção” Adolpho Pinto “*Historia da Viação Publica de São Paulo*”.

* * *

Como o Capital disponível para a elaboração de um sistema barato de transportes, este foi feito com poucos recursos. E' por isso que Adolpho Pinto insiste ao dizer das pessimas condições técnicas das nossas ferrovias: “*Assim é que nas estradas de bitola de 1,m 60 se chegou ao extremo de adoptar rampas de 2 1/2% e nas linhas de 1,m00 não se duvidou ir até 3%, ao mesmo tempo que o raio das curvas descia n'estas no minimo de 100 metros, e o peso dos trilhos cahia a menos de 20 kilogrammas por metro corrente.*

E' evidente que assim apparelhada a via permanente, e sobre ella correndo material rodante adequado ás circumstancias, isto é, leve e escasso, realmente não devia custar muito a primeira installação das vias ferreas paulistas.

Isso explica que o custo inicial de nossas linhas de bitola de 1,m60 subisse apenas a cerca de 60.000\$000 de réis por kilometro, enquanto o das linhas de 1,m00 era a principio de uns 40.000\$000 de réis, reduzindo-se mais tarde até à metade d'esse preço”. Adolpho Pinto

cravo e pode variar nas condições técnicas, conforme a quantidade de capital empregado.

Até o “*consumo*” pode ser influenciado pelo “*capital*” que por meio de propaganda ou por meio de intervenções nos mercados consumidores, varia, aumentando ou diminuindo conforme o vulto do capital empregado.

Entretanto, o “*capital*” sózinho não determina a “*produção*”. Como os mais fatores, com exceção do “*consumo*”, ele apenas o “*possibilita*”, embora possa tornar essa “*possibilidade*” maior ou menor, mais ou menos volumosa a produção decorrente dessa “*possibilidade*”. Assim pois, o “*capital*”, somente conjugado com os mais fatores, pode resultar em produção.

Não se dá o mesmo com o “*consumo*”, o qual obriga ou determina a produção, não se limitando apenas à “*possibilidades*”. O “*consumo*” exige a produção, embora não a localize. O “*consumo*” não se interessa pela proveniência da “*produção*”. Esta, determinada pelo “*consumo*”, terá lugar onde houverem “*possibilidades*” melhores, isto é mais eficientes em quantidade, em qualidade, ou em preço de produção. Isso pode acontecer em lugares diferentes dos que se tem em vista focalizar.

O *transporte* nunca cria a produção, como já temos estafadamente repetido; pois o orgam jamais criou a função. Esta é que obriga imperiosamente o aparecimento daquele. A historia brasileira exhibe disso os casos mais evidentes! Assim, a função mineradora, criou o orgam de transporte “*caminho novo*” e não o “*caminho novo*” que criou a função da mineração!

Só quando a função mineradora exigiu transporte para as grandes massas que consumia, surgiu a necessidade do “*caminho novo*”. Assim, com a ligação entre São Paulo e Rio Grande se deu absolutamente o mesmo! Em primeiro lugar houve a função transportadora, executada por muares e equinos locais, paulistas, baianos e cariocas. Só depois de duas ou três decadas no correr do setecentismo, é que o gado gaúcho apareceu.

Mas então como a carga, a ser consumida pelos habitantes

das Gerais aumentava em progressão formidável, foi preciso lançar mão dos muares sulinos e a seguir, foi imperioso construir uma estrada, por onde e pela qual teriam vindo os milhares de muares e equinos necessários ao transporte requerido pelas zonas auríferas. Então surgiu a estrada construída por Faria e Souza e Cristovam de Abreu Pereira.

Com a "*calçada do Lorena*" aconteceu a mesma coisa!

Essa estrada só foi construída, quando a produção já existente teve que ser orientada para o litoral exportador.

Só então o orgam apareceu, sempre determinado pela função.

Ainda a mesma coisa se deu com a ferrovia! Esta só, surgiu, quando já havia grande massa a transportar e no momento exato em que se fazia mister, pelo aumento das massas de cargas e de passageiros a transportar. Aliás foi o que se deu nos Estados Unidos.

Lá o pioneirismo abria caminho, atraído pelo ouro californiano ou pela fertilidade das terras do Oregon, ou ainda pelas opulentas pradarias do imenso vale do Mississipi ou dos extensos descampados do Colorado. Veiu o boi e com ele o "*cow boy*", os ranchos e a diligencia com as "*out laws*", os "*cherifs*", os "*marshals*" e as lutas contra os indios. Só depois que uma volumosa produção exigiu transportes mais eficientes mais rápidos e mais baratos, a ferrovia surgiu, naturalmente aumentando a produção e o povoamento, que como se sabe, os precedeu. O enorme crescimento da população norte americana e o advento em sólo yankee das avalanches imigratorias anuais, como se poderá ver neste trabalho, de muitas decadas precederam a ferrovia no famoso Oeste norte americano. O povoamento do "*wild-west*" se fez intenso desde 1820 e a ferrovia só chegou ao Pacifico em 1869, ("Mulhall, *loc. cit.*" 500).

Com isso, repetimos mais uma vez, do transporte isolado, não resulta povoamento e produção. É preciso que, ao se iniciar o rudimentar e primitivo transporte, existam já os mais fa-

tores. A produção aumentando, pela conjunção incipiente de todos os fatores, exige melhoria dos meios de transporte.

Só então, a diligencia é substituída pela ferrovia. Mas, então a produção e o povoamento já deveriam ter tido início. Se faltar um só dos fatores da produção, esta não se dará, ainda que a ferrovia seja de ouro, (10) !

É por isso que, de nada tem adiantado os muitos benefícios que o governo Central brasileiro tem realizado em regiões sem a totalidade dos fatores da produção. Essa norma pouco inteligente continua!

O transporte tem muitas relações com o capital emprega-

(10) As nossas estradas paulistas, entretanto nada tinham de ouro. Pelo contrário! Eis o que delas diz uma das maiores autoridades:

“ Assim é que nas estradas de bitola de 1,m60 se chegou ao extremo de adaptar rampas de 21/2% e nas linhas de 1,m00 não se duvidou ir até 3%, ao mesmo tempo que o raio das curvas descia n'estas ao mínimo de 100 metros, e o peso dos trilhos cahia a menos de 20 kilometros por metro corrente.

E' evidente que assim aparelhada a via permanente, e sobre ella correndo material rodante adequado às circumstancias, isto é, leve e escasso, realmente não devia custar muito a primeira installação das vias ferreas paulistas. Isto explica que o custo inicial de nossas linhas de bitola de 1,m60 subisse apenas de 60:000\$000 de réis por kilometro, enquanto o das linhas de 1,m00 era a principio de uns 40:000\$000 de réis, reduzindo-se mais tarde até à metade d'esse preço. Evidentemente esta feição primitiva da industria ferroviaria paulista devia transformar-se com o andar dos tempos e o consequente desenvolvimento economico do paiz. Este desenvolvimento bem póde ser medido pelos termos comparativos da tonelagem das mercadorias de importação e exportação que transitaram na estrada de Santos a Jundiahy, em 1868, logo depois que se abriu ao trafego publico *esse estuario das correntes commerciais de São Paulo*, e em trinta e dois annos depois, ao expirar o seculo XIX. Os algarismos relativos ao trafego, nas duas epocas consideradas, apresentam um movimento de cargas no valor, respectivamente, de 60.000 e 1.100.000 toneladas, em cifra redonda, mantendo-se sensivelmente a mesma — singular coincidência — a proporção de crescimento do numero de viajantes que de quasi 60.000, que foi em 1868, passou a ser aproxima-

do em cada genero de produção. Pode-se mesmo, decompor o fator T da seguinte maneira:

$$T = \frac{\text{Capital} \times \left(\frac{\text{População}}{\text{regional}} \right) \times \text{Ecologia} \times \text{técnica}}{\text{configuração física do sólo} + \text{dificuldades de trafego}} \times \begin{matrix} \text{total} & \text{quantita-} \\ \text{ativo} & \text{e preços} \\ \text{dos} & \text{produtos} \\ \text{transportados.} \end{matrix}$$

Eu penso que essa formula equacional sintetiza todos os elementos que conjugados entram para o complexo do fator T da produção. Cada caso especial naturalmente, consignando valores numericos diferentes para cada elemento, apresenta também diferente o total do seu fator T que deve entrar para a computação geral do valor produtivo, de cada um desses casos especiais focalizado.

Aplicando esses raciocínios ao caso do café, no início da segunda metade do século XIX, temos que então, o fator T teria um

damente de 1.200.000 em 1900. Ora, tendo-se tornado 20 vezes maior que era, ao iniciar-se a construção de suas primeiras grandes linhas, o movimento commercial de São Paulo, reflexo vivo do grau de expansão de sua actividade economica — claro é que o primitivo aparelho ferroviario havia de se tornar insufficiente para um trabalho que assim accrescera, tão descommunalmente, e que novos moldes deviam em tempo supprir as deficiencias das antigas installações. Para a linha de Santos a Jundiahy, *a que recebe em cheio o fluxo e refluxo do commercio internacional do Estado, e tinha a capacidade de trafego de sua unica via notavelmente restringida pelas condições em que fôra estabelecido o systema de tracção na travessia da cordilheira maritima*, o problema naturalmente se apresentou impondo uma solução radical a duplicação da linha em toda a sua estensão, problema que a São Paulo Railway resolveu cabalmente, segundo o contracto celebrado com o Governo da União em 17 de julho de 1895, pelo qual foram modificadas algumas clausulas do contracto de 1856, notavelmente a que dizia respeito ao prazo para resgate da estrada, que foi prorogado até 1927”.

(Adolpho Pinto — “*Historia da Viação Publica de São Paulo*, pág. 93)

valor muito pequeno, pois o Capital, consistente nas tropas de muares e nos toscos e primitivos caminhos, verdadeiras “*trilhas*” estreitíssimas de passagens para animais dispostos em “*fila indiana*”, não poderia ser de vulto. A população regional seria pequena, a qual não compensava a Ecologia magnífica do nosso sertão, com suas terras virgens e ferazes. A técnica primitiva de então só permitia baixos algarismos. Por outro lado, as dificuldades do sólo paulista, exigindo pela sua arestosidade maior esforço de tração e maior desgaste de material, elevavam muito o divisor diminuindo proporcionalmente o resultado final. Dessas operações a conclusão significa a necessidade e a “*possibilidade*” de melhoria dos transportes no Oeste paulista.

Para o calculo do custo dos transportes, deve-se, aproveitando os mesmos elementos da equação anterior, os dispor da seguinte maneira :

$$T = \frac{\left(\begin{array}{c} \text{Configuração fi-} \\ \text{sica do sólo} \end{array} \right) \times \left(\begin{array}{c} \text{Preço dos pro-} \\ \text{ductos a trans-} \\ \text{portar.} \end{array} \right) \times \left(\begin{array}{c} \text{Poder aquisitivo} \\ \text{dos beneficiados} \\ \text{pela ferrovia} \end{array} \right) \times \left(\begin{array}{c} \text{Dificuldades do} \\ \text{trafego} \end{array} \right)}{\text{Capital} \times \text{Massa de cargas transportar} \times \text{técnica}}$$

Daí tira-se a conclusão, a qual deve estar de acordo com o resultado da operação supra.

Dessa equação, applicando-se-lhe os algarismos do caso concreto referente ao café, temos que o Capital que dispunhamos para realizar os estabelecimentos das ferrovias era pequeno, o que acontecia com a Massa de cargas a transportar, (V. nota (8) anterior).

Por outro lado e ainda corroborando em custo elevado do transporte, temos que a configuração física do sólo paulista de aspereza de condições, o que está a exigir condições técnicas mais aperfeiçoadas o que determina, por sua vez frêtes mais altos. O poder aquisitivo dos beneficiados pela ferrovia permite esses altos frêtes cousa que também tem que permitir o preço do producto a transportar. A conclusão disso tudo, é as ferrovias do

Oeste paulista, isto é da região do café oferecem frêtes muito altos; os quais só o café aceita, pelo seu alto preço em relação ao seu peso e ao seu volume, (V. nota (7) anterior).

O fator transporte pelo muar era caríssimo, como vimos neste trabalho, pois por ele, o custo da tonelada quilometro ascendia a preços elevadíssimos. Isso fazia com que a lavoura cafeeira não pudesse se afastar muito do Litoral, para não aumentar muito a quilometragem do transporte. Um aumento dessa quilometragem ia encarecer tanto o produto o qual não poderia substituir com os baixos preços de 4\$500 réis a 6\$000 réis por arroba. Assim frejada a expansão cafeeira só podia arcar com um transporte animal que subisse no maximo a 250 a 260 quilometros de distancia do porto de embarque. Isso quer dizer que a lavoura cafeeira não poderia ir alem de Limeira, ou Rio Claro no maximo, até Araras, Mogi Mirim, de um lado, ou até Capivari, Sorocaba ou Tatui, Tiete e Piracicaba de outro lado. O transporte pelo muar impedia esse abastecimento para regiões mais distantes. Era como um Cerbero a guardar o nosso sertão de alem dessas zonas mencionadas. É que o transporte pelo muar não oferecia "*possibilidades*" para a produção em paragens sertanejas para alem das supras mencionadas dentro de um raio de 250 a 260 quilômetros de Santos.

Eis um exemplo do determinismo negativo, cuja causa reside na falta de transporte barato e eficiente, negando "*possibilidades*" para que o raio de penetração mais alongado.

Essa situação persistiu e teria de persistir até que desaparecesse o entrave que era o transporte pelo muar. E esse desaparecimento parcial afinal surgiu com a ferrovia, até Jundiá em 1867, até Campinas em 1872 e até Rio Claro em 1876.

Isso permitiu, oferecendo "*possibilidades*", a que o raio de penetração, fosse alongado, para mais cerca de 200 quilometros alem dos trilhos ferroviarios em pleno sertão paulista. Daí a expansão cafeeira atingindo Brotas, S. Carlos, Casa Branca,

Botucatú, etc. Destarte quando em 1884 em deante a ferrovia atingiu essas localidades já havia o que transportar, (11). *

O consumo, eu já tenho estafadamente repetido é o fator mais importante de produção. Sem ele, esta jamais seria concretizada.

Enquanto pois o "*consumo*" do café não se fez sentir, a produção do mesmo não teria sido possível. Enquanto pois os grandes consumidores do café não eram em grande quantidade demográfica nem possuíam elevado poder aquisitivo, não teria sido possível a produção, isto é a expansão cafeeira, com tôdas as suas fecundas e rutilantes consequências. Assim, pois o café só poderia ter tido as condições para a sua expansão, quando os seus consumidores ganharam as condições precisas para o importar em grande quantidade.

Eis aí porque, eu já tenho repetido a cultura cafeeira, por isso, não medrou no Norte como não se ficou na Guauabara ao longo da baía que circunda "*a cidade maravilhosa*".

No Norte, o café chegou na terceira década do setecentismo e aí não encontrou as "*possibilidades*" para a sua produção.

Não havia "*consumo*". Os Estados Unidos, ainda Treze Colônias inglesas, com meio milhão de habitantes, comprimidos entre os Apalaches e o Atlantico, não dispunham da quantidade demográfica e muito menos de poder aquisitivo para exigir

(11) A despesa ordinária do transporte de mercadorias em 1884, em todos os paizes foi avaliada em:

SHILLINGS POR TONELADA, 1.000 MILHAS	
Por mar	5
Por canal	20
Por Estrada de ferro	100
Por Estrada de rodagem	300

O shilling então equivalia a 500 réis mais ou menos: Dessa diferença de preços, pode-se verificar a proporção.

Mulhall, Michael G.

"*The Dictionary of Statistics*"

4.^a ed. Londres 1909

e comprar grandes massas de café, determinando a sua expansão. O algodão ainda não havia aparecido, o que só daria três quartos de século depois.

O ouro californiano só em meados do oitocentismo iria influir no sentido de aumentar o poder aquisitivo norte americano.

Assim os norte americanos engatinhavam ainda!

A Europa só com cem milhões de habitantes, ainda em grande parte vivendo em meio rural, e sem lustro de civilização, não exigia café para seu consumo. Resultado este não determinava nada para o café. Por isso, em 1770, o café procurou o Rio de Janeiro.

Ainda nessa época, apesar de que a situação tenha melhorado muito para o consumo do café, ainda não havia sido propiciado para este o consumo determinante da sua expansão, e portanto, uma situação de exigir para o café maior produção.

Eis porque o café não se fixou no Norte, nem em torno da cidade do Rio de Janeiro.

Tivesse havido consumo para o café no século XVIII ou no início do XIX, estou certo que, ele se teria radicado no Norte ou na Guanabara.

Teríamos tido a evolução brasileira inteiramente diferente!

Uma grande evolução, entretanto teve lugar nos países que formam os grandes mercados dos consumidores de café. Esse acontecimento veio repercutir nas páginas da história brasileira, causando verdadeiras revoluções econômicas, sociais e políticas, as quais tem sido apreciadas unicamente nas suas superficialidades externas, não sendo aprofundadas nos seus alicerces fundamentais. É que uma falha concepção de "*historia*", até hoje reinante tem-na reduzido a uma méra e cronológica reportagem, mais ou menos bem arrumada, em simbiose com um anedotário, em que são ressaltadas minúcias inteiramente inúteis descritas com orgia de detalhes.

Fosse a "*historia*" bem concebida, com especial destaque

das causas e consequências, as relações de razões e efeitos do "*consumo*" do café já teriam se evidenciado aos olhos pouco atilados dos que se tem ocupado do passado brasileiro.

Assim, ao se estudar um fenômeno historico qualquer, devemos syndicar das causas que os produzem; mesmo porque a ciência que trata de reconstituir um capítulo do passado é a ciência dos "*porquês*". Tudo em historia tem o seu "*porquê*". Assim, tambem a expansão cafeeira forçosamente tem os seus. Estudemo-lo:

Nas primeiras decadas do século XIX, não havia consumo para o café brasileiro. A população norte americana não havia ainda atingido os seis milhões, a Europa, sempre em guerras, via suas portas fechar ao comercio internacional, em razão das lutas napoleonicas. Mas os norte americanos, coincidindo com o século, entravam decididos no ciclo do algodão, fonte de riqueza invejável que lhe havia sido proporcionada pela maravilhosa invenção do descaroçador mecanico de Ely Whitney e que prometia um aumento progressivo, devido a mecanização da Industria britanica, como já vimos.

O algodão, iniciado em 1800, foi pois a primeira base da prosperidade norte americana. A intensa produção norte americana alimentava o magnifico parque industrial do Lancashire, que Arkwright, Hargreaves, Cartwright, Crompton e outros haviam mecanizado, com seus milhares de teares mecanicos, as suas Jennies, etc. Os ingleses enriquecidos pelos Watts, Saverys, Darby, Newcomen, Stephenson e outros pagavam em ouro as importações que faziam do algodão americano. Daí o enorme enriquecimento dos norte americanos que tiveram o seu poder aquisitivo aumentado e proporcionalmente ampliado o seu nivel de vida. (V. Prefácio do Boletim, 118, da F. F. C. e L. da U. S. P.).

Com esses fatos indeclináveis, o norte americano poude exigir café para o seu "*consumo*". Era uma exigencia em geral, porem sem ser para um determinado café de procedencia certa.

Aconteceu porem que, essa exigencia encontrou no Brasil, ou mais, particularmente no vale do rio Paraiba, as maiores e mais marcadas "*possibilidade*".

Aqui haviam "*possibilidades*" maiores, evidenciadas pela maior produtividade das nossas terras, pelas maiores disponibilidades em "*mão de obra*" e em "*capitais*", provindas dos restos da gorda mineração que havia concentrado no século anterior nas Gerais, massas de mão de obra e de capitais. Com a cessação da mineração, essas reservas em mão de obra e em capitais, naturalmente, procuraram uma outra aplicação. Estavam disponiveis!

Com isso, vê-se bem que a ação determinadora do "*consumo*" norte americano recairia fatalmente no café fluminense.

Por certo, as Antilhas teriam podido suprir, o "*consumo*" norte americano, se aproveitando de uma situação geográfica mais proxima e portanto decisiva em se tratando de navios à vela; isto é sendo as Antilhas mais proximas, o transporte à vela, pela careza em que ficava o brasileiro, daria essas ilhas tal vantagem, que elas ganhariam a batalha econômica travada entre o café antilhano e o café brasileiro. Mas nessa precisa ocasião em que o nosso país ia ser batido em competição econômica, exatamente da mesma forma que na segunda batalha econômica do açúcar em que este produto brasileiro nordestino sofria rude derrota diante do congênere antilhano; três acontecimentos se sucederam na evolução da humanidade que, modificando o cenario da luta, deram a vitoria ao café brasileiro. Esses acontecimentos, verdadeiros milagres na historia do nosso café foram:

- a) Invenção do navio a vapor, o qual, como já vimos, dotado de muito maiores velocidade, capacidade de transporte, regularidade e segurança, eliminou a vantagem das Antilhas a respeito da distancia;
- b) A proibição do tráfico de escravos, nas possessões inglesas, em 1807, pondo termo vitorioso à campanha de

Wilberforce. Essa medida veio impedir que o fator equacional da produção pudesse ser removido. Daí, a impossibilidade da Jamaica, S. Domingos, Barbados, S. Cristovam, Tobago, Antigua, Nevis, Trinidad, etc., produzissem café, concorrendo com o Brasil. Essa situação referente à mão de obra desorganizou a produção ;

- c) As guerras napoleônicas, colocando as possessões espanholas, como Cuba, Porto Rico, etc., no campo oposto ao da Inglaterra a rainha dos mares e com isso essa região não pôde expor a sua produção, daí ficando tudo desorganizado. O mesmo se poderá dizer das ilhas francesas e holandesas, como de Haiti, Guadelupe, Martinica, Maria Galante, etc. A desorganização nessas ilhas continuou por muitas décadas, (12).

Não tivessem havido esses três acontecimentos, fazendo a batalha econômica do café se decidir pelo Brasil, as Antilhas se valeriam da sua insuperável situação geográfica, para se aproveitar do mercado consumidor norte americano, o qual, com o algodão, já se projetava gigantesco e miraculosamente cheio de promessas.

O outro mercado de consumo para o café brasileiro era o europeu. Já vimos neste trabalho, como aumentava a população da Europa. Ela, que era de 175 milhões no início do século, passou a ser de 350 milhões em 1890, isto é quando o século ainda não findava, sendo que nesse aumento de 100% em um século, mais cresceram justamente as populações dos países mais consumidores do café, como a Alemanha, a Holanda, a Bélgica, a Suecia, a Noruega, e a Dinamarca.

Dessa situação teria nascido a expansão cafeeira pelo Vale do Paraíba.

(12) Essas causas determinaram uma certa enforia econômica no açúcar brasileiro, que livre da concorrência antilhana teve melhores condições.

Assim a evolução da prosperidade norte americana, calçada no ciclo do algodão, do qual tratamos com mais minúcias em outra parte deste trabalho, mas que em suas linhas gerais sempre caminhou progressivamente, como vimos, determinou também o contínuo aumento da cultura cafeeira no Brasil, não só avançando pelo rio Paraíba arriba, mas se alastrando pelo Oeste planaltino, até onde o custo de transporte pelo mar permitia, isto é até Limeira, mais ou menos.

Quando o ouro californiano em 1849 se derramou esplendoroso sobre os Estados Unidos, naturalmente causou não poucas consequências, uma das quais foi elevar ainda mais o poder aquisitivo e o nível de vida do povo yankee. Isso atraiu enormes avalanches imigratórias, aumentando colossalmente a população desse povo norte americano de grandes bebedores de café. Daí, um imenso crescimento do consumo do café, o que determinou enorme aumento da produção, para satisfazer esse consumo e para ocorrer a esse aumento de produção, o qual se fazia imperioso, houve necessidade da expansão da lavoura cafeeira pelo Oeste. O advento da ferrovia barateando enormemente o transporte, ofereceu à essa expansão a "*possibilidade*" que teve lugar, porque outras "*possibilidades*" se conjungaram.

Resumindo e esquematizando o que ficou dito, temos os seguintes quadros:

*Causas da expansão do
café no Vale do Paraíba
na primeira metade do
século XIX*

{ consumo norte americano causado
pelo algodão.
consumo europeu causado por vá-
rios fatores demográficos, econômi-
cos e sociais. (Industrialização ur-
banizações das populações euro-
peias).

Causas determinadoras da expansão do café no Oeste paulista na segunda metade do século XIX.

consumo norte americano causado pelo ouro californiano.

consumo europeu causado pelo aumento demográfico da Europa, pela sua industrialização e pela consequente urbanização de suas populações.

Um desses elementos causais que faltasse, não teríamos tido a evolução cafeeira. Além dessas causas mais gerais e determinadoras, outras mais particulares e possibilitadores se fizeram notar.

Foram as seguintes :

Causas possibilitadoras da expansão do café no Oeste paulista na segunda metade do século XIX.

Fertilidade do sólo que produzia mais ou menos. Composição química e física do sólo.
Configuração topográfica do sólo.

Mão de Obra

Capital em quantidade relativamente grande

Transporte { Advento e expansão da ferrovia.
Advento do navio a vapor

CAPÍTULO XI

O CONSUMO, O PREÇO E A PRODUÇÃO

Sabe-se, e eu tenho repetido um sem número de vezes, que o “*consumo*” determina a produção, embora não a localize. Por isso eu não repetirei mais o que já tenho feito talvez em demasia; o que seria aliás indesculpável, caso este presente trabalho não tivesse o objetivo didático.

O “*consumo*” aumentando, naturalmente a produção tem fatalmente que aumentar e o meio para o “*consumo*” determinar o aumento da produção é o preço.

O café não escapou dessas regras!

Como vimos no capítulo anterior, o café, em matéria de “*consumo*”, pode-se enquadrar no seguinte esquema:

<i>consumo do café no século XIX</i>	{	Consumo norte americano	{	Consumo causado pelo ciclo do algodão, acompanhando-o em toda a sua evolução principalmente da primeira metade do século XIX.
				Aumento do <i>consumo</i> causado pelo ouro californiano, na segunda metade do século XIX.
	{	Consumo europeu —		causado pela urbanização e pela industrialização da Europa.

Como dissemos acima, o meio empregado pelo *consumo* para ser obtido o aumento da produção, é consistente no preço pago pelo consumidor. O preço, de acôrdo pois com a oferta e a procura, tem que variar, subindo quando há aumento de procura ou quando há diminuição de oferta e baixando quando há desinteresse do consumidor ou quando superexiste o produto.

As oscilações de preços do café, no decorrer do século XIX, confirmam, nas suas linhas gerais, esses raciocínios.

Assim, no início do século XIX, a euforia causada nos Estados Unidos pelo algodão norte americano, cujo ciclo foi possibilitado pela maravilhosa invenção de Ely Whitney, o preço do café teve um grande surto de alta, passando de 3\$000 réis em 1801, de 2\$400 réis em 1802, 1803 e de 3\$000 réis em 1804, 1805, 1806, 1807, de 1\$600 réis em 1808, chegando a 1\$200 réis e 1\$300 réis em 1812 e 1813 para 6\$400 réis em 1821 e 6\$800 réis em 1822, (todos esses preços são por arroba). A mesma coisa se deu em meados do século, em relação ao ouro californiano. Este, injetado em grande dóse no organismo norte americano, causou no paciente um estado de euforia correspondente a uma elevação de nível de vida do que é consequência um notável crescimento de preços entre os quais os do café.

Este que, em 1847 estava em 2\$718 réis por arroba, em 1848 em 2\$599 réis por arroba e em 1849 em 2\$492 réis, pulou para 6\$729 réis, em 1872, (1).

(1) — A oscilação dos preços vigentes para o café, os quais eu enumero em uma lista desde 1802 até 1872, reproduzida do trabalho do eminente Prof. Taunay, a sua "*Historia do Café*", confirma êsses raciocínios, pois o valor do produto, que se mantinha baixo, a 1\$700 réis por arroba, em 1808 e a 2\$300 réis por arroba em 1813, graças ao aumento do consumo na Europa, já livre das guerras napoleônicas e nos Estados Unidos, enriquecidas pelo algodão, triplicaram e quadriplicaram, como se pôde vêr na lista acima indo a 6\$400 réis em 1820 a 6 mil réis em 1821.

Depois outros fatores intervieram para a baixa, até que em 1856, de novo o café grimpava às altas camadas, atingindo daí em diante 4, 5,

6 e 7 mil réis por arroba. O câmbio se mantendo na casa dos 25 a 30, mais ou menos estabilizado, também sustentava em igualdade o valor da libra esterlina ouro, como se vê dêste trabalho. Era o poder aquisitivo do norte americano elevado mais ainda pelo ouro californiano e o aumento do consumo europeu causado por uma enorme série de fatores analisados no texto deste trabalho.

Os preços ascenderiam ainda a somas muito mais elevadas se não fosse o aumento da produção decorrente do aumento das culturas, alaistradas pelo Oeste paulista. Isso mantinha o relativo equilibrio entre a oferta e a procura, isto é entre a produção e o consumo.

Eis a lista de preços: (Prof. Taunay, "*Hist. do Café*", III).

Por Arroba de Café

1802	2\$400 réis
1803	2\$400 réis
1808	1\$200 a 1\$700 réis
1812	2\$000 a 1\$200 a 1\$400 réis
1813	1\$200 a 2\$300 réis
1814	2\$300 a 2\$400 réis
1818	5\$700 réis
1820	6\$400
1821	6\$800
1822	5\$300
1823	4\$900
1824	3\$200
1825	3\$150
1826	2\$850
1827	3\$150
1828	2\$600
1829	3\$700
1830	3\$500
1831	4\$100
1832	4\$000
1833	3\$800
1834	3\$600
1835	3\$500
1836	3\$550
1837	3\$460
1838	3\$124
1839	3\$466

Só posso attribuir essa enorme alta, a qual triplicou os preços, a um grande aumento do *consumo*, o qual fatalmente deve ter causas e gerar consequência. A causa, a meu ver foi o ouro californiano e a consequência, a grande expansão da lavoura

1840	3\$623
1841	3\$588
1842	3\$381
1843	3\$084
1844	2\$824
1845	2\$912
1846	3\$064
1847	2\$718
1848	2\$599
1849	2\$492
1850	3\$884
1851	3\$097
1852	3\$396
1853	3\$764
1854	3\$896
1855	3\$890
1856	4\$031
1857	4\$627
1858	5\$167
1859	5\$199
1860	5\$824
1861	5\$501
1862	6\$440
1863	6\$739
1864	6\$468
1865	6\$285
1866	5\$670
1867	5\$513
1868	6\$099
1869	6\$164
1870	6\$301
1871	6\$064
1872	7\$694

de café, para além de Limeira, Mogi Mirim, Porto Feliz, etc. (2).

Esse preço, para ser bem apreendido, deve ser convertido em moeda de valor atuar. Para realizar isso devemos multiplicar esse total no mínimo por vinte.

Com isso, em dinheiro atual, o café valeria 153\$000 réis por arroba.

Como a saca de café tem quatro arrobas, o seu valor seria 615\$320 réis.

(2) De facto, desta estatística referente à exportações cafeeiras em arrobas, que, data venia reproduzo do Prof. Taunay, "*Hist. do Café*", VI, 19, vê-se com nitidez a veracidade dos raciocínios acima:

1839	.....	899.324
1840	.....	1.068.418
1841	.....	1.028.368
1842	.....	1.152.608
1843	.....	1.165.631
1844	.....	1.232.953
1845	.....	1.191.641
1846	.....	1.511.096
1847	.....	1.641.560
1848	.....	1.710.715
1849	.....	1.459.968
1850	.....	1.343.484
1851	.....	2.040.405
1852	.....	1.906.472
1853	.....	1.988.197
1855	.....	2.408.256
1856	.....	2.098.312
1857	.....	2.099.480
1859	.....	2.030.266
1860	.....	2.127.219
1869	.....	2.564.975
1871	.....	2.358.001

Esse enorme aumento de produção, consequencia natural de proporcional crescimento das plantações foi sem duvida levada a efeito em virtude dos preços elevados. Disso, se conclue que há uma correlação entre o preço do produto e a plantação. (V. notas 1 e 2 deste capitulo).

CAPITULO XII

O LATIFUNDIO PAULISTA

Genesis, climax, agonia e morte do patriciado rural paulista.

Nos dois primeiros séculos, isto é no quinhentismo e no seiscentismo preponderou em S. Paulo o regimen da poliprodução, ao lado da pequena propriedade, semi rural e semi urbana, aliado a um grande patriarcalismo como temos visto, formação herdada do iberico, tal como eu analiso nos meus livros, escritos ainda na minha remota juventude: "*Raça de Gigantes*" e "*Primeiros troncos paulistas e os cruzamentos euro americanos*"

De facto, sendo o Planalto piratiningano uma rigorosa autarquia, a mais perfeita que o mundo tem evidenciado, por via da arestosissima Serra do Mar, importando e exportando pouquissimo e cousas muito ligeiras, a nossa terra tinha que produzir de tudo para satisfazer suas, embora apoucadas, necessidades. Daí a poliprodução que se verifica na enorme massa da documentação oficial existente e já publicada, como já temos repetido muitas vezes neste livro.

Dessa poliprodução planaltina, conclue-se a pequena propriedade, pois é esse regime de divisão territorial que melhor se casa com a poliprodução. Não que o latifundio não possa ser poliprodutor! Pode e temo-lo encontrado, às vezes nessa faixa, mas geralmente e especialmente no caso piratiningano dos dois primeiros séculos a policultura exigia imperiosamente a pequena propriedade. E' que então a área cultivada, era muito pequena para comportar o latifundio, em face do numero relativamente elevado de povoadores, noventa e cinco por cento dos

quais produtores agrícolas e democraticamente todos proprietários de terras as quais abundavam e eram de facilíma aquisição. Corroborando nesse sentido temos que as distancias não podiam ser grandes. Disso teria resultado a concretização da estruturação semi urbana-semi rural da população, a qual já havia herdado essa feição de seus antepassados principalmente lusos.

A minima extensão de terras aproveitaveis para a cultura e para a obrigatoria poliprodução, se situava dentro de um apertado circulo, que, indo da atual Vila Mariana ao Ipiranga e Moóca, atravessava o Anhembi e sôbre o Arujá e pelo Patuai ia até a Cantareira, Juqueri, Jaraguá, Itamburê, Caucaya, Apotribú, Cutii, Quitaúna, Caxingui, Pinheiros, etc, voltando, por onde hoje está o Morumbi, Ibirapuera, etc., tornando ao ponto de partida, no espigão divisor das aguas do Tamanduateí e do Jurubatuba. Na área abarcada por esse contorno, a qual era, em media pauperrima de fertilidade, terra de "barba de bóde", deveria ser localizada a poliprodução de uma quantidade relativamente elevada de gente, com o que a densidade demografica se fazia apreciavel. Ora, como se poderia compreender e explicar isso tudo, sem admitir a pequena propriedade? Os poliprodutores planaltinos estariam comprimidos como '*sardinhas em lata*', nesse estreito circulo, no qual as terras ricas, férteis, humíferas, de boa composição quimica escaceavam. Esse raciocínio é amplamente confirmado pela imensa massa documental que consultei, não só da de publicação oficial, como a inédita, ainda virgem de decifração, guardada no velho Arquivo do Estado.

Como é facil de se concluir e eu já afirmei acima, as distancias, dentro desse apertado circulo, eram minimas. Isso teria dispensado qualquer orgão de locomoção. De facto, os documentos dos dois primeiros séculos, não registrando veículo algum e sendo muito parcos na constatação de equídeos ou de muares, confirmam esse raciocínio e comprovam bem a desnecessidade desses elementos de locomoção, pois que as distancias eram tão curtas que a transposição delas, se fazia à pé.

Naturalmente, como acima já ficou dito, isso confirma a indole semi urbana; trazida pelo povoador luso, em tão flagrantes contraste com que sucedeu no Nordeste açucareiro, que albergou grande latifundio, criando um espirito tão em antiteses com o originario de Portugal, como se vê dos luminosos escritos de Gilberto Freyre.

Quanto a autarquia rigorosa em que viveu o Planalto, tinha base causal, não só no isolamento produzido pela muralha serrana, mas também no isolamento, causado pela imensidão das distancias oceanicas, difficilmente transpostas pela trôpega e ineficiente navegação à véla, e pelo isolamento resultante da falta de densidade comercial, isto é da falta de importação e da ausencia de exportação planaltinada e para a Metrópole. De facto, a importação da Metrópole era quase nula, pois o planaltino, pobre como era e sem rendimentos, não tinha poder aquisitivo e nem elevado nivel de vida, nada exportava, porque o Planalto, colocado nos confins tropicais do Capricórnio, gosava de temperatura amena e temperada e assim não podia exportar seus produtos para Metrópole, igualmente em zona de clima temperado, porque esta já os possuia, muitissimo mais baratos. Igualmente o Planalto não exportava para as demais colonias luso-brasileiras porque estas podiam importar os mesmos produtos da Metrópole, cousa que podiam fazer em muito melhores condições de preço porque vinham, como carga de retorno, pagando fretes baixissimos.

Em sintese, a autarquia planaltina era a mais rigorosa possivel, pois baseava-se em quatro causas, cada uma delas já de si, tornando o isolamento quase absoluto:

- a) A causa orográfica, consistente na Serra do Mar, que como uma muralha impermeabilizava a região dos contactos com o exterior.
- b) A causa das distancias enormes vencidas pelos lerdos e minusculos navios à vela de mesquinha capacidade continente.

- c) A causa climática que tornava o Planalto semelhante Metrópole, impossibilitando o intercâmbio exportador para a Europa.
- d) A causa econômica demográfica que marcava o planalto, habitado por muita gente dotada de mínimo poder aquisitivo e um baixíssimo nível de vida, não podendo ter grande consumo e, por isso, não alimentando comércio.

A resultando dessas causas conjugadas foi a mais fechada autarquia que imaginar se possa. Não sei se a História do Mundo pode apresentar outro caso igual. Disso, como já ficou asseverado, a poliprodução e daí, com a área aproveitável, no Planalto, para essa poliprodução, a pequena propriedade, que com a formação semi urbana e semi rural herdada do povoador luso, e o patriarcalismo da mesma origem completou o molde no qual deveria se plasmar a configuração do morador planaltino, durante século e meio, desde 1550 quando se iniciou o povoamento do Planalto até 1699, quando o ouro iniciou não só nova época econômica, mas nova época social e nova época psicológica.

Com isso, temos que, nos dois primeiros séculos, o Planalto não teve latifúndio, como não teve patriciado rural.

Tudo quanto se tem dito em contrário não passa de fantasia baseada nos erros espetaculares e indesculpáveis de Pedro Taques, cuja megalomania enganou muita gente de boa fé, que ludibriada pelos deslises do “*linhagista*”, ergueu vistosas construções, as quais, sem base na verdade, tinham fatalmente de ruir. Evidentemente, esses insígnies intelectuais que construíram sobre as areias movediças das tradições verbais veiculadas por Pedro Taques, não incidiram em culpa, pois não havia outro material de análise histórica, além de registrado pelo cronista luso paulista do setecentismo, que tem sido até agora tido como um “*tabú*” intocável ou um semi Deus e indissentível fabricante de indesejáveis mitos. O emérito sociólogo e pensador Olivei-

ra Vianna, um dos intelectuais que, pelas suas brilhantes reconstituições do passado, mais influencia exerceram na minha formação, em uma das suas luminosas ressurreições de quadros históricos, buscou elementos para seu objetivo, nos relatos megalomânicos do “*linhagista*” luso-planaltino. O resultado não podia deixar de ser menos feliz. Entretanto, apesar disso, a restauração histórica operada pelo eminente sociólogo fluminense apresenta muitas cores da insofismável verdade da qual ninguém pode fugir, tal é a evidência estribada na lógica e na razão natural das cousas. Muita cousa dos magníficos trabalhos de Oliveira Vianna são aplaudidas por mim, pois nelas reconheço muita exatidão, confirmada pela pesquisa.

Do exposto acima decorre então que o Planalto paulista não teve latifúndio e jamais fez figurar um patriciado rural? Não. Esse latifúndio e essa aristocracia existiram, mas a existência desses importantíssimos sulcos sociológicos, na divisão da propriedade territorial paulista e na estruturação da sociedade planaltina, só teve lugar mais tarde, como vamos ver.

A evolução da velha pequena propriedade do quinhentismo e do seiscentismo remotos, para o latifúndio rural de épocas mais recentes teria tido lugar do seguinte modo:

A constituição no Planalto da “*retaguarda econômica*” e o facto evidente de terem os paulistas se dedicado à exploração indireta da mineração nas Gerais, como se vê de Simonsen, obrigou-os à expansão rural, aumentando enormemente os núcleos rurais já existentes como de Atibaia, Jaguarí, Itú, Sorocaba, etc., como a fundação de outros como Campinas, Mogi Mirim, etc., e o aproveitamento de áreas cultiváveis entre esses núcleos de atividades agrícolas. Dessa expansão magnífica, refletida no enorme aumento demográfico de S. Paulo, o paulista foi se afazendendo, se criando no espírito rural evoluído do velho semi urbanismo seiscentista. Essas fazendas, naturalmente pela vastidão territorial do Oeste paulista teriam sido de grande

proporções, nas quais se isolavam as enormes famílias dos patriarcais paulistas setecentistas.

Essa teria sido a génese do latifúndio e do espírito paulista os quais só tiveram lugar no setecentismo.

O advento e a especialização da cultura da cana, com o fabrico do açúcar, fixaram e consolidaram esses traços da evolução da história sociológica paulista. Como se sabe e eu venho fazendo certo, o planalto paulista foi o fornecedor de açúcar das Gerais, o que teria causado a extraordinária evolução progressiva demográfica e económica paulista, o aumento formidável da escravaria, que se africanizou, mesmo porque não havia outra fonte de abastecimento de mão de obra que não a África e o Nordeste brasileiro. Não havia mais o apresamento do ameríndio, de modo que só o negro passou a encher as senzalas e a população paulista se amultou. Só então, com o latifúndio da cana de açúcar, se concretizou a estruturação social e disso resultou o patriciado rural paulista.

Entretanto, o latifúndio açucareiro paulista não tinha as proporções do nordestino. De acôrdo com dados que encontrei na "*Historia do Café*", do Prof. Taunay, que os reproduziu de Machado de Oliveira, o latifúndio açucareiro paulista era, em média de uma legua quadrada mais ou menos, ou seja cerca de quarenta quilómetros quadrados, com cerca de 234 escravos. E' pouco? E' muito? Compare-se com o nordestino descrito por Gilberto Freyre!

Esse latifúndio açucareiro teve vigência durante um longo século e estratificou bem a aristocracia rural que se formava e se enriquecia com a exportação do açúcar e com o abastecimento das Gerais. Isso porem só dos meados do século XVIII, em diante, (1).

(1) — Não há duvida de que o latifúndio tem sempre eliminado a existencia de grandes centros urbanos. Em abono disso temos que, em

Em media 3 ou 4 gerações sucessivas viveram sob esse regime latifundiário dele submetendo a sua formação e educando a sua mentalidade.

1837, a província de S. Paulo tinha uma população de 326.902 habitantes, segundo Daniel Pedro Müller, citado por Taunay (*op. cit.* IV, 95). Como nessa ocasião imperavam os latifúndios, não tínhamos grandes cidades. Assim, as maiores cidades eram:

S. Paulo	.....	21.993	habs.	isto é 6,7% do total		
Curitiba	....	16.157	"	" " 4,9% " "	(zona de grandes lat.)	
Taubaté	.....	11.833	"	" " 3,6% " "	(restos da prop. aurífera)	
Bragança	.....	11.833	"	" " 3,5% " "	(zona do açúcar)	
Itapetininga	..	11.510	"	" " 3,5% " "	(zona do luar)	
P. Feliz	.....	11.293	"	" " 3,3% " "	(zona do açúcar)	
Itú	.....	11.146	"	" " 3,3% " "	(zona do açúcar)	

A respeito disso já disse o erudito sociólogo Oliveira Vianna, (*"Populações Meridionais"*).

"Sobre os núcleos urbanos do interior não é menos sensível esta ação simplificadora dos grandes domínios. Nas cidades concentram-se os commerciantes, os artesãos de todo o genero. O desenvolvimento das indústrias e do commercio locais produz o desenvolvimento correspondente dos centros urbanos locais. Desde que, numa dada região, o commercio é vegetante e a industria rudimentar, soffrem os seus núcleos urbanos, "villas", "aldeias", "povoados", "arraiaes", a consequencia deste facto — e, ou não se formam, ou atrophiam-se também. Dahi a extranheza de todos os observadores deante da mesquinhez das nossas cidades do interior".

O latifúndio sendo poliprodutor e autarquico economicamente para satisfazer todas as precisões do consumo *"intra muros"* e isolado do mundo externo, não tem necessidade de emporios commerciaes e de entrepostos fornecedores. Assim se estiolariam os centros commerciaes e por isso os núcleos urbanos. Observem-se, por exemplo, os núcleos açucareiros e latifundiarios do Nordeste. A não serem as capitais das Capitánias, Províncias e depois Estados, não havia e não há grandes centros urbanos. A mesma observação se pode fazer nos Estados Unidos.

Na parte sulina, onde havia o latifúndio escravocrata, não se vê em grandes centros urbanos, os quaes tomaram incremento no Norte, onde a pequena propriedade reinava.

O advento do café e o estabelecimento dessa cultura, fixou um tipo especial de latifúndio, intercalado e coexistente com o açucareiro.

De facto, o latifúndio cafeeiro era diferente do açucareiro, segundo dados oferecidos pelo Prof. Taunay e extraídos de Machado de Oliveira. Menor em área (tinha apenas um quarto da extensão territorial do açucareiro), era, entretanto, muito mais povoado, pois sendo menor albergava maior número de habitantes, isto é, em área total muitíssimo menor, adensava uma população de 4 1/2 vezes maior. Mas, o isolamento que caracterizava todos os latifúndios era o mesmo. O latifúndio cafeeiro, intercalado dentro da área da cana, se isolava dos centros urbanos e aí forjava com intensidade, o espírito rural. Assim, quando em meados do oitocentismo isto é do século XIX, surgiu o tipo paulista do patriciado rural, este vinha formado pelos dois senhores latifundiários: o açucareiro e o cafeeiro, localizado este no círculo territorial do açúcar e ambos confundidos na mesma camada social.

Não se pense que, antes do advento do café no Oeste paulista o que se deu, mais ou menos em 1835 a 1840, não houvesse o latifúndio, o "*land lord*" e o espírito rural. Havia tudo isso, desde, mais ou menos, 1750 embora com menor intensidade, se resumindo no latifundiário açucareiro. O latifúndio cafeeiro, embora muito menor, mas mais povoado e muito mais rendoso completou-o, ou antes engrossou a camada dos "*land lords*" do açúcar.

O latifúndio do café depois, isto é a partir mais ou menos de 1870, tomou outra feição. O aumento incoercível do consumo do café, como mostramos em outros tópicos deste trabalho, obrigou a expansão cafeeira, que determinou a invasão dos sertões do Oeste, além de Rio Claro, pela onda verde dos cafesaís que iam substituindo a mata virgem na medida que o plantio da lavoura de café avançava. A técnica dos transportes tendo determinado o início da nossa viação ferrea, permitiu, pelo enorme

barateamento dos transportes, a dilatação da área plantada com o café e daí o aprofundamento das fazendas pioneiras da avançada rural do café. Com maior isolamento e em áreas territoriais incomensuravelmente maiores, o latifundio cafeeiro entre 1870 e 1890 mais ou menos cresceu formidavelmente. Foi então o verdadeiro latifundio cafeeiro, com cerca de 2 ou 3 léguas quadradas de superfície, (2).

Então, o território paulista, com centenas de latifundios poliprodutores, isolados nas selvas do sertão paulista, sem comunicações com o exterior, autárquico, dispensando tratos mercantis, não comportou centros urbanos de valia. A própria, capital da província piratiningana não ultrapassava a 23.000 habitantes e além desse núcleo urbano, entreposto comercial com um riquíssimo hinterland, não havia nenhum outro aglomerado citadino de vulto.

Campinas, com dificuldade ia a 10.000 com toda a sua população rural. Sorocaba, Piracicaba, Itapetininga, etc., ostentavam cerca de 2.000. Rio Claro, Limeira, S. Carlos, Mogi Mirim, Araras, Araraquara etc., não comportavam mais de 500 a 1 000 habitantes. (Ver estatísticas minuciosas em outro capítulo deste trabalho).

Eis o arcabouço latifundiário de S. Paulo!

Ai, e seus imensos tratos de terra, os rurais formaram o

(2) “ Por essa época, a organização autárquica das grandes fazendas restringia ainda mais as possibilidades de intercâmbio interno, da criação de valores imobiliários e do acúmulo de economias.

Essa organização tinha sido necessária no passado e a ela se deve a possibilidade da abertura das lavouras no sertão.

De fato, em meio hostil, sem organização, sem transportes, esse tipo da fazenda autárquica era necessária para a exploração da terra. Assim como a Casa Grande tinha propiciado a evolução da indústria açucareira, assim também esse novo patriarcado propiciou a do café. Foi ele que permitiu, em menos de 50 anos, no século XIX, que o Brasil se tornasse o seu maior produtor mundial”. Simonsen, “ Aspectos”.

patriciado, que se foi reunir intimamente ao preexistente do açúcar, da tropa e do café da primeira metade do século. Esses senhores patriarcais e escravocratas se havendo enriquecido com os bons preços do café, morando confortavel e luxuosamente em seus latifundios, iam sempre à Europa, onde delapidavam largamente suas rendas.

A garrida Paulicéia era para êles, apenas passagem!

Nessa quadra do século XIX, S. Paulo era o interior rural, onde se processava a evolução e a ampliação de sua nobreza agricola.

A sua capital, mirrado entreposto sem comercio, servindo a um hinterland autarquico, não se havia desenvolvido. Seu perimetro urbano que não crescia, era o mesmo que de 100 anos atrás. Sua minguada população demorou muitas decadas para sair da casa dos 20 mil.

Eu conheci varios latifundios dessa época. Entre estes haviam os do Visconde de Rio Claro, autentico “*land lord*” do patriciado rural em cujos quadros ele brilhava em grande destaque, como um fulgente astro rei, acompanhado de seus satelites que as dezenas orbitavam submissos, como determinava o regime de “*clan*”, então imperante, em torno do centro magestático de seu sistema sideral. Os latifundios do Visconde do Rio Claro, tinham os nomes de S. José e de Sta. Eliza.

Aquele existe até hoje, em estado de grande mutilação. Este, repartido entre os muitos filhos do patriarcal titular do segundo imperio formou dezenas de outros pequenos latifundios, que, constelando o céu do interior paulista, logo com brilho proprio, se transformaram em astro nuclear de muitos satelites, (3).

(3) — “*O brasileiro que pode, diz Tavares Bastos (“Cartas do solitario”, pag. 215) é agricultor; vai exercer a unica verdadeiramente nobre profissão da terra. Os empregos servis, elle os pospõe. Esse é o orgulho nacional. Recordai-vos dos ares senhoris e certas maneiras fidalgas do grande proprietario: eis o typo do brasileiro rico. Exprimo o pen-*



Um aristocrata da caféicultura,
o Visconde do Rio Claro, José
Estanislau de Oliveira

O advento das ferrovias quebrou esses velhos latifúndios, eliminando deles o isolamento e portanto a policultura, bem como determinando a intensificação comercial, com o que houve a expansão não pequena dos centros urbanos e dos entrepostos mercantis. (4), (5).

samento de muitos observadores", Oliveira Vianna, (" *Populações Meridionaes do Brasil*", serie Brasiliama).

* * *

Explicando a gênese e a evolução do espírito de "clan", do corrente dessa situação, Oliveira Vianna (" *Populações Meridionaes*") magistralmente escreve o seguinte:

"O que impelle a nossa população inferior dos campos a congregarse sob os senhores territoriais é a necessidade de defesa contra a anarchia branca, dominando, de alto a baixo, desde os primeiros séculos, toda a sociedade rural".

* * *

Abundando ainda na mesma ordem de ideais, Oliveira Vianna, diz:

"De modo que aquella parte da população colonial que não tem a independencia economica, nem a força material, nem o prestigio dos grandes caudilhos fazendeiros — parentes, amigos ou vizinhos" dos camaristas — procura naturalmente collocar-se, como abrigo às arbitrariedades possiveis dos almotaces, dos capitães-môres, dos juizes de vintena e dos ordinarios, sob o amparo dessa poderosa olygarchia de "lavradores do país", que domina nas camaras (N. "Revista Trimensal", I pag. 649-50).

(4) — *"Dahi o traço fundamental da nossa psychologia nacional. Isto é, pelos costumes, pelas maneiras, em summa, pela feição mais intima do seu character, o brasileiro é sempre, sempre se revela, sempre se afirma um homem do campo, á maneira antiga. O instincto urbano não está na sua inãole; nem as maneiras e os habitos urbanos"*. Oliveira Vianna loc. cit.

Pode ser que o insigne sociologo tenha razão, mas não em relação a São Paulo e ao Rio de Janeiro (cidade). E' o que estamos vendo.

(5) — Em abono disso, queremos invocar o que ensina Caio Prado Junior na sua "*Historia Economica do Brasil*", 177:

"Além das plântações, a fazenda conta com diferentes instalações e



Séde do latifúndio cafeeiro de Campinas, da primeira fase da expansão do café.
Era como uma velha mansão inglesa cercada de amplos relvados.

O progresso crescente das estradas ferreas produzia a monocultura, mas nem esse poderoso fator eliminador do isolamento conseguiu dar por terra com o latifundio. Este subsistiu ainda assim! Mesmo sem o isolamento, em grande parte suprimido com o advento da via ferrea, o latifundio embora abatido, continuou.

Outro golpe desferido contra a grande propriedade no Estado paulista foi a libertação do escravo!

dependencias que fazem dela um complexo, vultoso e em grande parte auto suficiente. E' a repetição do que já se observara nos engenhos de açúcar. Assim as destinadas ao preparo e beneficiamento do produto: tanques onde o grão é lavado logo depois da colheita, terreiros onde ele é exposto ao sol para secar, maquinas de decorticação, triagem, etc. Alem destas, a residencia do proprietario (em regra absentista, mas visitando sua propriedade na época da colheita, de maio a agosto), a senzala dos escravos (grande edificação térrea com os alojamentos dispostos ao redor do pátio central) ou "colônias" de trabalhadores livres, agrupamento de casinhas frequentemente alinhadas ao longo de uma rua dando o aspecto de uma pequena aldeia; finalmente as cocheiras, extrebarias e oficinas deversas de carpintaria, ferreiro, etc. Tudo isto forma uma aglomeração que nas fazendas importantes toma grande vulto, abrindo uma clareira de habitações e edificações em meio da floresta de cafeeiros que as cerca de todos os lados. Exatamente como engenho de açúcar, a fazenda de café é um mundo em miniatura, quase independente e isolado do exterior, e vivendo inteiramente para a produção do seu genero"

Pelos dizeres de Caio Prado Junior a ideia que se projeta do nosso raciocínio é que, o latifundio cafeeiro paulista é monocultor e exatamente igual ao latifundio açucareiro nordestino. Entretanto o latifundio cafeeiro paulista quanto mais isolado era ele, mais autarquico se fazia e mais era obrigado á poliprodução. Enquanto o nosso latifundio cafeeiro se isolava no longínquo sertão sem comunicações e portanto era auto suficiente, o latifundio açucareiro situado na orla maritima ou á margem de algum rio não se isolava e tinha abundantes meios de comunicações com o que não era autarquico e não tinha precisão da poliprodução. Daí a monocultura, a qual o latifundio cafeeiro só conheceu na sua segunda fase, depois de ter perdido o isolamento pelo advento da nossa expansão ferroviária.

Este golpe abateu fulminante o velho patriarcado paulista e não sei qual dos dois golpes produziu mais efeito no regime social paulista. De facto, tanto a supressão do isolamento, e a diminuição do espirito rural paulista causados pelo desenvolvimento ferroviário como a supressão do patriarcado causado pela libertação do escravo. Esses dois golpes conjugados fizeram resultar o fim da aristocracia rural paulista, a qual desapareceu com a vinda da República. Mas, sem embargo disso, o latifundio profundamente desfigurado, persistiu em seus residuos.

Mas o latifundio monocultor e monoexportador devia receber outros golpes para o seu aniquilamento definitivo. Um desses golpes visíveis foi a Imigração, fenômeno consequente da Abolição da escravidão nas diversas crises do café e por fim, em 1929, a violenta queda na situação do café. (6).

Ante tantos golpes, não resistiu o latifundio, que morre depois de lenta agonia, demorada de 1890 até 1950, como havia morrido o "patriciado rural paulista", ou o patriarcado que é substituído pelo individualismo e o espirito rural substituído pelo urbanismo, evidenciado pela nossa Capital de dois milhões e duzentos mil habitantes, como as miríades de cidades paulistas do nosso hinterland, as quais oscilam de 20 a 100 mil habitantes, vivendo em excelentes condições de conforto.

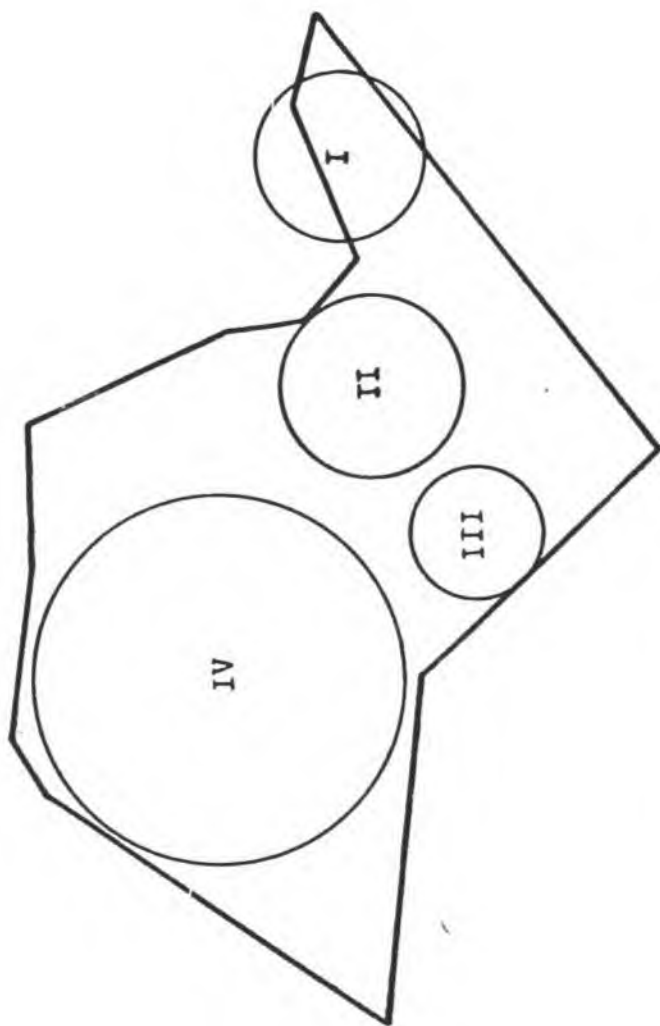
(6) — O ilustre intelectual fluminense não acertou quando disse:

"Em synthese: expansão pastoril agrícola, expansão mineradora e, por fim, emersão, no IV século, do latifundio cafeeiro nos planaltos tudo isto acaba por fazer prevalecer, em nossa sociedade meridional, sobre o typo peninsular e europeu do "homem urbano" ou do colono "semiurbano", typo especificamente nacional do "homem do campo" cujo supremo representante é o fazendeiro", (Oliveira Vianna, *"População Meridional"*). Estamos vendo, pelo menos nas zonas paulistas e carioca, o fim do antigo espirito rural, o qual em sendo substituído pelo urbanismo industrial. No relativo ao resto do Brasil esse espirito rural está sendo mantido.

Sintetizando tudo que foi dito, podemos estabelecer o seguinte esquema:

PROPRIEDADE PAULISTA	<i>Pequena propriedade</i> 1550 — 1700	
	<i>Propriedade média</i> 1700 — 1750	
	<i>Latifundio açucareiro</i> 1750 — 1860	
	<i>2º Latifundio açucareiro</i> 1930 — 1950	
	<i>Latifundio pastoril</i> 1750 — 1860	
	<i>Latifundio cafeeiro</i> 1835 — 1950	1.º Latifundio cafeeiro 1835 — 1860
		2.º Latifundio cafeeiro 1880 — 1890
		3.º Latifundio cafeeiro 1890 — 1929
		4.º Latifundio cafeeiro 1929 — 1951
	<i>Pequena propriedade (7)</i> 1890 — 1950	Fazendas cerealíferas 1929 — 1950
		Fazendas cotonicultoras 1930 — 1951

(7) — Explicando as facilidades que encontraram alhures as pequenas propriedades, em tão nitido contraste com condições particulares ao nosso meio, coisa que evidentemente dificultou o advento dessa forma de propriedade, ensina Oliveira Vianna: “*Toda a explicação dessa diffe-*



Os quatro tipos de diferentes latifúndios.
(Desenho de D. Myriam Ellis)

rença está em que, na Europa ou na América, os pequenos proprietários encontram facilidades de mercados, que os nossos não encontram. Na America, por exemplo, os centros consumidores estão a dois passos das herdades. As villas e as cidades surgem, no improvizo dos booms, onde quer que exista um numero regular de pequenos dominios. Essas villas e cidades não são núcleos urbanos enfezados e mesquinhos, como os nossos; são aglomerações numerosas, com intensa vida commercial e, principalmente, ligadas por linhas ferreas, capazes e rapidas, às grandes capitães da industria e do trabalho: São Luiz, São Paulo, Minneapolis, Chicago. O pequeno cultivador americano tem, dest'arte, assegurada por uma clientella farta, a collocação dos seus produtos a preços remuneradores. Reserva, capitaliza, medra (Cifr. Rousiers — *La vie américaine*, I, caps. VI, VIII e IV"). (*Popul. Meridion.*).

* * *

"Nas fazendas de café, o trabalho escravo exigia administração pesada e fiscalização intensa. Cada turma de 25 a 30 homens precisava de um feitor; havia ainda necessidade de feitor de engenho de feitor capataz, feitor administrador, guarda livros, contra mestre maquinista, o que sobremodo encarecia a administração geral. A observação detalhada do trabalho escravo mostra que apenas 50% dos escravos de uma fazenda de café eram efetivamente empregados na lavoura. O restante era todo occupado em serviços acessórios. O escravo não tinha interesse, nem intelligencia para aprender a execução de multiplos serviços demandados pela vida agricola. Trabalhava mecanicamente e com pouco cuidado. Era mister especializá-lo em cada determinado trabalho e assim mesmo ele só se movia mediante continua fiscalização. Não tinha nenhum estímulo ou vontade de produzir e a sua mentalidade era infantil, superficial, acanhada, sem nenhuma elevação. Gastavam-se somas consideraveis com sua alimentação, tratamento médico, vestuário, etc. O fazendeiro que estava à testa de sua lavoura, era absorvido por detalhes mínimos de administração, sem sobra de tempo para cuidar dos problemas fundamentais da sua cultura e da colocação dos seus produtos. A promiscuidade dos filhos dos fazendeiros com a escravaria, trazia inconvenientes de ordem moral e social, que se refletiam nas suas organizações e ortanto na própria estrutura do trabalho agricola. Alem da mestiçagem das senzalas, havia, segundo Silvio Romero, como que uma mestiçagem moral". (Simonsen, "*Aspectos*").

CAPÍTULO XIII

O LATIFUNDIO NO NORTE DE S. PAULO

A zona norte de S. Paulo foi povoada ainda no seiscentismo, pois Mogi das Cruzes foi iniciada em 1611, Jacareí em 1652, Taubaté teve o seu primeiro povoamento em 1636 e em 1650 foi elevada à categoria de vila, Caçapava foi iniciada nos fins do século, acontecendo o mesmo à Pindamonhangaba e Guaratinguetá em 1657.

Aliás a toponímia nos indica, com eloquência, a data do povoamento. Os nomes tupi-guaranis indicam que os lugares tem origem seiscentista e os nomes portugueses nos falam que os designados são setecentistas. Eis, por exemplo S. José dos Campos, Lorena, Cachoeira ou Cunha! Era o ouro atraindo muita gente de além mar, a qual preponderou então de modo esmagador do total demográfico paulista. No século XVIII essa zona se aportuguesou, principalmente no início quando a via de acesso às Gerais era ainda o *"caminho velho"*.

Então a toponímia que antes, obedecendo à atmosfera reinante era 90% indígena, era baseada no idioma tupi-guarani usado na região, com o século do ouro, sofreu uma superposição de cultura. Assim, como essa nova camada cultural que se superpunha era muito mais espessa, a toponímia que teve origem do advento dessa camada, influenciada por esta, também evidenciou isso, com seus nomes claramente lusos. A região contígua às Gerais, com próxima ligação à terra do ouro pelo *"caminho velho"*, tomou enorme desenvolvimento não só econômico, como demográfico.

gráfico, graças ao facilimo escoadouro dos seus produtos e da sua gente para essa prodigiosa zona de além Mantiqueira.

* * *

O tamanho da propriedade é sempre regulado pelo gênero de produção que serve de base a atividade da região. Esse é, a meu ver o fator primeiro do tamanho e da forma da propriedade. Os demais fatores não são desprezíveis entretanto. Esses são: Densidade da população, de riqueza e de trabalho, etc. Naturalmente esses são fatores que influem, mas não decisivamente. Sim, porque as densidades de população, de riqueza e de trabalho, para serem julgadas, precisam ser conhecidas, a área ocupada, bem como o número dos ocupantes.

Na chamada zona norte de S. Paulo, no século XVIII, a pequena propriedade se fez marcada em torno dos pequenos núcleos urbanos que perlongam o curso do Paraíba. E' que esses pequenos núcleos, como de Mogi, Jacaré, Taubaté, Guaratingueta e outros haviam sido modelados pelas circunstâncias rodeantes da vila piratiningana, que eram as mesmas e que portanto deveriam apresentar as mesmas consequências. Ainda no século XVIII, quando o ouro nas Gerais com o "*caminho velho*", dava desmedida importância a zona, a pequena propriedade era o regime que modelava a divisão territorial em todo o Vale do Paraíba. Era a policultura, que se fazia necessaria para o abastecimento das Gerais, a, com império, obrigar essa divisão da propriedade.

Durante meio século todos os aglomerados humanos da parte paulista, tiveram como seria natural, uma similar da "celula mater" de Piratininga, da qual eram méros desdobramentos. A vida desses núcleos se limitava na aventura, casada com a miseria, que lhes outorgava uma economia de subsistencia. De facto, não havia nenhuma fonte de grande renda! Não havia produção! Não havia exportação! Por outro lado havia isolamento, autarquia e miseria! A unica grande atividade da gente do

Vale do Paraíba, era a do bandeirismo de pesquisas de ricas jazidas em terras de Alem Mantiqueira. Assim, a aventura era a única mola propulsora dos atrevidos e destemerosos grupos humanos do Paraíba.

Sendo de subsistência, a economia da região, não podia deixar de obrigar a policultura e a pequena propriedade.

Confirmando isso diz a licenciada Dra. Lucilia Erman, na sua magnífica tese de doutorado "*Evolução da Estrutura Social Social de Guaratinguetá*", um dos mais minuciosos e documentados trabalhos que tenho conhecido :

"Um dos fatos característicos da estrutura econômica dos distritos paulistas, no século 17 e começo do 18, é serem constituídos por uma população de pequenos proprietários policultores. Em Guaratinguetá, como nas outras regiões, desaparecem diante do número dos pequenos proprietários rurais, os grandes latifúndios concedidos nos primeiros séculos pelos donatários".

E' aliás o que confirma, ainda D. Lucilia Erman, ao dizer no seu trabalho :

"Entregues a atividades ligadas à vida econômica de outras regiões, São Paulo, ou, particularmente, o Vale do Paraíba e Guaratinguetá, se vem forçados a desenvolver a economia de subsistência, como única forma possível de vida, num período sem mercado interno e externo que servisse às necessidades de sua população, estando aqueles voltados para as formas de economia exploradora das outras regiões, para suprir as necessidades de abastecimento das bandeiras preadoras, mineradora ou às grandes tropas e boiadas que vinham do sul".

Esse regime perdurou, como se viu, até o fim do século XVII.

Depois com a descoberta e a mineração do ouro em terras das Gerais houve modificação em parte desse quadro.

Assim, a pequena propriedade e policultura subsistiram, mas a economia regional de subsistência desapareceu, para dar lugar a uma economia de exploração.

Descoberto o ouro e iniciado o intenso povoamento das Ge-

rais, o Vale do Paraíba era caminho para a penetração nas privilegiadas terras auríferas, por aí passando o “*caminho velho*”, vindo de Parati, Facão, indo por Taubaté, Guaratinguetá e Hepararé, para penetrar nas Gerais, pelas roças do Bento Rodrigues. Então os grupos humanos do Vale do Paraíba, passagem para as “*minas*”, não só teriam enriquecido prodigiosamente, como é curial, como teriam formado uma esplendente “*retaguarda economica*”. E’ natural que a situação geográfica maravilhosa do Vale do Paraíba tenha outorgado uma posição econômica de privilegio no abastecimento da opulentissima região mineira.

Esta seria o “*mercado interno*” que a Autora fez menção no seu ultimo trecho citado.

Assim em parte se engana a Autora citada quando diz:

“De 1630 a 1775 Guaratinguetá passa por um longo periodo de economia de subsistencia”.

De facto se engana em parte, a Autora com essa afirmação que aparece desacompanhada de qualquer documentação que lhe abone a veracidade, mas pelo contrario, a Antora com esta outra afirmação, se coloca novamente no caminho da verdade:

“Em Guaratinguetá, para prover à subsistencia e utilizando as sobras para o comércio de beira de estrada, mantido com os viajantes que demandavam as minas das Gerais, os portos de Paraty e Ubatuba, desenvolvendo-se a policultura, baseada na agricultura de natureza alimentar para homens e animais, (milho, mandioca, arroz, feijão, pastagens etc.), ou presa à industria domestica (farinha, melado, rapadura, algodão) e a criação principalmente de porcos”.

Com isso verifica-se que se o ouro baniu a miseria, no Vale do Paraíba, manteve a policultura e a pequena propriedade, que subsistiram durante todo o século XVIII, pois até 1818 ainda elas imperavam como se vê destes dois trechos da licenciada Dra. Lucilia Erman no seu trabalho invocado:

“Um outro da estrutura econômica é o de se constituir nas áreas rurais sob base de pequenas propriedades. Esse fato que o levantamento dos Bens Rusticos de 1818 (Dep. Arq. sala 10 maço 48) apresenta, no ciclo dos engenhos, com

características mais pronunciadas, é revelado pela análise das áreas lavradas em 1779 (Dep. Arq. sala 8, maço 48). Encontramos 454 proprietários de sítios, 19 de sítios maiores, com, em média 100 e 150 alqueires cultivados”.

“A produção principal é o milho. A média de produção de milho nas propriedades maiores é de 250 alqueires e nas pequenas de 25 a 30. O feijão, arroz, amendoim, somente dão para o gasto da família. O algodão é cultivado para o fabrico de tecido grosseiro. Inicia-se a cultura do fumo. A criação de porcos e, em maior escala, a do gado vacum constituem a principal fonte de riqueza correlata ao plantio do milho”.

E mais:

“A principal fonte de riqueza é o açúcar, exportado para a Côrte, pelo pôrto de Paraty, ou vendido na terra. O algodão, em pequena escala e o tabaco, são igualmente empregados nesses dois mercados consumidores. Os cereais são produzidos, em geral para o gasto dos engenhos e propriedades agrícolas, ou vendidos na Vila que se supre, em relação aos gêneros alimentícios, aguardente e tabaco no seu interior”.

E mais:

“Examinando a pirâmide da côr no interior verificamos a exatidão de nossa afirmação anterior: durante o ciclo dos engenhos o sistema economico repousava sobre uma larga base de pequenos proprietários e trabalhadores livres e não sobre grandes latifundios escravocratas, determinando uma pirâmide demográfica e economica bastante diferente da das outras regiões açucareiras do Brasil. A população de côr é pouco numerosa em relação à branca para um sistema latifundiário escravocrata. Embora tendo aumentado bastante nesse ciclo, em relação ao anterior, o estoque branco predomina no interior como no Município e com representação proporcional, superior a dêste. Dentro da população total do interior os brancos perfazem 64,48% e os de côr 32,68% (9,98% livres; 23,70% cativos). Ou seja: as áreas agrícolas em 1805, possuem não somente menor representação relativa de população de côr em relação à branca, como menor representação proporcional de população escrava que o Município.

Eis a pequena propriedade e a policultura documentadamente vigentes no Vale do Paraíba paulista. Este funcionando como região abastecedora das "*Gerais*", deveria ter mergulhado na propriedade. E' a lógica e o bom senso, ligados à razão natural das cousas, que está nos gritando isso.

* * *

Em fins do século XVIII, a cana de açúcar invadiu o Vale do Paraíba. Sim, porque, embora não tenha havido na região um "*ciclo do açúcar*", como estava, durante todo o século XVIII, havendo no Oeste paulista, houve na zona do Paraíba, ao findar o século, uma palida exacerbação da atividade canavieira, a qual se poderia chamar de sombra do açúcar paulista, cujo ciclo estava se processando na parte do Oeste de S. Paulo.

E' o que se vê do seguinte trecho do trabalho grandemente documentado da licenciada Dra. Lucilia Ermam:

"A economia de subsistência cede lugar à de exploração, monocultura dos canaviais. No processo de invasão surgem primeiro os canaviais e escravos para depois cederem lugar a noção social do senhor do engenho. Verificamos o mesmo fato que meio século mais tarde nos dará o ciclo do café: até que surjam as grandes propriedades açucareiras, no século 17 e começo do 19 e caféicultoras no 19, permitindo medir o valor econômico e social dos proprietários pelas mil arrobas de açúcar ou café produzidas, é o número de escravos que determina a posição social.

Em 1798, começam a surgir os "senhores de engenho" que predominam nas áreas rurais e na zona semi-urbana de Vila. Contudo, não há ainda uma noção de valor social presa à situação econômica do senhor de engenho. O capitão-mór alega: "possue três sítios e um engenho de beneficiar açúcar". Com a invasão dos canaviais, dos escravos e dos engenhos, surgem as casas-grandes e o patriarcalismo rural. A Vila, bastante afastada das áreas rurais e das outras vilas de São Paulo, deficientemente provida das utilidades indispensáveis à vida, separada dos portos por estradas longas e de difícil trânsito, que tornam as distâncias maiores, dei-

xa as propriedades agrícolas perdidas, como ilhas isoladas, e as obriga a viver, quase, exclusivamente, de seus próprios recursos. As casas-grandes se tornam centros de defesa (casas fortes), centros de produção e consumo de consumo de tôdas as utilidades mais indispensáveis à vida; de produção de alimento, de fabrico de tecido, de utensílios obtidos com seu artesanato doméstico. Possuem tôdas seus escravos entendidos em carapina, serralheiro, ferreiro, sendo, ao mesmo tempo com suas "lojas de fazenda seca" e suas vendas de secos e molhados, núcleos subsidiários de fornecimento de produtos finos, vindos da Corte. O algodão, plantado pelos escravos, é transformado, nas grandes salas da casa grande, elas mucamas dirigidas por suas "sinhas", em pano grosseiro; não sómente fornece o vestuário dos escravos e senhores, como, vendido na Vila, armazena "teres" para o pagamento de serviços e material agrícola e para compra de novos escravos.

.... O apogeu dos engenhos, em Guaratinguetá, ocupa o primeiro quarto do século 19. O Levantamento de 1805 acusa 66 senhores de engenhos, distribuídos: 3 na Vila e regiões vizinhas; 39 na região sul; 15 na região norte. O Levantamento de 1815 conserva a mesma tendência a um grande número de senhores de engenho com um número sempre crescente de escravos, grande produção de açúcar e de aguardente, mas introduz um novo critério de avaliação do valor econômico dos proprietários agrícolas: o de ser, além de "senhor de engenho" ou agricultor: "fazendeiro nos Praços" com uma grande criação de animais.. "

Vê-se pois que foi só no fim do ciclo do ouro, isto é no setecentismo, quando a decadência do ouro já iniciava seu longo período agônico, só então o açúcar teve guarida na policultura do Vale do Paraíba. Só então essa maravilhosa região conheceu o regime escravocrata, latifundiário e marcadamente patriarcal.

Em abono dessa conclusão o trabalho documentadíssimo da Licenciada Dra. Lucília Ermam diz, formando uma preciosa base para as asseverações acima :

As vilas afastadas, os caminhos difíceis, as comunicações árduas da nova base econômica, como das condições geográficas.

“Assim o patriarcalismo rural escravocrata invadindo Guaratinguetá, traz efeitos profundos na distribuição das profissões agrícolas, na estagnação relativa das profissões urbanas, na decadência das militares”.

Verifica-se que embora tenha havido grande declínio na área territorial ocupada com a pequena propriedade, acusando pelo advento do latifúndio canavieiro, ela subsistia amparada na policultura que abastecia a cidade do Rio de Janeiro.

Naturalmente não era esse latifúndio canavieiro, coexistente com a pequena propriedade, o tipo completo e absoluto do latifúndio do Oeste paulista: Faltava-lhe o isolamento e suas consequências.

Também ele não era o latifúndio do Nordeste do tipo descrito por Gilberto Freyre. Faltava-lhe o luxo! Não sobrava riqueza a gente do Vale do Paraíba, para poder ostentar qualquer manifestação de deslumbramento! Nesse sentido é o que diz a Dra. Ermam.

....“Embora o ciclo dos engenhos tenha trazido uma elevação no nível de vida, uma intensificação no comércio e principalmente, um aumento da despesa com objetos de luxo, não encontramos neste ciclo o deslumbramento que acusa no norte do Brasil, onde o período muito mais lento e, desenvolvendo-se em situações econômicas mais favoráveis, criou uma verdadeira aristocracia social”.

Com isso, a conclusão lógica se impõe: O açúcar retardatário no Vale do Paraíba, só aí chegou no fim do século, quando as “*minas*” já estavam exgotadas, quando o ciclo do açúcar paulista buscou um mercado externo de consumo. Tenho a impressão que a produção de açúcar do Paraíba foi tão pequena que pouco teria sobrado do consumo local, para a exportação, pelos portos de Parati, Ubatuba, Caraguatatuba, e S. Sebastião, com destino à Corte.

Talvez por isso, o latifúndio do Vale do Paraíba não se apresentava com aquela opulência e aquele rebrilho próprios do latifúndio açucareiro nordestino. Mas apesar disso, não resta a me-



Sede do latifúndio cafeeira do vale do rio Paraíba paulista. Vê-se como a construção da sede é muito mais aprimorada. (Fotografia do Instituto de Administração da Faculdade de Ciências Econômicas da Universidade de São Paulo.

Por especial gentileza do Prof. Mário Wagner da Cunha)

nor duvida que esse tipo de propriedade, foi o introdutor do negro na região e o incrementador do regime escravocrata e do patriarcalismo na zona do grande rio do norte de S. Paulo.

Serve de base a esse meio raciocínio a seguinte afirmação da Dra. Lucilia Ermam:

“Concomitantemente à invasão dos canaviais, exigida pela monocultura processa-se a invasão da população de côr, em Guaratinguetá. Em 1798, a população de côr representada 29% do total da população, compreendendo 18% de negros e 11% de mulatos; 1805, o volume da população de côr se eleva a 36% da população total, compreendendo 21% de negros e 15% de mulatos; em 1829, eleva-se a 22%, compreendendo 29% de negros e 13% de mulatos. A invasão da população de côr nas áreas agrícolas é determinada pela necessidade de braços para o cultivo dos canaviais e acompanha assim a penetração dos engenhos”.

E mais:

“A população de côr é pouco numerosa em relação à branca para um sistema latifundiário escravocrata. Embora tendo aumentado bastante nesse ciclo, em relação ao anterior, o estoque branco predomina no interior como no Município e com representação proporcional, superior a deste. Dentro da população total do interior os brancos perfazem 65,48% e os de côr 32,68% 9,98% livres; 23,70% (cativos), ou seja as áreas agrícolas em 1805, possuem não somente menor representação relativa de população de côr em relação à branca, como menor representação proporcional de população escrava que o Município”.

A invasão da cana nos fins do século XVIII, a que iniciou na região o latifúndio, como vimos, não foi a última. Por isso, é que vemos a seguinte passagem da Dra. Lucilia Ermam:

“A derradeira invasão é de outro nível — cultural ou social. O valor social e o prestígio, outrora concedidos ao explorador dos sertões, descobridor de minas e aprisionador de índios é transferido para o Senhor do Engenho. Começa a se definir uma nova elite agrícola que o ciclo do café vem impor, não só social, como politicamente. Surgem as Casas Grandes e o patriarcalismo rural, como efeitos, não somen-

duas, obrigam ou facilitam aos senhores de engenho a instalação em casas grandes, que são núcleos de defesa, "casas fortes", centros de produção, de comércio (vendas e ranchos na beira de estrada) de educação, de religião, de fabrico (artezanato rural) e entrepostos dos artigos da Côte"

E mais:

"Em 1836 (levantamento de 1836. De. Arquivo), o café domina completamente o açúcar no Vale do Paraíba (510.406 arrobas de café por 8.629 arrobas de açúcar). O momento áureo do café no Vale do Paraíba se situa em 1854-1886. Em 1854, a produção do café é igual a 2.737.639 arrobas e a do açúcar a 11.350; em 1886, a de café é igual a 2.074.267 e a do açúcar não é mencionada pelas estatísticas econômicas. (Sergio Miliet, op. cit. p. 36). Junto à riqueza cafeeira encontramos a demográfica. A população, que em 1836 era igual a 105.679 habitantes se eleva em 1854 a 146.055 habitantes e, em 1886, intensificando-se além do que as revisões baseadas em cálculos sobre o desenvolvimento natural sugeriam, a 338.533".

A douta especialista, no seu opulentíssimo trabalho tantas vezes invocado, confirma essas linhas mestras ao dizer:

"Em 1836, o café invade sob forma exclusiva de economia, isto é constituindo a única fonte de renda, 14% das propriedades rurais de Guaratinguetá; sob forma de economia (unidos aos engenhos 3,03%,) à de criação 1,62%; das propriedades. Ou seja: em 1836, somente 35% das propriedades de Guaratinguetá aceitam a invasão do café"

Com o exposto, verifica-se que o latifúndio, no Vale do Paraíba, teve origem com o açúcar, no último quartel do século 18, mas ainda de uma forma imprecisa, em coexistência com a pequena propriedade e a policultura. Então o regime patriarcal e escravocrata era um facto, embora a região tivesse atraído grande massa de negros e mulatos, devido ao declínio e à queda das "minas". Eis que não se pode considerar esse regime como expoente máximo da sua pureza, pois ele convivia em estreita conexão com o da pequena propriedade e o do trabalho livre. A transição da cultura canavieira para a cafeeira teve lugar pelos mesmos motivos que no Oeste paulista.

Foi o advento do café que deu implantação definitiva do latifúndio, conjugado com o patriarcalismo e com o regime escravocrata em sua maior expressão.

Naturalmente o latifúndio cafeeiro do Vale do Paraíba, situado entre capitais, atravessando um período de máxima prosperidade, atingiu alto grau da caracterização, formando uma aristocracia rural que fez época se destacando no cenário brasileiro do século XIX.

Diferenciou-se profundamente do latifúndio do Oeste paulista em que este foi uma “*ponta de lança*” isolada no sertão, longe de qualquer recurso, enquanto que o latifúndio do Vale do Paraíba na sua situação geográfica toda especial, estava sempre em contacto assíduo com os centros mais rebrilhantes, e cultos do país.

O latifúndio do sertão do Oeste paulista era maior em área, muito mais rustico, mais isolado e sem comunicações necessariamente muito mais policultor, justamente porque autárquico e distante dos recursos da civilização e dos centros de comércio.

Disso, a aristocracia, cujo cadinho formador foi o maravilhoso sertão paulista.

Resumindo tudo, podemos organizar o seguinte esquema :

Regime económico social no Vale do Paraíba	Pequena propriedade policultora	}	1640-1700
	Miseria — Autarquia — Economia de subsistencia ;		
	Pequena propriedade policultora ;	}	1700-1778
	Riqueza — Abastecimento das Gerais ; Economia de Exploração ;		
	Latifúndios açucareiros e pequena propriedade ;	}	1778-1886
	Mediania — Exportação para Portugal e para a Metrópole carioca.		
	Latifúndio cafeeiro e monocultor ; Avalanche de negros.	}	1836-1900

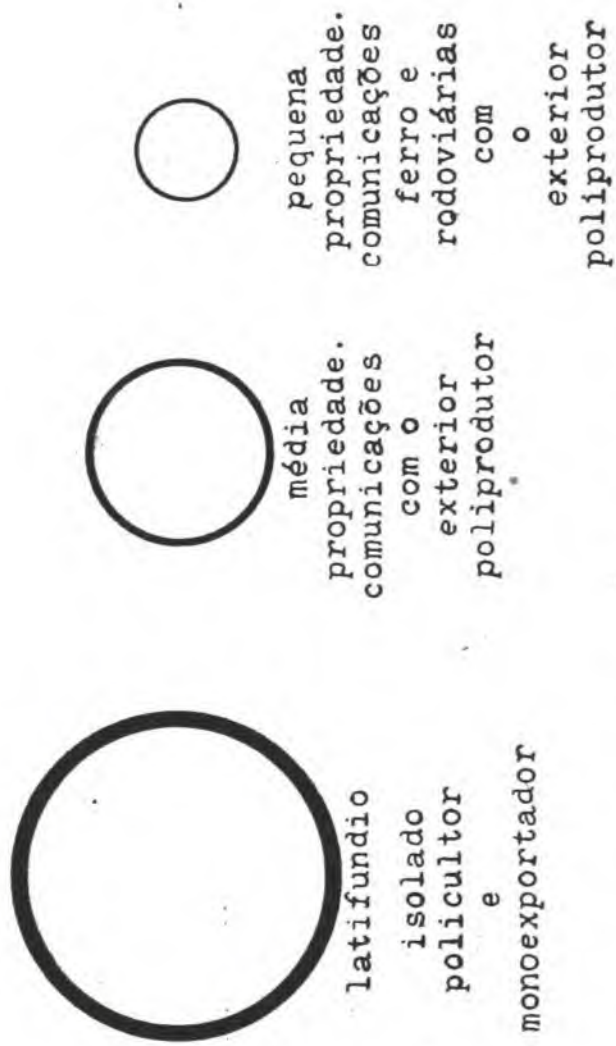


Séde do latifúndio cafeeiro de Santa Eudóxia, solar rural de pujante ramo da aristocracia do café que dominou São Paulo, escravocrata e patriarcal. Essa célula rural do organismo paulista possuía 1.400.000 pés de café. Hoje não possui mais nem um só cafeeiro.

Não temos elementos para diretamente calcular o tamanho de cada latifundio. Assim não sabemos com exatidão as proporções da propriedade cafeeira, do Vale do Paraíba, Só temos elementos para saber que de duas mil e seiscentas e dezoito propriedades cafeeiras de 1850 mais ou menos, situadas no círculo territorial do açúcar, isto é entre Campinas, Mogi Mirim, Amparo, Bragança, Itú, Capivari, Porto Feliz, Limeira, etc., em média mediam 0.212 léguas quadradas, que corresponde a cerca de 310 alqueires de terra, com cerca de 200 escravos, em cada uma. Como cada escravo de acordo com o que ensina Simonsen, mantém 2.000 pés de café, em média cada fazenda devia ter 400.000 pés, o que condiz bem com os 310.000 alqueires de área.

E' claro que mais tarde, o latifundio cafeeiro aumentou muito de volume, tomando proporções muito maiores com a expansão pelas imensas áreas vazias do sertão paulista. Eu mesmo tive contacto intimo com um imenso latifundio do sertão de S. Carlos proximo às margens do Mogi Guaçu. Foi a grande fazenda de Sta. Eudoxia, aberta por meu avô o Visconde da Cunha Bueno e por meu pai, o Senador Alfredo Ellis. Esse enorme latifundio escapa da media apurada acima, pois somava cerca de 5.000 alqueires de area, com mais de um milhão de pés e aproximadamente 1.000 escravos. Mas isso era um caso excepcional, e não deve ser considerado como paradigma.

Assim pode-se elaborar o seguinte quadro comparativo, quanto a extensão territorial dos latifundios paulistas.



A propriedade no oeste paulista, mostrando o latifúndio poliprodutor e monoexportador, desagregado pelo advento da ferrovia, pela imigração e pela libertação do escravo; a média propriedade resultante desses fatores e a pequena propriedade resultante da rede ferroviária paulista.

(Desenho de D. Myriam Ellis)

	Area em leguas quadradas.	Area em alq. de 24.200 metros 2.	Total de escravos.	Total presumível de cafeeiros.	Produção em arrobas.
Latifundio açucareiro paulista	0.926	1.300	234	—	—
Latifundio cafeeiro do Oeste paulista da primeira metade do século XIX	0.212	310	213	350.000 a 400.000	16.500 a 17.500
Latifundio cafeeiro do Oeste paulista da segunda metade do século XIX	1.000	1.450	400 a 500	500.000 a 600.000	25.000 a 30.000
Latifundio cafeeiro da região do rio Paraíba (parte paulista)	0.200	300	250	350.000	12.000
Latifundio pastoril paulista da primeira metade do século XIX	1 905	2.800	80	—	—
Media propriedade paulista da segunda metade do século XIX	0.100	155	100	150.000 a 200.000	7.500 a 10.000
Pequena propriedade paulista do século XIX	0.020	50	—	30.000 a 40.000	1.500 a 2.000

CAPÍTULO XIV

O TRANSPORTE

O transporte, termo da equação, tantas vezes lembrada por mim, compreende três fases tôdas elas importantes:

- a) *o transporte terrestre*, que é a da locomoção da carga local da produção até o porto de embarque. Essa fase do termo equacional — *t* —, que é o transporte propriamente dito, era feito, nos ciclos do ouro da Baixada fluminense, do açúcar paulista e do café brasileiro em relação à sua primeira fase, em geral pelo luar, através dos toscos caminhos de então. O açúcar nordestino escapou dêsse gênero de transportes, porque lá, a cana era plantada a beira mar, de modo que o transporte marítimo ou fluvial era o adotado, com vantagem, mesmo porque lá, não havendo luar, o bovino mais lento era mais usado para o transporte terrestre, quando o fluvial ou o marítimo não eram praticáveis. O transporte pelo luar durou século e meio e era caríssimo, (1).

(1) — Pode-se dizer que o ciclo começou com o ouro, embora as tropas do Sul só tivessem começado a vir em maior escala a partir de 1724. E' verdade que essa ligação a principio obrigava a um transporte marítimo de Paranaguá a Santos mas mesmo assim, o luar e o equino provindos das campinas sulinas ingressaram fartamente nas Gerais.

Como vimos, durante mais de um século durou o "*ciclo do luar*", a principio fornecendo transporte ao ciclo do ouro, coisa que teve lugar até o inicio do século XIX, depois ao "*pequeno ciclo do açúcar paulista*" e ainda depois, isto é de 1830 até 1875, mais ou menos, ao ciclo do café.

- b) *o organismo portuário*, que é o porto de embarque da mercadoria produzida.
- c) *o transporte marítimo*. O advento do navio à vapor, muito maior, de ferro com uma capacidade continente muito maior, dotado de rapidez, segurança, etc., muito maiores, teria revolucionado a economia, suprimindo as distâncias, barateando os frêtes, etc.

Como temos visto repetidamente neste trabalho, o transporte marítimo nos primeiros séculos, era feito em navio à vela e portanto muito mais caro. Segundo Antonil citado por Simonsen, na sua opulenta "*Historia Economica do Brasil*", II, 168, o preço do transporte de uma caixa de um terço de tonelada de açúcar do Brasil a Lisboa ficava em 11\$500 réis, do que é fácil concluir que uma tonelada ficava em 34\$500 réis. Se dividirmos essa quantia pelo número de 6.000 quilômetros (a distância entre o Brasil e Lisboa) para sabermos o preço da tonelada quilometro, vamos chegar a 5 réis e 35 naturalmente em dinheiro valorizado segundo o cambio vigorante ao tempo de Antonil, com o que devemos multiplicar pelo menos por 30, (que é por quanto talvez se deva multiplicar, em face do calculo que faz Simonsen com suas várias tabelas na pg. 112, do I volume da sua "*Historia Economica do Brasil*") Se assim fizermos, temos que a tonelada quilometro ficava em 178 réis, em dinheiro de valor atual.

Esse transporte marítimo absorvendo cerca de 20% do valor da mercadoria transportada, como é curial, aumentava com a distancia.

E' natural que o custo desse transporte aumentasse na proporção em que crescesse a distancia entre o lugar de produção e o mercado distribuidor, pois proporcionalmente crescia a quilometragem. Assim sendo, as regiões situadas mais distantes dos centros consumidores ou distribuidores, não podiam produzir, a menos que tivessem uma assinalada vantagem de outra qualquer natureza que compensasse a diferença do transporte.

Aplicando essa tése à hipotese do café teríamos que se este,

para abastecer o mercado norte americano, tivesse de recorrer ao navio à vela unicamente, ficaria muito onerado, pois a distancia entre o local da produção e o do consumo é muito grande. O café brasileiro produzido no Centro do país, ficava a cerca de 7.500 quilometros dos Estados Unidos. Isso significa que o café pagaria no Rio de Janeiro a Nova York, cerca de 100\$000 réis por tonelada. Como a tonelada de café, na ocasião, valia 500\$000 réis. Ora só o transporte marítimo absorvia 15% do valor do produto, que já estava onerado com um caríssimo transporte terrestre pelo muar, desde o local da produção até o porto de embarque que lhe absorvia 30% do valor.

Seria possível, o café brasileiro arcar com um onus de 50% unicamente para o seu transporte? (2).

(2) — A propósito do transporte em navio à vela, o custo que eu venho mencionando em diversos capítulos dêste trabalho parece díspar! Assim, eu me baseando em Simonsen, que invoca Antonil, disse que o custo da unidade tonelada quilômetro de transporte quilômetro de transporte marítimo em navio à vela subia a 5 réis e 1/3, ao tempo de Antonil. *

Existe também uma disparidade entre os nossos preços e os apurados pela Licenc. Myriam Ellis no seu trabalho "*Estudos sobre alguns tipos de transporte no Brasil Colonial*".

A explicação está em que D. Myriam estabeleceu como de 8.000 quilometros a distancia entre o Brasil e Portugal, enquanto que em arbitrei essa distancia em 6.000 quilometros.

Conciliam-se essas duas cifras díspares, em aquela que eu reproduzo aqui neste capítulo é pertinente ao fim do seiscentismo. Então o custo era maior! Depois, esse custo baixou e já no inicio do século XIX, isto é mais de cem anos depois, ele seria apenas de 2 réis e 1/3.

Além disso, eu não visei, com as minhas comparações, senão estabelecer a diferença entre o transporte à vela e o transporte á vapor, bem como das consequências do advento dêste.

* Entretanto, segundo os dados oferecidos pelo prof. Taunay, (loc. cit., III, 74), o custo da tonelada quilômetro do mesmo transporte figura como 2 réis e 1/3. Esse total oferecido pelo Prof. Taunay se acorda com os do citado trabalho da Linc. Myriam Ellis publicado no Boletim 115 da F. F. C. L. da U. S. P., 213.

As Antilhas, situadas a uma distancia muito menor dos Estados Unidos, não estariam destinados a serem as regiões abastecedoras dos norte americanos, que crescente e exigentemente, consumiam café?

Já não tinha o açúcar brasileiro sido eliminado pelo antilhano, do consumo norte americano? Lembremo-nos da segunda batalha do açúcar! Não deveria acontecer com o café o que já havia sucedido ao açúcar? As Antilhas não podiam produzir café? Já não produziam?

Mas ante essa pouco fagueira perespectiva appareceu o navio à vapor! Com êste aperfeiçoamento da técnica de transportes, o custo da tonelada quilometro abaixou muito. Vejamos: Antes, com o navio à vela, o preço da tonelada quilometro era de 178 réis, como vimos acima, (Myriam Ellis, "*Estudo sobre alguns tipos de transporte no Brasil colonial*", Bolet. 115 da F. F. C. e L. da U. S. P., 195).

Antes de 1930, o frête era de 3 libras esterlinas por tonelada de Santos a Europa. Ao cambio da época, seriam cêrca de 230\$000 réis, soma essa que dividida por 9.000 quilometros de distância entre Santos e a Europa em média. Disso temos que, a tonelada quilômetro custava 25 réis. (Conseguimos esses dados graças à gentileza do Prof. Furquim de Almeida).

Atualmente, devido a desvalorização do dinheiro brasileiro, o custo do transporte à vapor foi elevado, pois uma tonelada de Santos a Europa. Ao câmbio da época, seriam cêrca de dida pelos 9.000 quilômetros da distância de Santos a Europa, resulta 50 réis por tonelada quilômetro.

Dessa série de raciocinios, conclue-se que:

Se não fosse o aparecimento do navio à vapor, não teríamos tido a expansão cafeeira no Oeste paulista, pois o Centro brasileiro se distanciava de tal maneira dos Estados Unidos que não poderia concorrer com o café produzido nas Antilhas.

Dir-se-ia que a comparação, por mim estabelecida acima, não autoriza uma tão radical conclusão pois a navegação à vela

do século XIX teria sido muito melhor, mais rápida e mais eficiente do que a velha navegação à vela dos tempos de Antonil, no início do setecentismo. Além disso também haveria uma certa diferença entre o atual transporte à vapor e o transporte à vapor de um século atrás, quando os navios seriam menores, mais lentos, menos regulares, etc.

Tudo isso é de se considerar, embora essas diferenças não fossem sensíveis. Para contrabalançar essas pequenas diferenças que, por ventura existissem, temos que o preço da tonelada quilômetro do navio à vela deduzido da situação cambial de 1872, isto é, quando a libra esterlina valia 9\$624 réis. Hoje a diferença do valor do esterlino é tão grande que elevaria o preço do transporte à vela pelo menos 10 vezes o que eu estabeleci, cobrindo qualquer diferença de eficiência que, por ventura, tenha havido. Assim se formos traduzir para o dinheiro de valor atual, teremos de, multiplicando por dez, computar o custo da tonelada quilômetro em navio à vela em 1\$720 réis, o que assume proporções extraordinárias em comparação com o custo do transporte a navio à vapor.

Vejamos agora o transporte terrestre:

Antes do advento da ferrovia, cousa que se pode fixar data, em 1870, porque só em 1867, a *S. P. R.* atingiu Jundiaí e só em 1872 a Paulista chegou a Campinas, o transporte se realizava como se sabe e eu tenho repetido, por meio do mar.

Esse meio de transporte, segundo o prof. Taunay, invocando o depoimento de Eschwege relativo ao ano de 1811, (*"Hist. do Café"* — vol. II) era caríssimo e orçava em cerca de 146 réis por tonelada quilômetro, ou seja 2,22 réis por arroba quilômetro, em dinheiro da época, isto é de 1811, quando o valor da libra ouro era de 3\$000 réis. Para se concluir em quanto montaria esse custo em dinheiro atual, temos de multiplicar esse custo de então por 30 como temos feito sempre. Se assim o fizermos, vamos chegar à conclusão que a tonelada quilômetro de transporte pelo mar ficaria em 4\$380 réis em dinheiro de valor atual e a arroba quilômetro em 67 réis. Como a distância média dos

centros de produção em S. Paulo era de cerca de 250 a 260 quilômetros, o custo do transporte subia, em média a 652 réis por arroba, em dinheiro com o valor de 1811 e a 2\$500 réis por arroba, em dinheiro com o valor de 1870.

Assim, para que houvesse maior produção cafeeira, obedecendo ao imperativo de um exigente consumo, que se ampliava como vimos e se fazia ainda mais premente, em virtude do advento do navio a vapor, a função necessitava de um órgão transportador até o porto de exportação.

Esse órgão então foi criado pela função produtora, que imperativamente, na incoercível precisão de escoar o café produzido atraiu a ferrovia.

Esta foi uma consequência, decorrente das forças pressioais da produção e jamais uma causa geradora de fenômeno qualquer.

Então a ferrovia assim impulsionada em 1867, chegou a Jundiaí. Era a S. P. R. construída com capitais britânicos.

Nessa época a Inglaterra era a maior nação capitalista do mundo. A aplicação de capitais ingleses em S. Paulo representava um fato digno de servir para profunda meditação.

Causou ela algum capítulo especial na História social ou econômica de S. Paulo? Não! De acordo com o raciocínio supra expedindo, a ferrovia Santos Jundiaí, construída com capitais ingleses foi méra consequência.

De facto, foi a prosperidade cafeeira que atraiu os capitais ingleses. Estes vieram aproveitar de uma produção já existente e, se por ventura com a ferrovia de Santos a Jundiaí, vieram facultar, com um alongamento de 139 quilômetros de transportes mais baratos, "*possibilidades*" para a dilatação dos horizontes cafeeiros, como vimos no capítulo anterior, nada criaram. Esses capitais repito nada criaram! Tenho a impressão que a, aplicação das esterlinas britânicas, foi, em resumo, um simples e banal emprego de dinheiro a cata de juros, mais ou menos seguros e remuneradores.

Sim, porque se assim não fosse, a *S. P. R.* não se limitaria a uma simples linha de 139 quilômetros e tornaria a internação bem além do primeiro degrau do nosso hinterland. A, *S. P. R.*, não quiz continuar na escada pela nossa Canaan da terra roxa!

Faltou-lhe visão! Faltou-lhe idealismo! Ou antes, sobrou-lhe o imediatismo! Eles os da *S. P. R.* só almejaram o rendimento imediato do capital empatado. Nunca lhes havia passado pela cabeça, vislumbrar um objetivo mais distante, um horizonte mais dilatado, um ponto mais remoto! Eles não almejavam senão o próprio interesse! Faltou neles a visão dilatada do estadista. Nada mais queriam! Aliás seria natural que êsses ingleses da *S. P. R.* que eram estrangeiros, não tivessem interesses no progresso da nossa terra paulista, que só seria desenvolvida, por gente paulista, com capitais paulistas, a custa de esforço paulista, etc. Os ingleses queriam unicamente comer a carne. Outros que roessem o osso! E roeram!

Assim, a S. P. R. foi méra consequência e não causa.

A linha férrea chegando a Jundiaí em 1867, naturalmente aumentou as "*possibilidades*", para a cafeeicultura paulista, que, com os transportes barateados extraordinariamente, para o porto de embarque aumentaram o raio da penetração da sua faina agrícola. O formidável e constante incremento do consumo, como eu mostro alhures neste trabalho, determinou com que fosse aproveitada a "*possibilidade*" oferecida pela ferrovia de Santos a Jundiaí.

Mas o consumo crescia incoercivelmente como se sabe. E' que a sorte do café estava ligada à linha evolucionar do progresso norte americano e da urbanização europeia. E' lastimavel que esse importante fenômeno tenha passado desapercibido!

A lavoura cafeeira paulista **crescia com a riqueza**, a população e o progresso norte americano e europeu. O consumo "*per capita*" norte americano e europeu, em geral, que já era grande, aumentava sempre, na proporção em que se fazia maior o poder aquisitivo das populações, o qual crescente, à medida que eram

aproveitadas as fontes de riqueza e a medida que a população norte americana se fazia numerosa. Em outro capítulo dêste trabalho o assunto é tratado com mais minucias. Assim, temos que a nossa lavoura cafeeira foi méra subsidiária da situação norte americana e européia em geral. Estas, imperiosamente a obrigavam a se expandir para produzir cada vêz mais a fim de satisfazer a fome das populações consumidoras do café determinada pelo seu número e pelo seu poder aquisitivo. Assim preminida, a cafeicultura paulista se expandiu por onde haviam "*possibilidades*".

* * *

Sendo o café um produto de elevado valor em relação ao pêso e ao volume e sendo o único produto exportado pela nossa economia, determinou os moldes em que foram calçadas todas as expecificações técnicas das nossas ferrovias e do nosso porto de exportação, isto é as nossas vias férreas e o nosso porto foram construidos só para o café. De facto, os elevadíssimos preços que têm sempre vigorado para o café, vem fazendo com que um quilo, uma arroba, uma saca, uma tonelada, um vagão, ou um comboio de café tenham um valor em dinheiro duas, três, ou quatro vezes maior do que a do mesmo peso de volume de qualquer outro produto. Disso resulta evidentemente que, o café, pelo seu alto valor em relação à pouca energia que exige para o seu transporte tem suportado bem os elevados frêtes, próprios de uma rede férrea dotada de pessimas especificações técnicas e infra capitalizadas, como não podia deixar de ser deante dos poucos recursos da economia paulista e mcapitais. Por isso, tôda a rede ferroviária paulista foi construida para atender unicamente a esse gênero de cargas. Daí termos que as nossas vias férreas não dispõem de grande eficiencia.

As curvas apertadas, as rampas fortes, os raios curtos, os vagões pequenos, as locomotivas fracas, os pontilhões frageis a bitola estreita, etc., não permitiam e não permitem frêtes baixos, pois o custeio tem sido elevado e nem poderia ser de outra for-

ma. Por outro lado o café, pelo seu alto valor, vem suportando bem esses frêtes elevados. A fraca capitalização outorgada pela economia paulista, sem auxílios de Governos, sem inversões de capitais estrangeiros, em grandes massas como na Argentina, não permitia cousa melhor (3).

Assim, a especial situação da nossa fraca capitalização se ajustava como uma luva nas nossas necessidades em materia de transporte ferroviário, as quais eram determinadas só pelo café, o qual, como eu já disse, pelas suas condições especiais de valor em relação ao seu pêso e ao seu volume, suportava bem. Com o nosso regime de mono exportação, só o café modelaria os nossos sistemas portuários e ferroviário.

Foi por essa causa, constituída pelo espirito contido nesse

(3) — Recebemos de fato alguns empréstimos de origem inglesa. Caio Prado Junior, na sua tão citada "*Historia Econômica do Brasil*", 180, em nota os enumera em libras esterlinas:

1858	.....	1.526.500
1859	.....	508.000
1860	.....	400.000
1863	.....	3.855.307
1865	.....	6.363.613
1871	.....	3.000.000
1875	.....	5.301.200
1883	.....	4.599.600
1886	.....	6.431.000
1888	.....	6.297.300
1889	.....	19.875.000
Total do Imperio		58.157.520

Não há duvida que o total é avultado, mas o emérito historiador Caio Prado Junior enumerou os empréstimos para o Brasil todo e compreendendo uma data muito alem do que é do estrito interesse da minha afirmativa. E' clarissimo que S. Paulo teve uma parte muito pequena desse total e que, para o efeito do nosso assunto, devem ser consideradas as parcelas até 1875, quando o total referente ao Brasil todo subia e..... 20.954.600 ££ o que é pouco!

raciocínio que S. Paulo, adensando a sua rede ferroviária, o fez ditando-a de pessimas condições técnicas, as quais só agora vão sendo melhoradas à medida que outras cargas vão aparecendo nas listas das que devem ser transportadas pelas ferrovias paulistas.

Quanto à organização portuária paulista se deu mais ou menos a mesma cousa com ligeira variante. As condições específicas do porto de Santos foram também modeladas pelo café. Assim, só um produto como o café, isto é de grande valor em relação ao seu peso e ao seu volume, poderia suportar as elevadíssimas tarifas exigidas pelo porto de Santos que é um porto caríssimo, com todo o seu grande luxo na fóz de um rio, que se entópe e que exige porisso uma dragagem contínua.

Ao inverso da rede ferroviária paulista; para a construção da qual não havia, na provincia, "*Capital*", para a realização de boas condições técnicas, com o que, um custeio elevadissimo exigia tarifas altas, só suportadas pelo café; as obras do porto de Santos foram supercapitalizadas, exigindo gordas taxas, também só suportadas pelo café.

Desta maneira o café, pelas suas condições específicas modelou não só a rede ferroviária paulista, como a nossa organização portuária.

Tanto uma como a outra deveriam chegar com essas delimitações até os nossos dias. Eis que as mercadorias transitadas pela nossa viação férrea e pelo porto de Santos, além do café, tinham e tem as mesmas linhas similares às do café. Assim o algodão, a laranja e sobretudo os produtos manufaturados importados e exportados dotados todos e principalmente estes, de elevadissimo valor em relação aos seus respectivos pesos, que podem suportar as altíssimas tarifas portuárias e ferroviárias.

E' por isso que, a economia paulista difficilmente poderá produzir e exportar algum produto que escape das linhas mestras das especificações relativas ao café. A rede ferroviária paulista e o porto de Santos, aquela pela deficiencia de suas condições

técnicas e este pela elevação descomunal de suas taxas, operam conjuntamente uma verdadeira seleção econômica, eliminando toda e qualquer exportação de produtos que não se enquadrem rigorosamente no regime de taxas elevadas, as quais sobram para remunerar com altas porcentagens sua empresa portuária e para contrabalançar seus elevados custeios ferroviários. (4).

(4) — Santos sempre fôra a porta de saída e de entrada para o intercâmbio da região que eu chamo de "*Paulistânia*". A princípio, quando a navegação à vela era a única existente com navios de 250 a 300 toneladas, calando 2 1/2 a 3 metros, Santos, que se acha na fôz de um rio, satisfazia à pauperrima economia paulista, autarquicamente isolada do intercâmbio mundial pelas ásperas frágas e insondáveis precipícios da "*muralha do mar*". Aliás a mesquinhez da produção planaltina não exigia que a "*muralha marítima*" fosse atravessada senão pelos rudes caminhos e veredas seiscentistas, como o do Padre José.

A única mercadoria exportada pela "*Paulistânia*" era o índio apressado, que se auto-transportando com dextreza e relativa rapidez, não determinava e não exigia não só caminhos melhores que transpuzessem as rocas da gigantesca e selvagem Paranapiacaba, como melhor embarcadouro.

A função criando o órgão, essa situação não se alterou durante os séculos XVI e XVII. E' que a função exportadora do escravo ameríndio, não precisando de vias melhores e de porto melhor, não criou novos órgãos para essa exportação.

Eis que, em fins do setecentismo, a "*Paulistânia*", modificando a sua economia, teve precisão imperiosa de exportar o seu açúcar via Santos! Então a função exportadora do açúcar precisou criar um órgão que atravessasse a "*muralha do mar*" e atingisse o litoral.

O açúcar não era uma mercadoria como o escravo ameríndio que se auto-transportasse. Ele exigia um meio melhor que o simples caminho ou a rude vereda pelo qual pudesse chegar ao litoral. Foi por isso que, em 1790-96, foi construída a "*calçada do Lorena*". Era o órgão que surgia, criado pela função. Esta se satisfazia com a "*calçada*" que era uma estrada para tropa, com a largura de 3 metros. Mais tarde, em 1826, a exportação açucareira paulista auxiliada pela crise que assoberbava o açúcar antilhano, como estudamos em outro local deste, avultou muito e exigiu novas facilidades para a locomoção. Novamente a função criava o órgão. Este só aparecia depois que a função havia se avolumado. Então foi construído o caminho do Cubatão que fazia a mercadoria ir até Santos, para

Assim, com essa rede ferroviária de transportes e com apenas esse porto de luxo que é Santos, S. Paulo ou antes a economia paulista não poderá jamais economicamente exportar ou importar nada que seja pesado ou pouco valioso por quilo, como por exemplo carvão, minério de ferro, manganês, cereais, como milho, arroz, feijão, farinha, trigo, etc. Naturalmente alguns desses produtos transitam como generos de importação pelo porto de Santos e pela rede ferroviária paulista mas muito onerados por fretes proibitivos que tornam caríssima a mercadoria. O preço

aí ser embarcada, pois antes os navios à vela entravam pelo Casqueiro e iam receber a mercadoria no Cubatão.

Em 1847, a economia paulista sofria nova e revolucionadora mudança! A produção e a exportação do açúcar declinavam mas as do café tomavam-lhes o lugar e iniciavam manífica expansão, que o advento ferroviário vislumbrado em S. Paulo e de que as ações do grande Feijó nesse sentido em 1836 são méras manifestações, iria possibilitar. Disso, a função produtora e exportadora do café, creava e exigia novo órgão. Foi então construída a "*estrada da maioridade*", com largura de mais de 5 metros para ser carroçável, melhorando assim e possibilitando a exportação de crescente massa de carga.

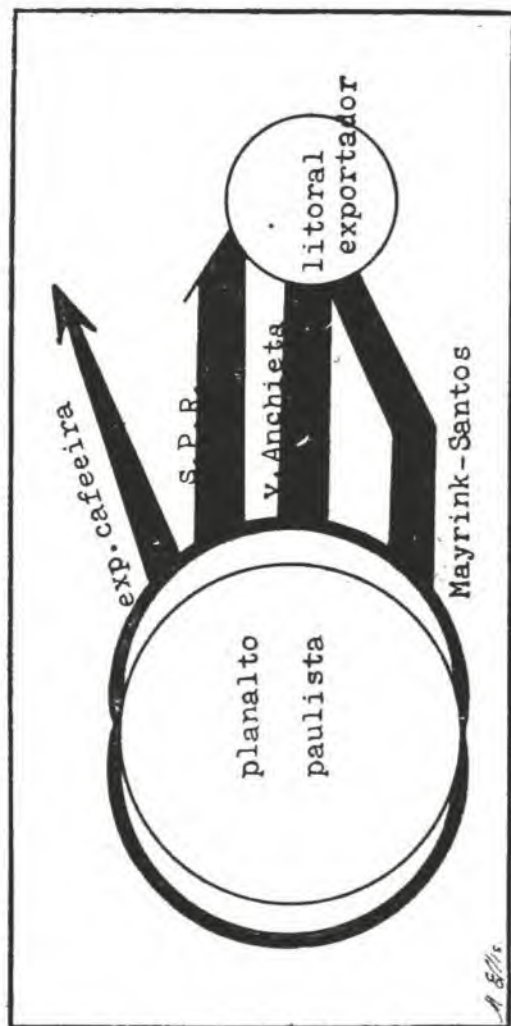
Era sempre a função a crear o órgão!

Essa melhoria creada pela nova via, por sua vez, ampliava as "*possibilidades*" do café, com o que foram surgindo os primeiros pruridos em torno da ferrovia. Aguiar & Viuva, Sharp, Mauá, etc., eis os primeiros sinais de que a função ia crear um novo órgão.

Por fim, em 1867, o parto da função produtora e exportadora do café, fez surgir à luz a S. P. R. ("*Historia da Viação Pública de S. Paulo*", Adolpho Pinto, 35).

Nós vimos em outro local deste trabalho, como esse evento "*possibilitou*" o enorme alargamento dos horizontes cafeeiros e como multiplicou a massa de carga exportável. Isso exigia imperativamente um órgão novo e aperfeiçoado de embarque da mercadoria exportável, a qual, pelo seu volume, não podia mais suportar as péssimas condições oferecidas pelo estuário santista "*in natura*". Era sempre a função a exigir um órgão! Os crescentes navios a vapor, de calado cada vez maior, não mais se acomodavam na velha "*ponte da Inglesa*", onde embarcava-se o café para a exportação.

Em 13 de outubro de 1869, foi elaborada pelo Governo Imperial a lei



A função produtora e exportadora cria o órgão do transporte, o qual deve ser sempre proporcional àquela. O órgão só deve ser melhorado, quando a função tem "**possibilidades**" de aumentar, isto é, de exigir um órgão proporcional. Querer provocar a função produtora, com a construção de um órgão desproporcional, é delapidar recursos. Se, do Planalto paulista, há tantas ligações com o litoral exportador, é porque a função produtora paulista exige órgãos transportadores em proporção.

(Desenho de D. Myriam Ellis)

dêles, por isso, é acrescido e o consumo paulista paga por essa suplementação de preços, uma vez que o consumo desses produtos é forçado pelas necessidades e pelo nível de vida do povo paulista. Isso constitui para a economia paulista uma verdadeira "*muralha da China*", que a isola do resto do mundo e encerrando em uma autarquia, similiar a que predominou nos dois primeiros séculos quando o Planalto paulista esteve isolado como em uma inacessível e inabordável "*torre de marfim*" aí formando e cristalizando o seu espírito, (5).

n.º 1746, que regulamentava e dispunha sobre a construção de portos no país. Baseada nesta lei, a Companhia Docas de Santos pleiteou e obteve, pelo Decreto 9.970 de 12 de julho de 1888 a concessão para a construção e a exploração do porto de Santos, que deveria ser melhorado e equipado, com tudo de mais moderno. Em 1895 era concluído e entregue ao tráfego, o primeiro trecho do cais do porto de Santos, até o Paquetá. Assim, ficava o Estado de S. Paulo aparelhado, com suas excelentes redes ferroviárias, bem como com seu porto de Santos, que era erigido em "portal" único "*da magnífica usina de trabalho*" que era o hinterland da "*Paulistânia*".

Era sempre a função criando o órgão! Este só aparecia quando a função exportadora o exigia.

O novo porto de S. Sebastião só será usável no dia que a função exportadora de outros produtos que não o café, exigir um porto barato. Antes disso, tudo será inútil.

(5) — A situação da autarquia paulista do século XX causada pelas altas tarifas da Companhia Docas, é similar à autarquia paulista dos primeiros séculos, variando apenas a mercadoria exportadora que violava essa autarquia regional. Antes, durante os dois primeiros centênios, era o índio o produto que se locomovendo por si, ou se auto-transportado, era o único produto, que, atravessando o filtro da "*muralha do mar*" podia ser exportado. Hoje, nas últimas décadas do século XIX e durante o século XX, a muralha isoladora da "*Paulistânia*" é o porto de Santos, pelo qual só pôde sair produtos de elevado valor em relação ao peso e ao volume, como o café e o algodão.

Vê-se, porém, com nitidez que se antes S. Paulo tinha a "*muralha do mar*" que o isolava do litoral, agora tem a Docas de Santos que o isola do resto do mundo!

Esse regime econômico gera e convida a concorrência, com a produção local do que não pode economicamente ser importado.

Essa autarquia tem sido uma das causas do enorme e descomunal crescimento do parque industrial paulista, pois o Planalto só com dificuldades recebendo produtos de fora, é obrigado a os produzir. Em grande parte, em virtude disso, no Planalto, procura produzir tudo quanto consome.

Ainda agora, destaca-se o esforço em torno da produção do trigo. Esse esforço, a meu ver está destinado a fracasso, pois se o produto produzido no Planalto evita o transito pelo caríssimo porto de Santos, não deixará de transitar pelas ferrovias paulistas, que pelas suas tarifas elevadas encarecem muito o produto.

- a) A produção por alqueire de outros generos, como do algodão, do café, da menta, do amendoim, da mamona, ou da laranja, e principalmente da "*hevea*" (borracha) por exemplo, são de remuneração muito mais elevadas.
- b) O trigo importado, não obstante transitar pelo luxuoso porto de Santos e se onerar com as suas taxas pesadíssimas, ainda consegue vencer o congenere planaltino e isso porque na Argentina ou no Canada as terras são mecanizaveis em elevadíssima proporção, enquanto que no hinterland paulista a mecanização é possível só em baixas proporções.

CAPÍTULO XV

AINDA A VIDA E A MORTE DA ARISTOCRACIA RURAL DO CAFÉ

Naturalmente o café, com a faina rural da formação de sua lavoura e com a cultura resultante do seu enraizamento, produziu uma determinada estruturação social. Como o algodão norte americano das Carolinas, etc., e como o açúcar nordestino, o café teria fatalmente de produzir classes sociais no cimo das quais havia uma aristocracia brilhante, que se evidenciou em grande destaque durante as últimas seis décadas do século XIX.

De fato, essa altissonante aristocracia rural, formada nos pujantes, policultores e patriarcais latifúndios oitocentistas, parece que exigia para a sua vitalidade a coexistência do regime, escravocrata, na vigência do qual a autoridade do pater famílias atingia as máximas raíças. Então, não havia classe média e a camada social da aristocracia vivendo nas apalaçadas residências, só tinha a lhe defrontar a infeliz classe dos escravos.

Nem ao menos uma burguesia era de se notar nas camadas sociais que se superpunham, pois que os latifúndios, sendo poliprodutores e isolados nos sertões, sem comunicações fáceis e baratas com os centros urbanos, a estes eliminava e suprimia os empórios abastecedores, como, aliás já vimos no capítulo anterior.

Eis que reinava esse mar de rosas, quando a libertação do escravo, pondo termo a um secular regime, deu um golpe mortal nessa aristocracia rural! Então, em 1888, essa classe já estava bem abalada nos seus mais profundos alicerces. O advento vitò-

rioso e a rápida difusão da ferrovia, suprimindo o isolamento em que jaziam os soberbos latifúndios, feudos hermeticamente fechados e ensimesmados nos sertões paulistas, matando com isso a poliprodução, instituindo a monocultura e engrandecendo os centros urbanos, criou numa numerosa burguesia, que se emparelhou de certo modo, com essa aristocracia rural de estrondo.

Essa burguesia assim creada era constituída por gente formadora da camada urbana que se ocupava e se enriquecia no commercio abastecedor dos nucleos rurais. Essa camada social foi constituída de rebentos decaídos da classe aristocratica, ao lado de gente enriquecida pelos trabalhos agricolas vinda da plebe e se erguendo à classe média levada pela capilaridade social.

A seguir a isso e como consequência disso, a onda imigratória, como avalanche, se precipitou triunfante, esmagando o velho latifúndio, abatendo a suprema autoridade do "*pater familias*", e dilatando ainda mais os centros urbanos. Com isso, não só a aristocracia rural recebia novo golpe mortal, como a classe média era creada e ampliada nas fazendas e a burguesia se avolumava engrandecida nos centros urbanos. A aristocracia rural, recebendo êsses dois golpes mortais, entretanto não tombára. Ela não perecera do chofre, vitimada pelos durissimos terremotos que quase em concomitância se abateram sobre a sua construção. Mas, sem embargo da solidez da nossa aristocracia do café, os embates que a feriram profundamente inocularam nela a doença mortal, que a prostando, a levariam a uma dolorosa agonia.

A implantação da Republica, com o fim do Imperio, nada representou na evolução descencional da aristocracia do café.

Foi um golpe político que não afetou diretamente a estratificação das camadas sociais que se superpunham!

Assim, desde a lei de 13 de Maio de 1888 e desde o inicio e a evolução da imigração, a aristocracia do café vem morrendo aos poucos. E' claro que esse processo lento de agonia iniciada em 1888, com a libertação do escravo, às vêzes sofreu crises aceleradoras da sua decadência, aproximando-a da extinção.



Sede do latifúndio da zona de Campinas.

A supressão da escravatura não poz termo legal a apenas uma camada social, mas vem operar uma revolução muito mais profunda do que habitualmente se considera, pois com essa lei chamada áurea uma serie de supressões foram consequentes. Assim, como já foi dito acima, essa medida legal vitimou o latifundio, que sem a primitiva escravaria foi-se diluindo, na média e depois na pequena propriedade. Foi uma marcha lenta, essa do fim do latifundio, no sentido da maior divisão da propriedade, até atingir o grau em que está hoje. Eu já disse acima que, essa evolução para maior divisão da propriedade não obedeceu a uma reta constante e impertubavelmente invariavel, sem ser assinalada por degraus e desniveis repentinos.

As vezes a par de uma linha reta, constantemente em regular evolução ascencional, surgia um brusco desequilibrio e essa linha tomava uma repentina guinada, ascelerando o processo da maior divisão da propriedade.

Dêsses degraus evolutivos assinalando as bruscas mutações pode-se mencionar a quebra de Nova York, em 1929, de que em 1930, repercutiu no Brasil, causando a revolução de 30, de quando o regime policultor mais se assinalou em S. Paulo.

Depois disso, as leis sociais do periodo ditatorial, a marcha para a esquerda na evolução mundial, a mecanização do meio rural a urbanização das populações, determinaram com o aperfeiçoamento e a ampliação dos meios de comunicação, a intensificação da instrução, os contactos assíduos com os centros urbanos e os hábitos de maior conforto e de teor de vida mais elevado, em estreita conjugação de forças, uma marcha para maior repartição da propriedade. Isso foi a morte da velha aristocracia rural do café. Com ela morria também o patriarcado das primitivas estirpes da nossa gente. Surgiam vitoriosas no horizontes, irmanadas com a pequena propriedade rural, a mecanização no meio agricola a urbanização, a industrialização, o individualismo que se pode com facilidade observar.

CAPÍTULO XVI

A EVOLUÇÃO FINANCEIRA DO CAFE'

Eu já tive ocasião de dizer que o "*consumo*" é dos termos equacionais o que se afigura de maior importância. A força exercida pelo "*consumo*" na dosagem da produção, se faz por intermédio dos preços os quais, pela sua maior ou menor elevação atuam no sentido de ser o produto elaborado em maior ou menor escala sempre na razão direta da elevação dêsses preços. Assim a evolução dos preços demonstra a maior ou menor procura dos mercados consumidores que se fazem mais ou menos volumosos e qualificados conforme as circunstâncias do "*consumo*". Êste aumentando os preços, proporcionante aumentam. Isto é curial!

Podemos desta maneira correlacionar as duas estatísticas:

<i>Anos</i>	<i>Preço por arroba</i>	<i>Exportação em sacas de 4 arrobas</i>
1820	6\$400	—
1821	6\$800	—
1822	5\$300	—
1823	4\$900	185.000
1824	3\$200	224.000
1825	3\$150	183.000
1826	2\$850	260.000
1827	3\$150	350.000
1828	2\$600	375.000
1829	3\$700	375.000

<i>Anos</i>	<i>Preço por arroba</i>	<i>Exportação em sacas de 4 arrobas</i>
1830	3\$500	391.000
1831	4\$100	448.279
1832	4\$000	478.950
1833	3\$800	561.692
1834	3\$600	560.750
1835	3\$500	647.438
1836	3\$550	715.893
1837	3\$460	607.095
1838	3\$124	766.696
1839	3\$423	899.324
1840	3\$623	1.068.418
1841	3\$588	1.028.368
1842	3\$381	1.152.608
1843	3\$084	1.165.631
1844	2\$824	1.232.935
1845	3\$912	1.191.641
1846	3\$064	1.511.096
1847	2\$718	1.641.560
1848	2\$599	1.710.715
1849	2\$492	1.459.968
1850	3\$884	1.343.484
1851	3\$097	2.040.405
1852	3\$393	1.906.472
1853	3\$764	1.988.197
1854	3\$896	1.988.107
1855	3\$890	2.408.256
1856	4\$031	2.098.312
1857	4\$627	2.099.480
1858	4\$167	1.830.266
1859	5\$199	2.030.266
1860	5\$824	2.127.219
1861	5\$501	1.485.220

<i>Anos</i>	<i>Preço por arroba</i>	<i>Exportação em sacas de 4 arrobas</i>
1862	6\$440	1.350.109
1863	6\$739	1.480.134
1864	6\$468	2.069.627
1865	6\$285	1.801.952
1866	5\$670	1.934.896
1867	5\$513	2.265.753
1868	6\$099	2.265.485
1869	6\$164	2.564.975
1870	6\$301	2.209.456
1871	6\$064	2.358.001
1872	7\$694	—————

Todo aumento no preço corresponde um aumento de “*produção*”, refletido na quantidade exportada e causada pelo “*consumo*”.

Como eu já disse, o café vem sendo vigente entre nós como consequências do “*consumo*” norte americano, baseado no ciclo norte americano do algodão, o qual coincidiu com o século XIX. Assim, o preço da arroba de café em 1801 era apenas de 3\$000. Com o correr do século, o ciclo do algodão norte americano ia em progresso, fazendo aumentar o “*consumo*” do café e com a elevação dêste, o preço progredia também, chegando a 4\$800 réis em 1819, 6\$400 réis em 1820 e 6\$800 réis em 1821.

Naturalmente essa elevação nos preços provocou uma elevação de produção. E’ preciso ter sempre em conta o valor da moeda na época. O preço de 3\$000 réis por arroba equivalia a cerca de 360\$000 a 400\$000 réis por saca, em valor atual do dinheiro. Isso correspondia à um preço ótimo e não havendo então melhor negócio, como já mostrei em outro local dêste trabalho. Nessa ordem de idéias foi crescendo a lavoura de café, até que em 1849, os norte americanos com o ouro californiano, tiveram o seu poder aquisitivo muito aumentado e daí muito elevados, o seu poder de compra, o seu nível de vida e o seu “*consumo*” de

café, conforme deixamos provado abundantemente em outro capítulo deste livro. (1). Disso terem as exportações do café brasileiro, ultrapassado a média de 2 milhões de sacas por ano, durante a década que vai de 1851 e 1860, conforme se pode ver da tabela constante neste capítulo.

Nessa ocasião parece que, o consumo crescente havia ultrapassado a produção de então, obrigando o aumento desta por intermédio de preços tentadores, que atingiam em 1814 a 8\$500 réis a arroba de café superior o que seriam 34\$000 réis a saca, representando em dinheiro de valor atual, 800\$000 réis a saca, no mínimo. Ainda em 1875 os preços embora inferiores, eram ótimos, pois a arroba estava em 7\$300 réis:

(1) — O “consumo” do mundo em 1880, segundo o técnico do “*Jornal do Comercio*” do Rio de Janeiro, Conselheiro João de Souza Ferreira, mencionado pelo Prof. Taunay (“*Hist. do Café*”, VI, 120) era em sacas anuais:

(A conversão de toneladas em sacas é feita por nós):

Estados Unidos	2.991.400
California	66.400
Alemanha	1.859.200
Hamburgo	64.000
França	929.600
Austria	614.000
Holanda	498.000
Belgica	398.000
Sueca Noruega	365.000
Inglaterra	343.200
Turquia	332.000
Italia	265.500
Suissa	182.500
Espanha e Portual	166.000
Russia	166.000
Grecia	16.600
Cabo, Rio da Prata	54.780
Diversos	132.800
 Total	 9.462.000

Essa excelência de preços, evidenciando um magnífico consumo determinou o “*rush*” formidável para além do Rio Claro, pois a “*determinante*” do “*consumo*” havia encontrado no Oeste paulista as “*possibilidades*” oferecidas pela “*Ecologia*”, pelo “*Capital*”, pela “*Mão de Obra*”, que analisamos em minúcias em outra parte dêste trabalho e pelo transporte que com o advento da ferrovia e do navio a capor, oferecia novas e mais dilatadas “*possibilidades*” à expansão.

Com a expansão da cafeicultura pelo Oeste paulista, como seria natural, houve um grande aumento de produção e por conseguinte de exportação. Não havendo o proporcional crescimento do consumo, sucedeu o desequilíbrio entre a oferta e a procura e disso a queda dos preços. Assim, o café superior caiu em 1878 para 6\$200 réis a 6\$950 réis a arroba. Mesmo assim, a lavoura cafeeira ainda era um excelente negocio. Em 1879, os preços continuaram a cair, pois a arroba do café de boa qualidade regulava de 5\$500 a 6\$100 réis e em 1880 houve uma pequena reação, subindo o café desse tipo a 6\$350 réis.

Era uma visível influencia do aumento da produção!

Esta aumentando muito, deveria fatalmente repercutir nos preços. Foi o que aconteceu, pois em 1881, o café caiu para 4\$150 a 5\$050 réis a arroba, como se verifica da obra citada do prof. Taunay VI, 132. Em 1882, essa queda se acentuou ainda mais, chegando o preço da arroba de café de 1.^a qualidade a 3\$200 a 4\$350 réis. Ainda se pode observar consequência palpável da expansão da cultura que aumentava a produção.

Em 1885, houve uma reação contra esse estado de cousas.

O café foi então a 4\$200 e 6\$000 réis a arroba.

E' que, o “*consumo*” aumentava sempre, como verificamos em outra parte deste trabalho e a expansão quase que se paralizara.

De fato a partir de 1882, notamos uma estagnação na expansão da cafeicultura paulista, causada em parte pelas leis anti-esclavagistas que faziam minguar a “*mão de obra*”, imprescindível

vel para a continuação da expansão. O Governo Central cortava as “*possibilidades*” de continuidade da expansão cafeeira, a qual poderia ter continuado se não fossem as leis emanadas do poder central, as quais os cafeicultores tinham que obedecer.

Em 1887, houve uma alta enorme nas cotações do café, tendo os preços regulado entre 7\$350 réis e 10\$480 réis a arroba, segundo ensina o prof. Taunay, na sua tão citada “*Hist. do Café*”, VI, 186. Era sem duvida o resultado da quase paralização do ritmo da formidável expansão da cafeicultura a qual vinha se fazendo notar desde 1882, como já dissemos acima. Era a elevação inédita de preços que por sua vez causou, entre as suas inúmeras consequências, o revigoração do “*rush*” expansionista da cafeicultura. Então, Ribeirão Preto, Cravinhos e as exuberantíssimas terras roxas do rio Pardo foram atingidas pela maravilhosa onda verde avassaladoramente avançava, como para apreender um quimerico velocino que fugia sempre do arrojo dinâmico da “*Raça de Gigantes*”, que, em largas e seguras passadas, desvirginava os sertões sul tropicais. De facto a via férrea só chegou a S. Carlos em 1884, à Araraquara em 1885 e à Jaú em 1887. Isso mostra que só nessas datas havia carga que justificasse ferrovias. A Mogiana em 1880 atingiu S. Simão em 1876, Casa Branca, e só em 1883 Ribeirão Preto.

As inúteis e anti econômicas leis dos sexagenários e da extinção da escravidão foram golpes tremendos desferidos na nossa organização de trabalho agrícola, mas não impediram o “*rush*”, que continuava para o alargamento dos horizontes da cafeicultura. E’ que, S. Paulo promovera a imigração substituindo a “*mão de obra*” que o Centro, ungido pelo “*liberalismo utópico*” dos demagogos superficiais, nos arrancára.

O “*rush*” expansionista continuava, pois, em 1886, Batataes, era alcançada pela ferrovia; em 1887 a Mogiana atingia Franca, a antiga vila do Imperador, marco do caminho do Anhanguera, e no ano seguinte essa empresa chegava à margem do Rio Grande; Descalvado e em 1889 recebia a estrada férrea, ano

em que Sta. Rita também era atingida pela ferrovia. (Adolpho Pinto, "*Hist. da Viação Publica de S. Paulo*", 1903).

* * *

Resumindo tudo temos que a elevação de preços relativos ao café, acarretados pelo aumento do "*consumo*", como se verifica da tabela acima, fez resultar o "*rush*" para o sertão. Este, sempre como consequência dos preços altos, teve lugar em duas nítidas e distintas fases.

a) A primeira vae de 1872 mais ou menos a 1879.

b) A segunda vae de 1885 a 1890 mais ou menos.

Entre essas duas fases distintas houve um interregno de depressão que significou uma paralização no "*rush*" invasor do sertão e na continuação do **movimento para a** formação da lavoura de café.

Resumindo ainda mais: O "*consumo*" em aumento, determinava elevação de preços e o crescimento da produção. Esse crescimento de preços, por sua vez desequilibrava a "*oferta e a procura*", fazendo cair o "*consumo*" e isso determinando o declínio dos preços, fazia diminuir a produção e como decorrência disso a paralização da expansão.

Foi isso que se viu!

CAPÍTULO XVII

O SUL PAULISTA

Sorocaba

Itapetininga

Avaré

Botucatu

Palmital

Piraju

Essa região do nosso Estado teve outra formação social, presidida por outra mentalidade, que aliás era reflexo de outras circunstâncias, as quais procurarei analisar.

Eu já deixei bem marcado que a formação social e material das populações cafeeicultoras das zonas mais centrais do Estado, foi presidida pelo espírito da lavoura canavieira e do fabrico do açúcar atividades que foram predecessoras da cafeeicultura.

Compreendemos facilmente as afinidades existentes entre as culturas-da cana e a do café, para fazermos idéia de que esta foi uma simples continuação daquela, mantendo as mesmas linhas básicas da psicologia presidente, a mesma colocação do edificio social, levantado apenas em continuação, etc. Era o mesmo patriarcalismo, a mesma feição rural, a mesma estratificação social com o mesmo patriciado rural, a mesma classe servil, etc. Um foi méra continuação ampliada do outro. Aliás ambas essas atividades agrícolas, ramos filhadas ao mesmo tronco, deveriam produzir consequências semelhantes.

Não assim o concernente ao luar. A sua produção aos milhares, nos imensos descampados gaúchos e platinos, onde o pastoreio, os largos horizontes, as frenéticas galopadas pelas campinas, o transporte das enormes tropas, o seu agitado comércio nas policrômicas feiras sorocabanas, etc., marcaram um tal sulco de influência nos contornos da psicologia de certa parte de S. Paulo, que, até hoje, não obstante haver já decorrido um século das "*feiras de Sorocaba*", ainda subsistem esmaecidos, mas identificáveis os seus vestígios, (1).

Em quase toda a zona Sorocabana viam-se até pouco tempo, sinais evidenciadores dessa influencia, perpetuados no feitiço psicológico dos chefes políticos, dos "*land lords*" territoriais, e nos próprios agricultores das extensas áreas que vão desde Sorocaba até as barrancas do rio Paraná.

Lembro-me bem da figura de "*donaire*", de "*aplomb*", de aínimo cavalheiresco, de timbre belicoso, de temperamento sim-

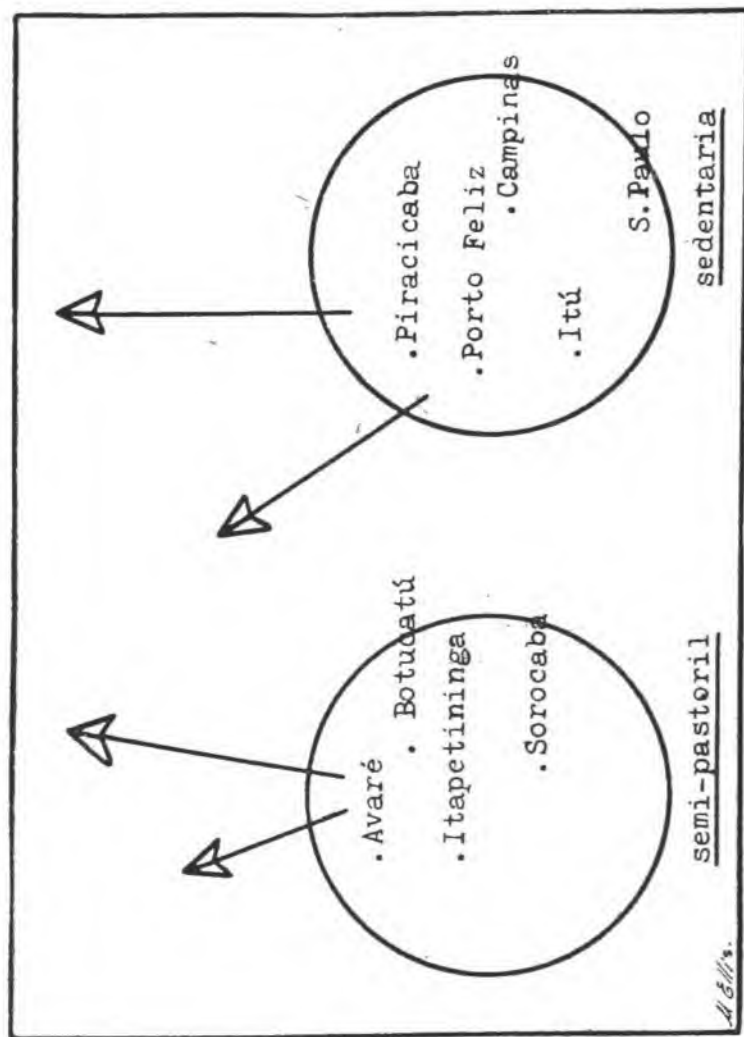
(1) — A respeito da grande e importantíssima cidade do sudoeste paulista, fundada pelo meu antepassado Balthazar Fernandes, diz o insólito Taunay:

"Assim Sorocaba — quem ignora aliás? — representou, graças as suas feiras, capital papel na amalgamação do sul do Brasil"

Invocando Contreira Rodrigues no seu trabalho "*Os Traços da Economia Social — política do Brasil colonial*", o emerito Professor Taunay na sua magnífica "*Hist. do Café*", III, 349, reproduz um trecho do mencionado economista: "*Em Sorocaba ennodou-se o extremo sul ao centro da colônia e por intermédio desta ao extremo norte, formando-se...*"

"Quando principiaram a effectuar-se as feiras sorocabanas", ensina o mesmo Prof. Taunay, loc. cit. "*é o que não se pode precisar. Parece positivo, porém, que devem ter tido começo já no segundo quartel do século XVIII.*"

Já em 1731 trazia o grande Christovam Pereira largas tropas de equinos dos campos hoje uruguayos e riograndeses do sul, fazendo-as atravessar as terras do planalto, a cortar o Uruguay (Pelotas) e Iguassú, o Itararé, à Mantiqueira, ás terras auríferas de Minas Gerais, onde attingiam altíssima remuneração".



As duas correntes agrícolas paulistas. Uma, a sedentária, puramente agrícola, com a cultura do café e de outros ramos agrícolas, e a outra, semi-pastoril, na qual se espelha, nitidamente, a influência sulina.

(Desenho de D. Myriam Ellis)

ples, em mistura com a esperteza platina e com a feição autoritária, despótica e enérgica do caudilho gaúcho do General Ataliba Leonel, que lembrava bem como seria um Pinheiro Machado paulista! Ei-lo vibratil simpático a terçar armas encarniçado pelos seus amigos devotados todos (e eu fui um deles) e fanatizados alguns. Era um voluntarioso chefe de clan político! (2). Não era o único a ter êsse feito, o General Ataliba! O velho Coronel Fernando Prestes muito amigo de meu pai, seu filho o nunca assaz lembrado Julio Prestes, com quem tanto convivi, foram autênticos chefes gaúchos paulistas, com tôdas aquelas tinturas que o pastoreio platino imprimia. Como verdadeiro "land lord" agauchado, imbuido daquele espirito nascido no pastoreio, nas sangas do Ibicuí, ou do Camaquan, houve o Coronel Juca Marcondes. Ainda a denunciar êsse forte espirito pastoril, em conúbio com a psicologia agrícola da formação rural paulista, estão aí os Brisolla, os Dias de Palmital, e entre outros o velho Coronel Goulart de Presidente Prudente. (3).

(2) — "Embora sem a organização poderosa dos caudilhos da Calabria da Corsega e da Albania, os grandes criadores, os senhores de engenhos ou os donos de latifúndios cafeeiros apparecem sempre, no tablado da nossa historia, como chefes de clan. E' sempre acaudilhando um bando de socios, de amigos, de camaradas, de capangas, que se mostram na via publica, durante os nossos quatro séculos de historia. Sozinhos é que não os vemos nunca. Ou bandeirantes, que partem para as florestas a descobrir o ouro e o diamante; ou sertanistas, que varam o deserto à cata das malocas do índio; ou povoadores, que devassam os campos do sul e do centro com as suas tropas e os seus escravos; ou caudilhos locais e chefes de aldeia, do IV século: é sempre assim, isto é, rodeados de uma comparsaria numerosa, que fazem sentir a sua influencia, o seu poder, ou o seu arbitrio". Oliveira Vianna, "*Populações Meridionais*"

(3) "O tropeiro é o sucessor direto do sertanista e o precursor em muitos pontos, do grande fazendeiro. A transição faz-se assim sem violência. O espirito de aventura, que admite e quase exige a agressividade ou a fraude, encaminha-se aos poucos para uma ação mais disciplinadora. À fascinação dos riscos e da ousadia turbulenta substitue-se o amor

De facto, a psicologia de quase tôda a Sorocabana, de Sorocaba, Itapetininga, Tatuí, Botucatú, Avaré, Pirajú, Campos Novos, Salto Grande, Palmital, Assis até o rio Paraná, exhibia, os fartos sinais da influência pastoril, advinda dos muares de Sorocaba, com suas tropas, a sua gente empenachada de "*fair play*", com um feitio todo especial em que o espanhol apparece muito mais do que com um mero sombreado.

A gente da Paulista, da Mogiana, da Central, da Bragançina, da Ituana e mesmo de algumas partes da Sorocabana, como Tieté, ou São Manoel, já era diferente! Dêsses, os componentes dessas gentes, pode-se dizer que eram agricultores latifundiários puro-sangue. Tem os animado um espirito rural-agrícola cem por cento. O patriarcalismo dessas gente era muito

às iniciativas corajosas, mas que nem sempre dão immediato proveito. O gosto da pecúnia succede ao gosto da rapina. Aqui, como nas monções do Cuiabá, uma ambição menos impaciente do que a do bandeirante ensina a medir, a calcular oportunidades a contar com danos e perdas. Em um empreendimento muitas vezes aleatório faz-se necessária certa dose de previdência, virtude eminentemente burguesa e popular. Tudo isso vai afetar diretamente os mores de uma sociedade ainda sujeita a hábitos de vida patriarcais e avessa à mercancia tanto quanto às artes mecânicas. Não haverá nisto entre parênteses, uma das explicações possiveis para o fato de justamente São Paulo se ter adaptado, antes de outras regiões brasileiras a certos padrões do moderno capitalismo?

Não convem, em todo o caso, acentuar com demasia ênfase a transformação que a influência das novas ambições promete ralizar. Há na figura do tropeiro paulista, como na do curitibano, do riograndense, do correntino, uma dignidade sobranceira e senhorial, essa mesma dignidade que os antigos costumavam atribuir antes ao ócio do que ao negócio. Muitos dos seus traços revelam nele a herança ainda bem viva de tempos passados, inconciliavel com a moral capitalista. A dispensa muito frequente de outra garantia nas transações, alem da palavra empenhada, que se atesta no gesto simbólico de trocar um fio de barba em sinal de assentimento, casa-se antes com a noção romântica e feudal da lealdade do que com o conceito moderno de honestidade comercial. Também falta aquí esse ascentismo racionalizante, que parece inseparavel do ideal burguês, ao me-

mais escravocrata. Eram êles muito mais individualistas, mas muito mais apegados a terra e muito mais sedentários.

Os outros, isto é, os sorocabanos, os itapitininganos, o botucatuanos, os avarenses, os pirajuenses, não eram quase escravocratas pois os misteres do pastoreio, e da tropa não demandavam abundância de mão de obra servil. Daí, êles não terem recebido muito influxo do regime escravocrata que tão fundo cunhou o nosso regime agrícola da Paulista, da Mogiana ou da Central. Estou ainda a vê-los nos restos das grandes famílias, saídas da cornucópia sorocabana e itapeninganas que como "*vagina gentium*", inundou de povoadores as terras piratininganas da margem esquerda do Tieté, com exceção das zonas Noroeste e Alta Paulista. Certo, êsses paulistas eram agricultores, mas o espíri-

nos em suas origens. O amor ao luxo e aos prazeres domina em pouco tempo esses indivíduos rústicos, que ajaezam suas cavalgadas com ricos arreios de metal precioso ou que timbram em gastar fortunas nos cabarés, nos jogos, nos teatros. Sorocaba vive mais intensamente nos tempos de feira do que muita capital de província.

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

Ninguém duvida que a ocupação a que se entregavam tais homens fosse, em todos os sentidos, produtiva e útil à coletividade. Mas o espírito em que a conduziam tendia a mascarar de qualquer forma essa feição utilitária, e em realidade era menos de bufarinheiros do que de barões. A ostentação de capacidade financeira vale aquí quase por uma demonstração de força física.

Nisso, e também na aptidão para enfrentar uma vida cheia de riscos e rigores, o tropeiro ainda pertence à família bandeirante. (Sergio Buarque de Hollanda — "*Índios e mamelucos na expansão paulista*" — Anais do Museu Paulista — tomo XIII, pag. 289).

to que os animava não era puramente agrícola. Eles conheciam bem o latifúndio cafeeiro. Eram patriarcais e procediam da mesma cepa paulista, essa que teve origem no soberano tronco ramalhano ou nos farfalhudos ramos martimafonsinos. Havia neles uma certa sombra a recordar o “*pião*” gaúcho. Eis o magno, magestático e soberbo vulto de Jequitibá copado e frondoso que foi o gigantesco Sarutaiá, como patrono miraculoso de galharda seivosa, a presidir, nos fins do setecentismo, ao povoamento da metade da área paulista. Eles tinham, por certo, a chama da agricultura a aquecer e a iluminar seus sonhos de gente ainda mal sedentarizada na terra roxa de Botucatu, nas brenhas de Avaré, nas rocas de Pirajú ou nas umbrosas ravinas do Panema mas era uma psicologia agrícola amestiçada, denunciando a velha nostalgia pastoril a se evidenciar esfumada ainda no semi nomadismo aventuroso que se espalhava em incontida onda povoadora pelos ressequidos espigões do Sto. Anastácio, do Peixe, do Veado, do Aguapeí ou do Caiuá. Neles ainda havia a saudade do “chimarão” do “*giriça*” ou do “bagual”! Quando a caboclada paulista dessa corrente psicológica encontrava descampados como em Santa Bárbara do Rio Pardo, Espírito Santo do Turvo, Campos Novos do Paranapanema, ou S. Pedro do Turvo, se recordava saudosa do velho pastoreio gaúcho e se entregava com paixão à criação, mas quando essa mesma caboclada varonil encontrava a terra roxa das encostas do Panema, se fixava na agricultura, mas não se esquecia do velho pastoreio belicoso e feroz, sempre valente e denunciando a influência do mameluco ancestral com a do tropeiro das eras idas. Então surgiam com estrondo as “*chacinas*”, com extermínio dos alienígenas mineiros. Era a velha fibra paulista dos Dias que se revelava sob a influência do “*minuano*” gaúcho. Então os Candinho de Mello, ou os Chico Dias, legítimos representantes daquela gente paulista com tempera do pastoreio dos pampas sulinos, orbitando em torno do grande chefe Ataliba Leonel, tiravam partido da força política do “*Senhor da Sorocabana*”. Era o regime do “*clan*”, marcado

pelo sistema sideral, cujo centro era o General Ataliba, que amparava patronalmente a sua gente através de seus "*clientes*". Mas também, quando Ataliba precisou da sua gente, esta não faltou em 24, com Leonidas Vieira, ou com João Ignacio em 30 e no maravilhoso 32, com a famosa Brigada do Sul, que tanta glória trouxe à imortal bandeira das Treze Listas nos descampados de Burí ou nas ribanceiras do rio das Almas, como os heróicos Vergueiro de Lorena e os Francisco Sampaio.

* * *

Assim, sintetizando tudo quanto ficou dito, o território paulista foi povoado por duas distintas correntes :

- a) *partida de Campinas ou de Itú*. Esta era agrícola "*puro sangue*" ou "*cem por cento*". Formada por gente mais sedentária, mais pacata, mais escravocrata, se espalhou pela Paulista pela Mogiana e pela Ituana e depois pela Noroeste, com tenues infiltrações na própria Sorocabana.
- b) *partida de Sorocaba ou de Itapetininga*. Esta não era agrícola "*pura*", mas sim com mais ou menos influência pastoril. Mais aventureira e belicosa que a outra era também em relação a ela menos escravocrata e sedentária, mas igualmente patriarcal e talvez mais que ela obedecendo a um regime de "*clan*".

Essas duas correntes, avançando paralelamente e mais ou menos coévamente sobre o sertão paulista, dividindo o território estadual em duas partes separadas pelo Tieté. As zonas situadas a esquerda do caudal, foram invadidas e povoadas pela gente, que saiu de Sorocaba e de Itapetininga. As partes situadas a direita do grande rio paulista, foram ocupadas pela gente campineira e ituana.

Naturalmente essa separação não foi de rigor absoluto, pois

às vêzes uma corrente invasora penetrava no território da outra — influenciava a formação resultante. Eis que na região de São Manoel houve penetração de gente vinda de Tieté e de Piracicaba; na região de Bauru e de Pirajuí houve uma outra invasão de gente oriunda da margem direita do velho Anhembi, invasão essa que continua pela Alta Paulista.

E' deste tipo a "*ponta de lança*" que representa a penetração aventureira e pioneira do Coronel Alfredo Marcondes Cabral, no sertão da Alta Sorocabana, e êle que era um ramalhudo ramo sancarlense da primeira corrente pioneira, se fez, com a sua dinâmica penetração um elemento de primeira grandeza do "*clan*" do velho Fernando Prestes. Em 24, o Coronel Marcondes Cabral formou ao lado de seu parente Juca Marcondes, com os seus soldados e apaniguados na famosa e valente Brigada do Sul de Ataliba Leonel e de Julio Prestes.

CAPÍTULO XVIII

A DESINTEGRAÇÃO DA PROPRIEDADE

Nós vimos em capítulo anterior como o latifundio foi paulatinamente devidido, com a superveniência de várias causas que se conjugaram, (1). Com a formação da pequena propriedade, posta em evidencia com a desagregação da média ou da grande propriedade, aconteceu a mesma coisa. É que as causas que haviam extinguido o grande latifundio do oeste paulista continuavam a exercer a sua influência. Como vimos as causas foram, (2) :

(1) — O eminente Gilberto Freyre, no seu admiravel "*Casa Grande Senzala*", 62, descreve maravilhosamente o latifundio açucareiro nordestino, conjugando-o com a monocultura e sobre isso as palavras seguintes :

"Era a sombra da monocultura projectando-se por leguas e leguas em volta das fabricas de assucar e a tudo esterilizando ou suffocando menos os cannaviaes e os homens e bois a seu serviço. Não só na Bahia em Pernambuco e no Maranhão como em Sergipe d'El Rei e no Rio de Janeiro verificou-se com maior ou menos intensidade, atravez do periodo colonial, o phenomeno, tão perturbador da eugenia brasileira, da escassez de viveres frescos quer animaes quer vegetaes. Mas talvez em nenhum ponto tão agudamente como em Pernambuco".

(2) — Resumindo tudo, pode-se organizar o seguinte esquema :

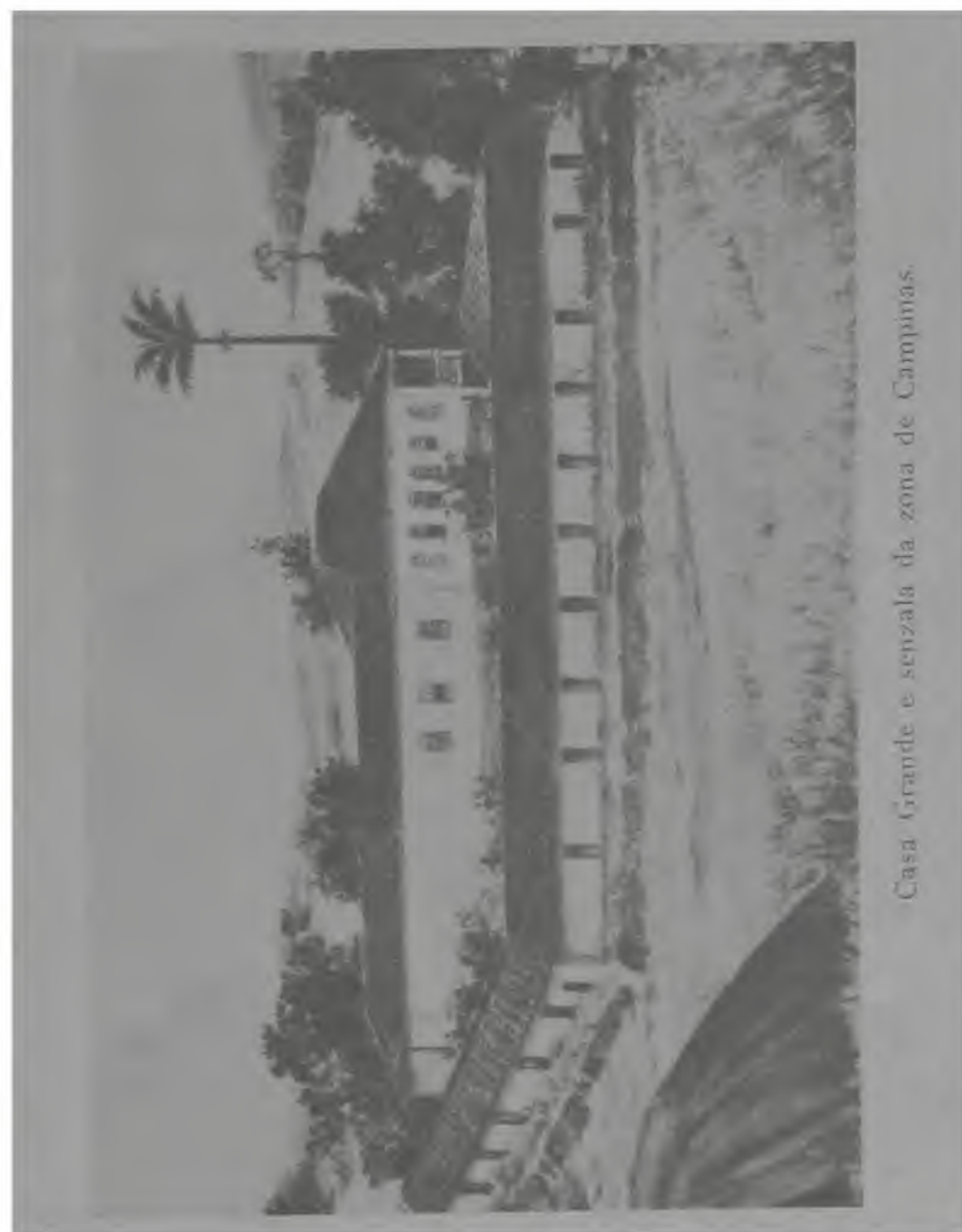
Causas do fraccionamento da propriedade	{	Imigração e fim do trabalho servil
		Extensão da rede ferrea e principalmente da rodoviaria
		Industrialização e urbanização
		Esgotamento das terras (nomandismo agroprias para a cafeicultura — la cafeeiro).
		Crises do café — concorrência do café

a) *A extensão da rede ferroviária paulista.* — Não se pode pretender que a substituição radical do transporte não haja operado uma terremótica revolução, não só na economia cafeeira mas também na própria estrutura social paulista. Não seria crível que um tão importante acontecimento não haja abalado profundamente os alicerces da nossa sedimentação social, ou da nossa mais íntima estrutura orgânica. A subversão causada pela superveniência da ferrovia foi no sentido de dar mais vulto aos núcleos urbanos já existentes e criando outros atraído para eles as populações antes estacionadas nos latifúndios, isto é no próprio local do trabalho agrícola, por falta de meios de rápida locomoção.

A meu vêr, a maior força derivada do sistema de comunicações que atuou no sentido da divisão da propriedade paulista, não a ferrovia que constituiu a primeira etapa do sistema de transportes, mas a rodovia, que tornou aproveitáveis para a policultura uma imensa quantidade de terras impróprias para o café. Infelizmente ainda não foi convenientemente ressaltada a importância da rodovia na divisão territorial paulista. Eu penso porém que a importância foi capital.

Foi mais ou menos em 1920, que o eminente Washington Luís que então era o Presidente do Estado, com um espírito extraordinariamente percuciente, deu início à obra formidável que foi a rede rodoviária de S. Paulo, a qual só produziu os maravilhosos resultados sociais, na maior repartição da propriedade territorial do Estado depois de 1930, quando essa rede rodoviária foi suficientemente densa que pôde produzir os resultados visíveis nas estatísticas. A ditadura que tivemos depois dessa data é que foi colher os magníficos frutos plantados pelos eminentes Presidentes legais.

b) *A libertação do braço servil.* Esta outra terremótica ocorrência teria produzido tremendas consequências na nossa organização social, não só na parte visível, englobando as influ-



Casa Grande e senzala da zona de Campinas.

ências causadas pelo fenómeno na economia cafeeira, como também da faceta mais oculta mais profunda da nossa organização social. Não seria crível que um sucesso da magna importância da libertação do escravo só tenha repercutido nas circunstâncias aparentes. Foi um evento, que para a nossa constituição social teve um efeito de verdadeiro bombardeio atômico. Assim, a diminuição do poder, de prestígio, de autoridade, de magnitude, de força reverencial, etc., do senhor rural, coincidia com perda visível do feitiço patriarcal, do vulto familiar, do nível hierárquico, etc. dos nossos "*senhores feudais*" do latifúndio cafeeiro (3). A persistência dessa causa durante um periodo longo de tempo, o qual durou quase três quartos de século, obviamente fez resultar uma estratificação da sociedade completamente diferente da que tinha sido vigente até então. Disso é notório, por exemplo, uma essencia mais dinamizada de particularismo, uma culminancia do individuo, cuja importância se fazia sentir à proporção que o velho e comunitário regime de clã, que ressaltava as centenas ou milhares de sistemas siderais em miniatura, orbitando em torno dos "*barões*" rurais os quais, desaparecendo cediam lugar aos "*coroneis*" da República, que, por sua vez também saíram da cena para dar lugar apenas ao individuo, que hoje é o unico trunfo social existente, orbitando unicamente em torno de si mesmo e tendo os olhos voltados só para os poderes constituídos.

c) *A efetição da Imigração.* De facto, o trabalho livre e remunerado produz fatalmente uma maior disseminação dos lu-

(3) — "*O velho dictado parece indicar o phenomeno: "pae taverneiro, filho cavalheiro, neto indigente". E' que no Brasil, mesmo onde a colonização foi mais aristocratica como em Pernambuco, o patriarchalismo nunca foi absoluto, nem o podia ser com "a quasi geral transmissão parcellada das heranças e dominios" a que se referia Svlzio Romero em carta a Ed. Demolins ("Provocações e Debates", Porto 1916). As excepções, como a do morgadio dos Paes Barreto, no Cabo, em Pernambuco, foram raras"*

culos provenientes da venda dos produtos exportados, ou maior diluição dos saldos da balança mercantil. Ao lado dessa consequência facilmente compreensível ainda há outras visíveis e decorrentes dessa causa apontada.

Uma delas é o aparecimento da classe média, antes inexistente. De fato, durante o regime escravocrata, só duas classes sociais se faziam efetivas: a dos senhores e a dos escravos, pois os libertos eram em número mínimo. Só depois da vinda da corrente imigratória, foi-se formando com os libertos, então avolumados e os imigrantes, uma classe intermediária, que, enriquecida galgou sucessivamente vários níveis de vida, até chegar a proprietários. (4).

d) O esgotamento das terras próprias para o café, originando a policultura. Em outra parte deste trabalho, eu trato mais minuciosamente do assunto e por isso não reproduzo. Além disso que, a poliprodução é ordinariamente consequência da pequena propriedade.

e) A industrialização é também uma concausa da divisão territorial, pelo engurgitamento dos núcleos urbanos que assim congestionados passam a exigir a poliprodução. Eu não cuido com mais minúcias do assunto porque já o faço em outro capítulo deste trabalho.

f) As diversas crises financeiras que obstaculizaram a evolução da propriedade cafeeira, produzindo um certo desalento na continuação da cafeicultura, derivou os esforços rurais paulistas para a policultura e disso a pequena propriedade.

(4) — A esse respeito a iniciativa privada em S. Paulo era sensível. Menciona um esplêndido surto disso, o que é uma soberba manifestação da atmosfera que reinava em S. Paulo, o Prof. Taunay, na sua "*História do Café no Brasil*", IV, 204, ao se referir ao esforço despendido pelo Senador Souza Queiroz e por seu irmão o Comendador Luiz Antonio de Souza Barros no sentido de aproveitar o braço livre nacional fornecido pela imigração interna.

Essas teriam sido as causas, as quais, conjugadas, deram origens à pequena propriedade.

Eu me dispenso de expor o facto em si e de descrever o processo que deu lugar à divisão da propriedade, porque êle já está admiravelmente bem descrito na magnifica monografia de Sergio Millet "*Desenvolvimento da pequena propriedade no Estado de S. Paulo*", pela qual se verifica que já em 1930, S. Paulo, contava com mais de 75% das suas propriedades classificadas como pequenas. Infelizmente não temos, nem consegui obter estatísticas referentes à épocas muito remotas, pois as mais antigas dizem respeito a 1930-31, mas uma certeza podemos ter, é que o processo de divisão paulatina da propriedade paulista começou muito antes dessa data pois que as causas acima enumeradas tiveram lugar no século XIX e ãssim, seria mais natural que o efeito tivesse lugar quase que em concomitância com as causas que o geraram. Alem disso temos que em 1930-31, já existiam em S. Paulo cerca de 124 mil pequenas propriedades. Essas miríades de propriedades, não teriam sido geradas de um só golpe. Elas tendo sido causadas por um complexo de fenômenos correlatos, que tiveram lugar no século passado, tinham imperiosamente que ter tido início em época muito atrasada, ainda no século passado.

E' certo que, as crises econômico-financeiras que periódicamente vem abalando a lavoura produzem consequências no sentido de asclerar a divisão da propriedade. E' que a cultura do café, se tornando menos interessante, os lavradores buscam na produção de cereais, isto é, na policultura um auxílio para suprir a deficiência do café. Foi assim em todas as ocasiões em que o café entrou em má situação. Lembro-me bem da crise de 1918. O recurso então foi a produção do algodão, mas a crise de 1929-30 foi a mais prenhe de consequências. Então a policultura cerealífera foi a que mais lucrou. Os agricultores na carência dos lucros da produção cafeeira, vitimada pela "*crack*" financeira norte-americana, dêsse ano, recorreram à cultura cerealífe-

ra, isto é, a policultura do que resulta a mais intensa divisão de propriedade.

Foi então exacerbada a linha evolucional da desintegração da propriedade maior, de modo que os menos avisados e os mais superficiais confundem os elementos do problema e pensam que se iniciou em 1929, a pequena propriedade em S. Paulo e teve começo nessa data a policultura no Planalto. Entretanto, como vimos acima, a repartição da propriedade, teve início muito antes, e nem seria crível que o “*crack*” financeiro norte americano tivesse tanta projeção, a ponto de causar, só por si, uma tão radical consequência. Seria preciso, para isso, que, um acontecimento muito mais íntimo, muito mais importante, muito mais revolucionário, etc. se fizesse sentir de modo evolutivo.

“*Natura non facit saltum*”! Disso temos que, para ser realizada a partilha da propriedade a qual foi um fenômeno que teve lugar evolucionalmente e que deveria ter tido início numa causa de grande relevância e de grande vulto. Evolução lenta e paulatina e não a brusca transformação, deveria ter sido a marcha do processo que nos trouxe ao estado atual da divisão da propriedade rural no Estado de São Paulo. E’ esta a convicção que se tira da monografia de Sérgio Milliet “*O desenvolvimento da pequena propriedade no Estado de São Paulo*”. Infelizmente não há elementos para que se conheça o estado da divisão da propriedade fundiária antes de 1930, mas pelo citado trabalho de Sérgio Milliet, verifica-se que, de 1930 a 1935, houve uma grande evolução progressiva, que elevou a pequena propriedade de 124.128 que era em 1930, para 212.008 que passou a ser em 1936. Essa evolução não parou, pois em 1947-48, São Paulo apresentava 260.000 propriedades pequenas, segundo a “*Estatística da Economia Rural*” da Secret. da Agricultura — “*Divisão da Propriedade Territorial Rural no Estado de S. Paulo*”.

Com êsses pontos fixos, demonstrando que está havendo evolução, é claro se concluir que, se depois de 1930 houve evoluções

antes dessa data teria havido também e teríamos atravessado por fases mais atrasadas.

Sem causa impulsionadora aparente, antes dessa data também deveria ter havido. Assim, o estado da divisão territorial aparentado em 1930, teria sido um méro estagio, pois a propriedade, já bem dividida, deveria ter iniciado a sua desintegração bem antes, isto é em data muito mais atrasada.

Disso tudo, pode ficar estabelecido que o processo efetivo da divisão territorial é paulatino e teve início, em data muito recuada, para poder chegar em 1930, à situação estagial transpirada dos quadro estatísticos de Milliet.

Firmada essa concepção, temos de procurar uma causa para êsse fenômeno. Sim, porque todos os acontecimentos fatalmente tem causa ou causas. Quais teriam sido as causas de haver sido a propriedade tão dividida? E' claro que, deveria ter sido uma causa remota afim de produzir efeitos continuados e assaz poderosa e profunda para subsistir na nossa evolução sociológica, com tal força de continuidade que, ela se torna saliente até hoje, em suas consequências, as quais se projetam cada vez com mais vulto visível pelas estatísticas.

Eu penso que a causa principal da divisão da propriedade e da desintegração do padrão médio prepoderante até 1920, mais ou menos foi a extensão da rede rodoviária pelo territorio estadual. Sim porque se a ferrovia teve o condão de quebrar a força integradora do latifundio, seria natural que um fator identico como a rede rodoviária produzisse consequência identica.

CAPÍTULO XIX

OS NÚCLEOS URBANOS

Uma marca que chama atenção para a situação da população paulista em qualquer época do século passado, é a carencia de núcleos urbanos na área provincial. Dos núcleos existentes em meados do século XIX, o maior era a Capital, e Itapetininga com 20.000 habitantes e a seguir Sorocaba, Campinas, Jundiaí, Bragança, Atibaia, Mogi Mirim, Porto Feliz, Itú, Indaiatuba, Piracicaba, Capivari, etc., não iam além de 5 a 15.000 habitantes. Os números certos para o total da população municipal, oferecidos pelo prof. Taunay na sua "*Hist. do Café*", são os seguintes:

Santos	7.000
Judiaí	5.600
Itatiba	3.000
Campinas	14.000
Bragança	7.600
Atibaia	4.200
Piracicaba	5.000
Amparo	3.800
Mogi Mirim	12.600
Limeira	5.000
Rio Claro	6.500
Araraquara	5.000
Jaboticabal	2.900
Descalvado	2.430

S. João da Boa Vista	3.500
Mogi Guaçu	5.000
Casa Branca	7.000
Sorocaba	14.500
Porto Feliz	5.000
Itapetinga	20.000
Tatuí	8.000
Faxina	13.600 (1)

(Essas populações se referem aos municípios compreendendo as áreas rurais).

Naturalmente essa distribuição populacional toda especial da gente paulista pelo nosso territorio que em 1870 era de 830.000 habitantes deve fatalmente ter uma causa. Sim, porque toda conformação demográfica obedece rigorosamente a causas certas e determinadas oriundas das mais variadas naturezas as quais devem ser diagnosticadas e bem analisadas.

Eu sou de opinião que a causa magna dessa especial distribuição da população paulista reside na existencia do latifundio autárquico o qual, vivendo intra muros, se auto satisfazendo, prescindia dos centros comerciais. De facto, o latifúndio produzindo de tudo não deixava haver o comércio que aumentava os núcleos urbanos. Corroborando com essa causa, ainda pode se alinhar a referente às classes sociais existentes. Durante o século

(1) E' de se comparar essa situação com a de hoje que temos 9½ milhões no Estado, isto é, cerca de 12 vezes mais, tendo a nossa Capital crescendo em proporção muito maior, atingindo 130 vezes que tinha então. Hoje, que não temos regime latifundiario, a nossa população se aloja em grande parte nas seguintes cidades planaltinas (S. Paulo e Paraná):

São Paulo	2.400.000	habs.	.....	23.5%	do total dos	Estados
Curitiba	200.000	"	.....	2.0%	"	"
Santos	200.000	"	.....	2.0%	"	"
Campinas	120.000	"	.....	1.1%	"	"
Sorocaba	100.000	"	.....	0,8%	"	"
Rib. Preto	85.000	"	.....	0,6%	"	"
Piracicaba ...	70.000	"	.....	0,5%	"	"

XIX, não tínhamos, na estruturação social da nossa gente, a classe média, ou a burguesia. Esta só teve lugar e se desenvolveu com a supressão do regime servil e mais tarde ainda com a divisão da propriedade rural e ainda mais tarde com a indústria. Aliás já vimos alhures neste trabalho que durante a vigência do regime servil, as nossas populações se distribuíam em apenas duas classes bem separadas e vinculadas, as quais eram socialmente hermeticamente fechadas. Só mais tarde, com o advento da imigração, é que uma camada da gente se interpoz entre os antigos escravos e os da aristocracia rural. Dos componentes dessa classe, selecionados pelas habilitações e pelo dinheiro, é que foi tirada a classe média, a qual, na maior parte, se aburguesou, nos núcleos urbanos que só então se foram avolumando. Ainda corroborando com êsse objetivo, achamos os prolongamentos ferroviários possibilitando o comércio e tornando indiretamente possível o aumento dos núcleos urbanos. Além disso tudo, devemos registrar o afluxo dos libertos aos centros citadinos, onde foram formar a mais baixa “ralé”, estabelecida nas favelas, segregadas pelos preconceitos. Em síntese, pode-se estabelecer o seguinte esquema:

<i>Crescimento dos núcleos urbanos do Oeste paulista</i>	Libertação escrava	Aumento do comércio que exige ampliação da classe média.
	Imigração — Nascimento e ampliação da classe média.	
	Avanço ferroviário, facultando as comunicações e diluindo as autarquias isoladas.	
	Afluxo das massas de libertos.	
	Fim dos latifúndios autárquicos	
	Divisão da propriedade.	

CAPÍTULO XX

A ESTRUTURAÇÃO SOCIAL E A CAFEICULTURA

Toda a fase de riqueza, constituindo um resultado econômico de uma atividade qualquer origina uma estruturação social correspondente aos delineamentos apresentados por essa fonte de riqueza, cumulando o trabalho de um povo. Aplicando essa tese de ordem geral, a casos concretos da História do Brasil, temos que, a riqueza açucareira, no Nordeste, sincronizada com a faina agrícola e industrial, girando em torno da produção do precioso e adoçante ingrediente, estratificou uma sociedade, que se sedimentava em níveis ou camadas bem estudadas por Gilberto Freyre.

O mesmo fenômeno se poderá constatar em relação ao apressamento.

Esse gênero de atividade, engrenada com a riqueza econômica, proporcionada por esse trabalho que empolga toda a população planaltina, estabeleceu uma estratificação social, com suas classes rigidamente estruturadas, obedecendo a determinação dos delineamentos marcados pela morfologia da Economia regional. Assim uma democracia foi estabelecida no Planalto, com suas camadas sociais bem permeáveis, com uma notável igualdade, regime que maravilhosamente se engrenava com a pequena propriedade e com a policultura, obrigadas pelo isolado e autárquico ambiente geográfico planaltino.

O pastoreio, também, pelos seus delineamentos, originou uma estruturação toda especial, cousa que, também correspon-

dia a uma morfologia psicológica tôda particular, merecendo uma estudo à parte, o qual ainda não foi feito.

O ouro, por sua vez, com a sua exploração trabalhosa, a sua economia sui generis, a sua abstração da produção agro pastoril, etc., também determinou, aliás, como já vimos (Boletim n.º 3 de "*História da Civilização Brasileira*"), não só um estado de alma, com uma evolução psicológica, consequente da invasão das Gerais, pelas ondas de forasteiros emboabas, os quais, naturalmente teriam vindo ungidos de uma psicologia reinol, etc., como também um estado social, especialmente delineado pela situação criada pelo ouro. Uma plutocracia teria sido naturalmente a primeira consequência de uma euforia econômica, frutificada pela mineração.

Se isso tudo aconteceu em relação aos demais fenômenos econômicos, porque não teria se dado o mesmo, em relação à cafeicultura, que também foi um capítulo isolado de economia regional? De fato, deve-se aplicar ao capítulo especial cafeicultura, o que se observou, em relação aos demais ciclos econômicos, os quais não só se evidenciaram as consequências visíveis como também as formações mais escondidas que exigem uma certa argúcia para serem perscrutadas.

Vamos pois analisar a situação social, creada pela cafeicultura. Como vimos a cafeicultura, foi, no seu início a continuação de dois ciclos econômicos que se foram paulatinamente fundindo e portanto, como continuação dêsses dois ciclos econômicos, tomou-lhes a forma e obedeceu naturalmente a influência que êles, preeminentemente mais ricos e mais antigos causaram.

Êsses dois ciclos eram:

- a) o do muar;
- b) o do açúcar planaltino.

Ambos êsses ciclos produziram uma sociedade escravocrata, patriarcal, latifundiária, abastecida, aristocratizada, monocultora, sem classe média, etc., com os delineamentos semelhantes

aos concernentes à sociedade nordestina do açúcar, descrita por Gilberto Freyre, em vários dos seus livros, mas com alguma diferenciação produzida pela autarquia econômica e psicológica da “Paulistânia”.

Como sabemos e, eu já tenho repetidamente afirmado, a “Paulistânia”, secularmente, viveu na mais fechada autarquia que se possa imaginar. Dir-se-ia em uma “*torre de marfim*”! Nos dois primeiros séculos, isto é, nos séculos XVI e XVII, a região piratingana nada exportava e não ser o escravo ameríndio e pouco importava. A muralha do Mar impedia qualquer intercâmbio entre o Planalto e o Litoral. Assim o comércio alimentado pela região paulistânica era mínimo. Com isso, uma severíssima autarquia obrigava a “Paulistânia” a se insimular economicamente e, como consequência disso, psicologicamente. Essa autarquia continuou no século seguinte, isto é, no XVIII, quando, a única exportação da “Paulistânia” era para as Gerais; nada ou quase nada exportando pelo Litoral santista, através da Serra do Mar.

O “*ciclo do açúcar paulista*”, veio, em parte, diminuir a autarquia, até então reinante nas terras piratinganas, pois, como vimos, ao findar o ciclo do ouro, a região exportava açúcar para a região do Prata e mesmo para a Europa como se vê de documentos que interpreto mais minuciosamente em outra parte deste trabalho.

Mas o “*ciclo do açúcar paulista*” não modificou grandemente as linhas da formação sociológica paulista, imperante nos três primeiros séculos. Entretanto alguma diferença existe. Assim, a pequena propriedade policultora dos três primeiros séculos evoluiu para o latifúndio, monocultor do fim do setecentismo. Mas, o fundo escravocrata, patriarcal, relativamente autárquico, foi conservado com a família volumosíssima da velha “*Raça de Gigantes*”, de Saint Hilaire.

O “*ciclo do mear*”, não alterou esse quadro e não concorreu para que se esmaecessem as suas cores; pelo contrário, pois, em

se aprofundando a análise que se faça a respeito das linhas sociológicas, concernentes ao "*ciclo do luar*", verifica-se que êsse "*ciclo*" econômico refletia intensamente as influências patriarcais e latifundiárias do pastoreio sulino e platino.

Êsses delineamentos, se casando bem com o regime escravocrata do "*ciclo do açúcar paulista*", fizeram o café herdar uma situação rigidamente moldada nessas linhas mestras.

Por outro lado, ou antes, corroborando nisso, o café constituía base que só admitia ser cultivado no regime do latifúndio, o qual, por sua vez, tinha que ser engrenado no regime escravocrata. Daí, temos que o tipo social vigente na "*Paulistânia*", no segundo quartel do século oitocentista, justamente quando se iniciou a magna expansão cafeeira para o Oeste paulista, tinha que ser baseado no patriarcalismo, no regime escravocrata, no da família volumosíssima, no da monocultura, no da ausência da classe média, etc. De facto, o regime social herdado pela cafeicultura, da cultura da cana, do fabrico do açúcar e do intercâmbio do luar, êste com forte colorido do pastoreio, com o seu acentuado patriarcalismo, etc., tinha forçosamente de transparecer as influências herdadas, ligeiramente alteradas pelas linhas mestras do novo meio de vida.

Êsse novo meio em que viviam impunha latifúndio escravocrata um notável grau de isolamento, causado pelas enormes distâncias, as quais só podiam ser vencidas por difficílimas, lentíssimas, enferrujadíssimas, ineficientíssimas, e caríssimas caminhadas no saltitante e trôpego dorso do luar. Daí, o isolamento, em que se viam os latifúndios, os quais, ante essa situação de dificuldades e principalmente de desmedido encarecimento da mercadoria importada, através de transporte tão oneroso, tiveram que produzir tudo que necessitassem. Daí a policultura dos nossos latifúndios escravocratas dos três primeiros quartéis do século passado.

De ordinário, quando se evoca o latifúndio cafeeiro dos primeiros tempos do Oeste paulista, pensa-se em monocultura e

imagina-se o mesmo tipo de aglomerado humano que constituiu o latifúndio açucareiro do Nordeste, ou o latifúndio cafeicultor do vale do rio Paraíba fluminense ou paulista. Nêstes, o isolamento não sendo tão acentuado ou antes não sendo sequer de notar, com comunicações menos difíceis e mais baratas com os núcleos urbanos civilizados, entrepostos de mercadorias comerciais, etc., não foram obrigados a recorrer à policultura para suprir as suas precisões. Os gêneros, que necessitavam, compravam nos entrepostos urbanos, pois o transporte, através de distâncias menores, era menos difícil. Com isso, sem a obrigação da poliprodução, êsses latifúndios nordestinos e os situados no vale do rio Paraíba, puderam se entregar com certa desenvoltura à monocultura. Enquanto isso, os latifúndios do Oeste paulista, muito mais isolados, muito mais autárquicos, etc., tiveram que recorrer à poliprodução, para o consumo local.

E' claro que, essa poliprodução era só para o consumo local e portanto em pequena escala, pois só cultivavam para o autoconsumo, uma vez que a mesma mercadoria comprada fóra, já vinha onerada por um elevadíssimo preço de transporte, o qual oscilava em tôrno de 3\$500 a 4\$000 réis a tonelada quilômetro, em valor atual da moeda.

Com êsses raciocínios, temos que, o regime da poliprodução, se acordava com da monoexportação, nos latifúndios do Oeste paulista enquanto que, nos latifúndios açucareiros do Nordeste, ou nos cafeeiros do vale do Rio Paraíba, o regime da monoexportação, se engendrava melhor com o da monocultura.

Ao par dessa linha mestra que moldava a particular nuance que dava aos nossos latifúndios do Oeste paulista uma especial morfologia, diferenciadora da que caracterizava os demais latifúndios brasileiros, nós temos que, em razão da maior ou menor permeabilidade das camadas sociais da população rural paulista, o latifúndio cafeeiro já dando ocasião a que essas camadas se fossem modificando. Assim, os cafeicultores que mais se destacassem iam aos poucos se acamando na plutocracia que se for-

mava e se solidificava. Essa plutocracia tendia, com o tempo, a se transformar em aristocracia, a qual ainda mais se destacava, pela ausência da classe média e pela fraqueza da burguesia, uma vez que, o latifúndio do Oeste paulista era poliprodutor e não existiam grandes centros urbanos, que só são grandes, quando são entreposto comerciais. De facto, durante o regime escravocrata, não haviam classes médias, pois os misteres mais tarde exercitados por essas classes, que se foram formando depois com elementos estrangeiros vindos nas correntes imigratórias; também, durante o regime latifundiário não havia grande concentração urbana e daí, não haver classe média, em volume apreciável. Explica-se, os latifúndios, no regime da poliprodução, bastavam-se autárquicamente e pouco dependiam dos núcleos urbanos e não dispondo êstes de comunicações fáceis e baratas, abundantes, rápidas e eficientes, com a capital ou com o litoral importador e exportador, ou ainda com os outros produtores, conservavam-se atrofiados, albergando uma fraquíssima classe média e só tomando um certo desenvolvimento, depois com o advento da ferrovia e ainda depois, com o fim do trabalho servil e com o início do trabalho livre. Êsses eventos deram termo aos latifúndios autárquicos e iniciaram a divisão da propriedade, com o aparecimento da classe média, o desenvolvimento do comércio e o crescimento espantoso dos centros urbanos. Ellis “ *Um parlamentar paulista na República*”, Bolet. n.º 9 da cadeira de Hist. da Civil. Bras. da F. F. C. e L. da U. S. P.

Teria sido assim que se formaram as classes sociais na “*Paulistânia*”, tendo por agente modelar o café.

Confirma-se mais uma vez, a tese de que toda estruturação social deve estar assento em base econômica, ou antes, que, cada base econômica gera uma determinada morfologia de sociedade.

* * *

Disso tudo, como veremos adiante mais minuciosamente a cultura escravocrata, patriarcal e latifundiária da cana e depois

dela a do café, calcada nos mesmos moldes que ela, formou duas classes sociais. Eram essas classes sociais bem distantes uma da outra, sem classe intermediária portanto:

- a) A classe senhoril constituída pelos latifundiários e proprietários.
- b) A classe servil.

Como eu disse, não havia classe média, cujo advento já no século XIX, coincide com a expansão ferroviária, o fim da escravidão, o desenvolvimento comercial, o crescimento dos núcleos urbanos, a imigração externa, etc., e como eu estudei alhures neste trabalho.

A classe senhorial era absolutamente impermeável. Nela ninguém podia penetrar, a menor que fosse senhor rural, etc. (1).

A classe servil embora fechada não era impermeável, pois o sangue dos senhores nela penetrava, por via das ligações ilegítimas.

(1) — São de Caio Prado Junior as seguintes palavras, que bem se ajustam as afirmações que faço:

“O café deu origem cronologicamente, a ultima das três grandes aristocracias do país; depois dos senhores de engenho e dos grandes mineradores, os fazendeiros de café se tornam a elite social brasileira. E em consequência (uma vez que o país já era livre e soberano) na politica também. O grande papel que S. Paulo foi conquistando no cenário politico do Brasil, até chegar a sua liderança efetiva, se fêz à custa do café; e na vanguarda dêste movimento de ascensão, e impulsionando-o, marcham os fazendeiros e seus interêsses. Quase todos os maiores fatos economicos, sociais e politicos do Brasil desde meados do século passado até o terceiro do atual, se desenrolam em função da lavoura cafeeira: foi assim com o deslocamento de populações de tôdas as partes do país, mas em particular do norte para o sul, e S. Paulo especialmente; o mesmo com a maciça imigração europeia e a abolição da escravidão; a propria federação e republica mergulham suas raizes profundas neste solo fecundo onde vicejou o último soberano, até data muito recente, do Brasil economico: o Rei café, destronador do açúcar, do ouro, e diamantes, do algodão, que lhe tinham ocupado o lugar no passado”. (Caio Prado Junior, “*Historia Economica do Brasil*”, 177-8).

CAPÍTULO XXI

AINDA A ESTRUTURAÇÃO SOCIAL DO CAFE' — MUNICIPALISMO — EVOLUÇÃO PSICOLÓGICA

Em tésé, tóda estruturação social tem uma base econômica qualquer, ou antes, tóda a base econômica gera fatalmente um tipo determinado de estruturação social. A base econômica, consubstanciada em fonte de riqueza, determina uma norma de atividade. Daí se segue que, a desigualdade nessa atividade ou na maior felicidade na exploração dessa riqueza, estabelece as classes estruturadas, que as idades vão estratificando em camadas, mais ou menos rígidas, mais ou menos impermeáveis, conforme o tipo da estruturação social. Assim, temos que, a grande propriedade por força determina uma sociedade muito aristocrática, mormente quando ela está associada ao patriarcalismo. Uma organização econômica, policultora e assentada na pequena propriedade, fatalmente faz resultar classes democraticamente permeáveis e mais ou menos similares.

A propriedade pastoril está sempre associada com o patriarcalismo: daí a aristocracia resultante. A história humana, bem observada e apreciada em seus delineamentos gerais, isso nos ensina. Eis que a História é a grande Mestra da vida!

Aplicando essa tésé à hipótese, de que tratamos que nos preocupa, para que a observação de casos concretos comprovem a tes, temos que, os moradores do Nordeste açucareiro tinham

a sua organização econômica baseada na riqueza do açúcar. Essa organização tinha fatalmente que, ser calcada no latifúndio e além disso, era eminentemente patriarcal, como se verifica de todos os ensinamentos de Gilberto Freyre. Esse complexo, tinha que, gerar uma aristocracia em alto grau impermeável a qual, atravessando as idades e se fazendo mais sólida, nas correrias da guerra flamenga, chegou bem nítida aos últimos dias do 2.^o Império, com fulgurações, nas opulentas páginas da evolução histórica brasileira, aprofundando no Nordeste fundos sulcos, que Gilberto Freyre analisa e faz ressaltar em seus soberbos escritos.

Com a riqueza cafeeira, primeiro no vale do caudaloso Paraíba e depois no ubertoso Oeste paulista, se deu cousa similar. Sociedade patriarcal, escravocrata e latifundiária, não podia deixar de ser aristocrática. Temos, a grande aristocracia rural do café, que com seus barões, viscondes, comendadores, marqueses, etc., encheram tôda a segunda metade do século passado.

Depois a República, apagando a nobreza com seus títulos brilhantes, fez continuar a velho aristocracia da terra roxa, com seus "*Coroneis*" e suas classes sociais, mais permeáveis, por ter sido suprimida a escravatura, ter sido diminuída a dóse de patriarcalismo, de que se imbuía a velha sociedade cafeeicultora. Então se alteraram os rótulos, mas a estruturação ficou mais ou menos a mesma. Essa estruturação social foi quebrada e substituída por outra mais democrática, mais permeável ainda, menos rígida, menos patriarcal, com o fraccionamento da propriedade e com o advento da imigração.

A intensa urbanização com a industrialização das atividades paulistas, está cunhando funda influência democrática, muito mais permeável com os "*nouveaux riches*" estrangeiros, escalonando rapidamente pelas classes sociais, outrora impermeáveis para os àdvenas.

Comprovada a tése, com as observações ao nosso fácil al-

cance, só nos resta evocar o passado paulista, sincronizando-as com os princípios, que temos como certos, (1).

Vejamos:

O apresamento tendo sido uma atividade econômica, explorando uma indústria, que empolgando toda a população planaltina, constituía a base econômica regional. Com isso, êle, o apresamento, dosado do patriarcalismo e da organização escravocrata, que imbuíam tôda a sociedade colonial, mas temperada e reequilibrado pela policultura e pela pequena propriedade, bem como pelo espírito democrático, imperantes na “Paulistânia”, modelou a estruturação social, democrática, pouco rígida e mais ou menos igualitária. De facto, é o que vemos nos documentos publicados, principalmente dos “Inventários” do quinhentismo e do seiscentismo. Então, os montes partiveis são, mais ou menos, do mesmo vulto. Não há muitos, que se distingam pela importância dos acervos a partilhar, quer pelo respectivo volume demasiadamente grande, quer pela mesquinheza do mesmo. Essa organização social teve vigência na “Paulistânia” até fins do século XVII.

Naturalmente, essa organização democrática, dada a altivez dos chefes paulistas, tinha um colorido bravio e arrogante,

(1) — Eu tenho dito repetidas vezes que o Brasil não é um país, mas um conjunto de países díspares, ligados pelo laço político.

É o mesmo pensamento que está encasulado nas palavras seguintes de um observador estrangeiro:

“Num país da vastidão da do Brasil, com communicações internas difficeis, cada porto só podia apresentar aos exportadores os productos da região de que era a capital, geographico-commercial.

Assim por exemplo o Maranhão, Pernambuco e Bahia não iam ao Rio de Janeiro e a São Paulo procurar carga com que lotassem de retorno os navios que lhes haviam trazido os productos manufacturados da Europa. Sob o ponto de vista do commercio externo cada provincia, ou antes, cada zona do Brasil podia ser considerada como se um país autonomo fôra”. (Taunay, citando Horacio Say, “*Historia do Café*”, vol. III, pag. 42, referente ao ano 1822 até 1939).

emprestado por uma situação privilegiada de quem se julgava proprietário rico das minas de ouro por êles descobertas.

Essa arrogância, emparelhada com a altaneria, de quem procede de um glorioso passado, no qual as lutas ardidas se alternam com as vitórias fulgurantes sôbre os jesuitas, a prepotência reinól, ou a pirata, salteador do litoral, não havia ofuscado o espírito democrático dos paulistas.

A prova disso é que, quando os paulistas tiveram necessidade de um chefe na Guerra dos Emboabas, elegeram, democraticamente Amador Bueno da Veiga, que tendo deliberado voltar ao povoado paulistânico, respeitou liberalmente a Luiz Pedroso de Barros, que no fortim emboaba da Ponta do Morro, com seus rudíssimos companheiros, quiz continuar a luta. (Eu suspeito que tudo foi previamente combinado).

Além dessa demonstração de democratismo e de liberalismo, devemos recordar o elevado espírito democrático com que se governava a *Paulistânia*", recorrendo sempre e de um modo cristalino às eleições que eram a base do Municipalismo, que no Planalto paulista, devido à várias circunstâncias atingiu a maior concepção, (2).

Com êsses raciocínios, pode-se sintetizar os delinamentos sociais com que o grupo paulistânico se apresentou nas Gerais, que foi onde se deu o encontro dos três grupos que, fundidos no decorrer do século XVIII, em torno da exploração da mineração:

- a) a pequena propriedade tornava quase todos os paulistânicos senhores de sítios minúsculos que retalhavam a pequena área habitável e cultivável do Planalto. Dest'arte, todos os paulistas eram pequenos proprietários, portanto da classe média;
- b) a policultura fazia com que, quase todos os paulistâ-

(2) — O municipalismo no Brasil sempre teve magno desenvolvimento, em razão das seguintes causas, que eu esquematizei da seguinte

nicos fossem produtores de qualquer gênero necessário ao padrão de vida planaltino. Êsses gêneros, não podendo ser importados de fóra, eram imperiosamente, produzidos *in loco*. Com isso, cada paulista era um produtor de nível aproximadamente igual;

c) o espírito democrático;

maneira e que, com relação à “Paulistânia”, se apresentavam algumas exageradas:

Autonomia Municipal das Colônias lusas	Tradição portuguesa firmada no enrugamento do sólo ibérico e nas guerras de reconquista, que impunham o isolamento e o particularismo.		
	Pequeno valor econômico das colônias, principalmente do sul.		
	Constituição das Câmaras, pela nobreza dos “Homens bons” que era um corpo dos principais da terra, dotados de mais prestígio.		
	Meio físico	Isolamento	Comunicações difíceis principalmente em relação às capitânias do Sul.
		Grandes distâncias de Portugal	
Defesa das colônias luso-brasileiras contra os inimigos internos e os externos cousa que dava muito prestígio aos colonos, com o prejuizo das Metrópoles. Principalmente não tendo Madrid defendido o Nordeste contra os flamengos, que foram expulsos quase que só pelos nativos.			
Espírito crioulo que crescendo cada vez mais intenso, prestigiava os elementos da terra em prejuizo dos das metrópoles. Esta causa teve na “Paulistânia” o máximo da sua atuação.			

Por isso é que, o Prof. Taunay assim se refere à célula municipal paulistânica:

“É preciso notar, contudo que, em S. Paulo, desde muito ERA O

- d) a formação patriarcal;
- e) a psicologia arrogante, com atitudes altivas;
- f) a feição escravocrata.

Com os delineamentos, resumidos nos itens acima, o grupo paulistânico se apresentou nas Gerais, com a seguinte estruturação social:

- a) classe superior, formada pelas personalidades paulistas, os descobridores e chefes mineradores e senhores de fazendas, A porcentagem dos indivíduos, formando essa classe, seria de 5%, para menor.
- b) classe inferior, formada pela massa de mamelucos livres, com cerca de 80% do total.
- c) classe servil, formada por pouquíssimos índios bravios. A porcentagem desta classe teria sido de cerca de 15% do total.

Ao mesmo tempo, que, os paulistas entravam nas Gerais pelos caminhos clássicos, isto é, pela garganta do Hepacaré e por Atibaia (note-se a toponímia indígena dêsses dois termos) o grupo nordestino penetrava nessa imensa retorta, que eram as Gerais, pelo Norte e Nordeste, isto é, pelo rio São Francisco

PODER MUNICIPAL ABSOLUTAMENTE SOBERANO". Tannay, "*História seiscentista da villa de S. Paulo*", I, 175.

Esse municipalismo monstruosamente desenvolvido não chegou assim até os nossos dias. Já no século XVIII, quando o ouro esplendorava nas Gerais, S. Paulo se aproveitou disso, pelo lucro indireto e daí haver sido alvo das atenções metropolitanas, que iniciaram em 1720, a drástica política anti paulista, aqui realizada pelos "*cães de fila*", que Portugal nos enviava para nos oprimir, o primeiro dos quais foi o infame Rodrigo Cesar de Menezes. Por isso é que Washington Luís disse com justeza, na sua magnífica "*A Capitania de S. Paulo no governo de Rodrigo Cesar de Menezes*", que, só então os paulistas haviam reconhecido o domínio português.

Ora esse despotismo tirânico que a metrópole empregou para nos perseguir, abateu, destruindo o nosso municipalismo que no século XVII, teve vida apagada. Manteve a célula municipal atrofiada o Império bra-

onde, pelo rio das Velhas, penetravam no coração das “*minas*”, situado no alto rio Doce, (note-se a significativa terminologia portuguesa dos topônimos do caminho dos nordestinos).

O grupo nordestino, embora colonial, como o paulista, ainda que brasileiro, como seus patrícios sulinos, era profundamente diferente.

Foi justamente por ser diferente, mais aproximado do reino, que ele se alinhou ao lado dos metropolitanos, contra os paulistas.

Êstes, com todos os seus defeitos e com tôdas as suas qualidades, representavam o partido crioulo, o grupo da terra, o elemento brasileiro, êsse mesmo que se incarnava no povo piratiningano, que aclamara Amador Bueno, ou nos conjurados, que acompanharam Tiradentes.

Vejamos, porém, êsse grupo nordestino.

Em primeiro lugar a riqueza, outorgada pelo açúcar, modelava no Nordeste, um tipo social completamente delineado em linhas próprias.

Gilberto Freyre, em várias das suas publicações, mostra com evidência essas linhas, reconstituindo o tipo social e eco-

sileiro que centralizado não deixou que as partes se desenvolvessem. A aristocracia rural e o latifúndio cafeeiro afogaram os núcleos urbanos e a governação local.

Foi assim que, o *MUNICÍPIO* chegou anêmico e combalido, roto, esfarrapado, sugado e deprimido, até a República. Esta não modificou a situação. Economicamente o Município tem sido uma vítima do voraz sonegador que tem sido o Governo Federal.

Pela Constituição republicana de 91, a situação do Município permaneceu péssima. Diz-se que essa lei básica instituiu uma Federação, mas, eu penso que de fato o regime unitário continuou, pois o Centro ficou com a parte do leão nas arrecadações deixando nos Estados e principalmente aos Municípios, percentagens de extremo ridículo.

Essa situação persiste até hoje, pois a Constituição de 46 não fez grande cousa a favor do Município que continuou em situação péssima.

nômico, esculpido em sinais profundos, denunciadores de uma figura *sui generis*, que vou tentar sintetizar. Assim, a forma da agricultura e da indústria adotadas no Nordeste, obrigou predestinadamente o nordestino a ser um latifundiário.

O Nordeste teve, por força da cultura da cana do açúcar, a sua divisão territorial, estribada na grande propriedade que, com a parte industrial da sua atividade econômica requeria um grande empate de capital. Isso determinava a formação e a consequente evolução progressiva de um nítido patriarcado rural o qual se tornava de maior relêvo, pintado de cores mais vivazes, esmaltado de braços mais salientes e glorificados na guerra flamenga e aureolado de prestígio mais fulgurante pela riqueza de que se revestia.

Esse patriarcado, tendo como pedestal a riqueza, proporcionada pelo monopólio do fabrico e da exportação do açúcar, tomou forte sabor aristocrático, ainda mais salientado pela campanha militar contra o intruso, como é sabido.

Por outro lado, temos que, toda a aristocracia, ao lado do trabalho latifundiário, exige braço escravo e daí ter sido o Nordeste uma vasta senzala, onde se acomodavam dezenas de milhares de escravos, principalmente africanos.

Isso não só marcava o patriarcalismo no Nordeste, com um vinco mais aprofundado, como também tisonava a estirpe, com o que Gilberto Freyre chama de "*flôr do genipapo*". Mas a gente do Nordeste não era apenas sombreada pela importação do elemento servil, aristocratizada pelo latifúndio, pelo capital e fixada, em seu tipo social, pelo estrondo ribombante das lides batavas, pois era ainda bafejada pela riqueza econômica. Essa riqueza açucareira, a qual obrigava um intercâmbio regular e assíduo com a Metrópole, sorvia para a região nordestina contínuas lufadas de espírito luso, ainda em avalanches incoercíveis, a infunar as vélas dos galeões, que aos milhares aportavam anualmente de Lisboa, nas partes bem lusitanizadas de Salvador ou de Recife, trazendo as muitas mercadorias importadas do Reino,

pelo elevado nível de vida dos opulentos usineiros e senhores d'engenho dêsse afortunado Nordeste:

Além disso, a riqueza açucareira atraia para êsses núcleos colônias uma grande massa colonizadora. De facto, se applicarmos a equação, que imaginei, a propósito da imigração, ao caso concreto, temos:

$$I = R (D - D') T$$

Aplicando isso, à hipótese, que nos interessa, temos que, a emigração da Metrópole para o Nordeste foi regulada pelo fator fonte de riqueza açucareira, multiplicada pela densidade e mais condições sociais da população reinol, menos a densidade e mais condições próprias do Nordeste, tudo multiplicado ainda, pelos trôpegos meios de transporte da época. Com isso, temos que, se o fator primeiro mencionado, isto é, a fonte de riqueza era representada por elevado valor expresso em algarismos, o segundo fator da equação supra é minúsculo, pois Portugal tinha uma população muito pequena, a qual, na ocasião seria de 2 milhões de habitantes. Fraquíssimo também teria sido o fator relativo aos transportes, pois a capacidade, a velocidade, e o coe-ficiente de segurança de um galeão dessa época seriam mínimos. Um galeão do século XVII, poderia carregar umas 200 a 250 toneladas, acomodando cêrca de 100 passageiros. A velocidade dessa embarcação, seria de talvez 2 quilômetros por hora, ou 50 quilômetros por dia.

O resultado de tudo isso, foi uma imigração diminuta, pois cêrca de 400.000 habitantes teria o Nordeste no fim do século XVII, mas êste tinha um espírito fortemente imbuído de reino-lismo, alimentado pelo constante e assíduo intercâmbio econômi-co, pela continuidade do influxo imigratório, e pela mesquinhe-za da distância do Nordeste a Portugal, que tornava fáceis e baratas as comunicações. Além disso, o alto poder aquisitivo do nordestino, facultava aos mais abonados, enviar os filhos para

estudâr em Coimbra, ou passear em Lisboa, de onde voltavam aureolados de prestígio intelectual e com a mentalidade e os sentimentos moldados em estreito lusitanismo.

Como prova concreta dêsse aportuguesamento do Nordeste brasileiro, temos que as guerras holandesas não passaram de esforços homéricos, feitos pelos nordestinos, para expulsar os flamengos e manter a região dentro da comunidade portuguesa. Como os flamengos não tivessem sido chamados de intrusos, que, Catina é provável que, êsses esforços não tivessem sido feitos, que os flamengos não tivessem sido chamados de intruzos, que, Calabar, não tivesse sido enforcado, sendo tido como herói e não marcado com o negro ferrete de traidor.

Em abono dos meus raciocínios supra-enunciados, eis a toponímia regional nordestina, quase tôda ela com nomes portugueses, como Salvador, Bahia, Recife, Olinda, Cabedelo, Várzea, Cabo, Porto Calvo, Reis Magos, Natal, Fortaleza, Alagoas, etc. (3).

Em absoluto contraste com êsse quadro, em que as côres do reinolismo se mostram tão vivas e em tão maravilhosa saliência, a situação na capitânia vicentina se evidenciava com notória e completa ausência dêsse espirito lusitano, que como vimos, saturava o Nordeste.

A região vicentina se situava a 1.500 quilômetros mais distante de Portugal do que o afortunado Nordeste, (4). Para aí, portanto, as viagens seriam muito mais difíceis, caras e demora-

(3) — De 35 municípios pernambucanos, quase todos mencionados por Gilberto Freyre no seu livro "*Nordeste*", 30 têm nomes portugueses e apenas 5 têm nomes tupis.

De 25 municípios paulistas das zonas litoral norte e do Paraíba, cerca de 15 têm nomes tupis e apenas 10 têm nomes portugueses; são aquêles, municípios seiscentistas e êstes, setecentistas.

(4) — A idéia de que a posição geográfica, que colocava o Nordeste mais ao alcance da Metrópole, que era atingida através de uma mais curta navegação, não é bem minha. Muito antes que eu desse cor-

das. Aí não havia riqueza econômica, que atraísse a imigração. Daí, a população vicentina ter sido minúscula e quase toda ela constituída de elementos aventureiros masculinos, que se ligavam, isolados como se achavam, às mulheres índias. Daí, os mame-lucos, que no Nordeste eram proporcionalmente muito mais raros. Ainda essa falta de riqueza econômica fez com que os vicentinos não tivessem poder aquisitivo para com facilidade voltar ao Reino e mandar para aí, a estudar, os seus filhos, etc.

Consequência: na Capitania vicentina a atmosfera portuguesa não se renovava. Esquecida nessa região longínqua, isolada pelas imensas distâncias, nesse “*cabo do mundo*”, na expressão de Fernão Cardim, a atmosfera pesicológica e sentimental portuguesa, sem receber alimentos novos, foi se definhando,

po e desenvolvesse a idéia, já o brilhantíssimo Paulo Prado, no seu “*Retrato do Brasil*”, 72, com elegante frazeado, que eu, data vênica, re-produzo, enunciava o germe de minha idéia básica, concernente ao que eu chamo de primeira batalha do açúcar:

“*A prosperidade relativa de Pernambuco, e a sua riqueza, que tanto admirou Fernão Cardim, foi motivada antes pela situação geográfica mais próxima da Metrópole, do que pelo desenvolvimento das culturas, chamou Duarte Coelho à sua capitania “Nova Lusitania” e era de facto, como observam Oliveira Lima, um prolongamento da antiga, um Portugal americano. Destacava-se dentre as outras pelo ar civilizado que lhe emprestavam a proximidade das terras de além mar*”.

Infelizmente, um conservatorismo e um bragantinismo exagerados em manter os velhos e surrados tabús, impediram o petrônico historiador paulista de aprofundar o germe contido nesse período lapidar.

Eu procurei fazê-lo!

Paulo Prado era uma cerebração arejada e moderna, servida por opulenta e sadia imaginação. Desgraçadamente havia uma influência e o reter ao classicismo bolorento, o que o impedia nos seus grandes surtos e o cerceava nas largas passadas que o habilitaram a abrir novos horizontes à História.

esfumaçada até chegar ao fim do século XVII, na miserável situação da remotas e apagadas recordações.

A “Paulistânia” dilatada, mas pouco povoada região, encimada no Planalto e isolada, mais ainda, pelas rocas pontiagudas e pelos abismos limosos, da inacessível e florestada Serra do Mar, que ainda tornava mais vivas as cores vigentes no quadro da Capitania vicentina e mais herméticamente fechado no isolamento da colônia bem americanizada, no sertão espinhoso do Novo Mundo. Nessa situação, a atmosfera reinante na “Paulistânia” não podia deixar de ser oposta à do Nordeste. Eis a toponímia planaltina! Tôda ela fortemente americanizada, como vimos, não podia deixar de ser um reflexo visível da alma nacional, (Sérgio Buarque de Holanda, “*Raízes do Brasil*”, 86 e sgts).

Nessas condições, o grupo nordestino tinha, por força, que ser muito mais afim do português, ao qual estava tão ligado. O reinól, o nordestino tinha ainda com êle, a comunidade de interesses econômicos, que consistia em se apropriar das “minas” até então por força de uma carta régia dominadas pela propriedade paulista.

O grupo nordestino se apresentou nas Gerais com a seguinte estruturação social:

- a) classe superior, formada pelos senhores de engenho, com cerca de 5 a 10% do total.
- b) classe média ou inferior, formada pelos pobres imigrantes do Nordeste, com cerca de 10 a 12% do total.
- c) classe servil, pretos nordestinos ou africanos com cerca de 70 ou 80% do total.

A estruturação social a qual integrava o grupo reinól, o mais numeroso de todos, era profundamente diferente.

Era êle constituído de elementos essencialmente populares, pois a notícia do descobrimento das riquezas minerais do Brasil tiyera o condão de se espalhar rápidamentee, por todas as cama-

das sociais da Metrópole, atraindo caudais imigratórios para as regiões novas com o objetivo de explorar, diretamente se fôsse possível, ou indiretamente, a mineração.

A imigração para as minas foi uma verdadeira neurose, que lavrou epidemicamente em Portugal, segundo se deprende do livro de Augusto de Lima Jr. "*A Capitania das Minas Gerais*".

Esse grupo, não ingressou de uma só vez nas Gerais, mas em contingentes anuais de milhares de componentes, como nos conta esse historiador mineiro, por via do Rio de Janeiro, através do "*caminho novo*", de Garcia Rodrigues Paes. Este está marcado por topônimos portugueses, demonstrando com evidência, a passagem por essa artéria de abundante sangue reinol, atraído por esse doirado Rio das Velhas ou pelas penhas abruptas da miraculosa e lendária Sabarábuçú, ou ainda pelas caprichosas curvas do Ribeirão do Carmo, onde se refletiam a sombra amena do Itacolomi ou as cenas miríficas dos sonhos sublimes de Marília e de Dirceu.

Os reinóis traziam a seguinte formação social:

- a) classe superior, constituída pela alta fidalguia do Reino, com cerca de 1% do total. Quem é aristocrata goza de prerrogativas especiais e efetivas na Metrópole, mas nulas no Brasil. Assim, não seria de se esperar grande imigração da nobreza!
- b) classe inferior e média, com cerca de 90% ou mais do total. Era a plebe e os laivos da burguesia que vinham encher o centro brasileiro das Gerais enriquecido pelas descobertas.
- c) classe servil, com cerca de 5% ou menos do total. Os intrusos emboabas era gente sem recursos e sem capital, de modo que não podiam ter séquito de escravos.

Esses 3 grupos sociais, se defrontando nas Gerais, e aí convivendo lado a lado, na exploração da mesma fonte de riqueza

comungando nas mesmas angústias, sofrendo as mesmas torturas, martírios e perseguições, anciando as mesmas esperanças, passando pelos mesmos capítulos de alacre euforia alviçareira, dominados todos pela mesma implacabilidade de um fisico ferocíssimo e pelo jugo absolutista dos mesmos administradores gananciosos e ridículamente representantes do poder real braganantino, tinham fatalmente de se fundir. Foi o que aconteceu, com inacreditável rapidez, talvez ainda na primeira metade do século XVIII, apesar da gente reinol ser sempre progressivamente reforçada, por mais de dezena de milhar de imigrados anualmente, ingressados na população das Gerais.

A resultante desse processo de fusão foi uma estratificação social e uma formação psicológica, muito mais aproximada do velho nativismo crioulo paulistânico. Dir-se-ia que, a camada paulista, sem embargo de ter sido de longe, a de menor volume, absorvera as demais, as integrando na sua psicologia e na sua mentalidade etc. (5). E' que o reinól, transposta a garganta de João Ayres e enraizado no solo americano sofria brusca e radical transformação mental, sentimental, etc., que lhe transmutava a alma e lhe modificava os complexos, com os quais reagia de uma ou

(5) — As Gerais, no século XVIII, teriam testemunhado uma luta social similar a que o S. Paulo contemporâneo o vem enfrentando com os imigrantes das várias etnias, aqui aportadas, às centenas de milhares, formando camadas étnicas e sociais diferentes, mas em permanente contacto com a sedimentação, pré-existente, com a qual se funde progressivamente, sendo, por elas assimiladas, e reduzidas a mentalidade, comum. A diferença do que então se dava, do que hoje se passa, é que, os ingredientes postos em ação, diferiam dos que hoje se defrontam, não só nos que hoje se erigem e nas nacionalidades das mesmas, mas também nas quantidades com as quais êsses elementos entraram e estão entrando nas combinações químicas, das etnias das Gerais do século XVIII e em S. Paulo contemporaneamente. Nas Gerais, no século XVIII, era o elemento português, emboaba, que se defrontava com o paulista; agora são o italiano, o espanhol, o próprio português, o sírio, o japonês, o israelita, etc. que se defrontam com êsse mesmo paulista, redivivo. As diferenças

de outra forma, antes as agressões externas. Êle não se sentia mais o forasteiro exótico naquelas regiões tão distantes e tão vincadamente isoladas do Reino!

A sua luta, se a princípio foi contra a paulista, o arrogante senhor legal das minas, depois e muito mais árdua e ardorosa, o foi contra o escorchante fisco reinol, sempre guloso e açambarcador e contra os governantes lusos, injustos e perseguidores, que, se a princípio os favoreceu, como reinóis semelhantes a êles, logo se transfiguraram nos Assumar, nos Cunha Menezes, nos Barbacenas, etc., que não os poupavam, nivelados e iguallados aos emboabas nordestinos e aos paulistas crioulos. Todos sofriam os mesmos trágicos quadros da "*via crucis*" mineradora. Foi assim que, logo essa corrente "*emboaba*" reinol se fez antagonica aos elementos reinóis, representados pelos governantes lusos, como pelos imigrados recém chegados do Reino. Êles que, eram explorados e perseguidos, por êsses governantes, que tinham interêsses econômicos antagônicos aos reinóis recém-vindos, rapidamente se nacionalizavam. Êstes à medida que iam chegando, eram, a princípio, hostilizados pelos veteranos, mas logo assimilados e integrados na mentalidade nova; e incorporados na

entre os contendores dessas lutas sociais, não são hoje maiores que as de ontem, embora aparentemente pareçam terem sido os de ontem, da mesma estirpe. E' que, essas êstirpes, que no século XVIII se defrontaram também eram profundamente diferentes, e só tinham o laço político a asprender. Nas demais facetas em que fossem encaradas eram, como já vimos, essencialmente diversificadas. Mas além dessas abismais diferenças qualitativas, havia ainda, para mais complicar o problema, que era o ser grupo alienígena muitíssimo mais numeroso. Entretanto, foi o menor que impôs as suas linhas delimitadoras! A alma resultante do encontro das duas correntes foi um conjunto psíquico bem nacionalizado, cousa que em progressão geométrica se acentuava, na proporção em que os anos se sucediam e as gerações perpassavam. Essa marcha no sentido da nacionalização não foi mais rápida porém, como seria de se esperar em virtude das ondas lusas, que anualmente se introduziam nas Gerais, freiando a velocidade da nacionalização.

nova etenia, deixavam de ser calouros. Afunção dêles foi atrazar a marcha nacionalizante que, se não fossem essas ondas, novamente vindas da Metrópole em dezenas de milhares de reinois, o processo nacionalizante teria caminhado muito mais rapidamente e no sentido de ser elaborada a alma da nova nação e assim talvez em 1740, fosse possível a proclamação do nosso desligamento de Portugal. Mas, o afluxo de lusitanos, o qual só declinou no fim do século, importou no adiamento da Independência nacional, para um século mais tarde, pois a onda anual de milhares de reinois, fazia com que, a população constantemente reinolizada, não desse largas, a qualquer surto nativista, contrário a êsses metropolitanos.

Aliás, nem podia eclodir qualquer surto nativo crioulo, enquanto a imigração de reinois fosse tão volumosa. Por fim, com a decadência da mineração, já nos fins do século XVIII, diminuiu sensivelmente a onda de reinois. Paralelamente a êsse fenómeno, a população das Gerais e do Rio de Janeiro, se acriolara em alto grau, pois, na proporção em que as gerações se iam sucedendo e que as idades se iam passando, a camada de brasileiros ia aumentando geométricamente, uma vez que, os componentes de cada avalanche anual reinól, se fazia genitora de camadas de crioulos nativos, os quais cada ano recebiam milhares de novos componentes, que se iam reunindo ao aglomerado preexistente. Êste crescia em progressão geométrica com a adjudicação de filhos e netos de reinois vindos, 20 a 50 anos antes, além do crescimento normal das camadas nativas, oriundas dos velhos emboabas, dos paulistas e dos primeiros nordestinos, que com declínio acentuado do açúcar, no século XVIII, não cessaram de remontar o rio São Francisco e o das Velhas.

Com a queda da mineração, como ficou dito, caiu o contingente português, enquanto isso, ia em aumento rápido o elemento da terra. Dêsse desequilíbrio, tinha fatalmente que haver uma manifestação concreta qualquer, que viesse perturbar a tranqui-

lidade das Gerais, uma vez que, as avalanches anuais reinóis impediam qualquer surto croulo nativo.

Foi o que aconteceu, pois mais de meio século, graças ao freio psicológico da imigração reinol, houve nas Gerais a placidez mirífica de um espelhante lago tranquilo. A conjuração mineira de 1789, foi essa manifestação concreta, clamando com eloquência que o desequilíbrio tornara possível o surto de nativismo crioulo:

Desgraçadamente o glorioso e nunca assaz comemorado movimento falhou. O reinolismo era ainda poderoso! Foi êsse movimento o mágico termômetro, assinalando os vagidos anciosos da alma nacional. Mas o ouro continuava na sua quêda, a atrair, cada vez menores contingentes de Portugal. Aumentava com isso o nativismo crioulo. Esse crescia em proporção geométrica, enquanto que o reinolismo ainda que declinasse, aumentava aritmeticamente. A fruta estava quase madura!

O climax da alma nacional foi nos primeiros anos do oitocentismo, e logo porém, em 1808 uma nova desgraça iria novamente freiá-la, fazendo com que a independência nacional, fosse novamente adiada, por mais catorze anos. Foi a vinda da família real portuguesa e da administração do Reino, trazendo consigo a elite social da Côrte Reinol. Milhares e milhares de fidalgos vieram retemperar o lusitanismo súbitamente desequilibrado na evolução brasileira. O reflexo dessa dolorosa situação, com o entorpecimento da alma brasileira, se projecta nas consequências produzidas, pelas quais o último surto dessa alma nacional tendo sido na Bahia em 1798, só foi explodir de novo em 1817, em Pernambuco. Mas êste foi o aspécto psicológico da evolução da nacionalidade. Talvez eu tenha, com esta digressão, aprofundada em demasia, me desviado um pouco do fim a que me propunha estudar.

Verifiquemos o comportamento dos **3 grupos** sociais diferentes que se defrontaram nas Gerais.

Recordemos o que foi dito no início. Vimos que, foram os

elementos sociais, que se defrontaram nas Gerais, cada um dos quais portador não só de uma coloração psicológica própria, mas também de uma constituição étnica diferente e uma estratificação social moldada em formas diversas. O trabalho ativo, contínuo, extenuante nas "*lavras*", a árdua luta contra o fisco reinol, a resistência tenaz contra os governantes e administradores metropolitanos, os interesses comuns dos mineradores, porfiando assiduamente, contra os mascates, mercadores, agricultores, tropeiros, etc., gente subsidiária da mineração fundiram em um só corpo social os grupos díspares, as etnias diferentes, vindas de quadrantes opostos, as psicologias de desigual coloração, etc.

Os ingredientes diversos, ingressados, em variadas proporções numéricas, na imensa retorta fechada de todos os lados, se transformaram quimicamente em um elemento, que não era igual a qualquer dos seus genitores, não obstante a proporção, em que o elemento reinol entrou para a fusão, que se foi operando progressivamente, durante um século de convivência, entre as montanhas da região central mineira.

Depois da fusão niveladora, em que haviam desaparecido todos aqueles grupos primeiros, eles se uniformizaram em uma massa homogênea, de uma só coloração social, de uma só orientação psicológica, de uma só constituição étnica, de uma só formação moral, etc., saída daquele molde imenso, apertado pela gigantesca Mantiqueira, erigido pela coluna dorsal do Espinhaço, da Moeda, do Caraça, etc. Eis o mineiro, montanhês, recolhendo em seu bôjo, quase todos os movimentos liberais, que agitaram a comunidade brasileira, Mas a fonte de riqueza, que era o ouro, na sua exploração, tinha que se bitolar, como os demais motivos econômicos a desnivelar classes e sedimentar camadas sociais, que se foram cristalizando, em uma estratificação, social própria do povo montanhês.

Mas essa fusão, levada a efeito no decorrer do século XVIII, premida pelos mesmos antagonismos, que a todos os moradores das Gerais, marcada com as mesmas agruras, com os mesmos

obstáculos, com as mesmas agonias, com as mesmas alegrias, etc., e pelos mesmos objetivos econômicos, fez com que, uma nova ordem social fosse estabelecida.

Por essa nova ordem social, a população das Gerais deveria se ir sedimentando em novas camadas, de acôrdo com a economia. Os mais opulentos, êsses a quem a fortuna havia sorrído com mais generosidade e franqueza, os de mais crescido nível de vida, a quem um mais gordo poder aquisitivo determinara mais destacado "*standard*" vital, êsses deveriam se sobrepor em camadas sociais mais elevadas. Os de recursos econômicos mais modestos formariam a classe média, que a escalonava até a plebe, composta de gente menos abonada. Os escravos seriam a classe formada pelos que não haviam podido se libertar ainda, constituindo a camada mais baixa da nova estruturação.

E' preciso que, se insista porém, essa sociedade, ainda que, dividida em classes nítidas, de acôrdo com a situação econômica que as sobrepunha em camadas, mantinha tôda ela o mesmo colorido sentimental, com o mesmo diapásão psicológico, e a mesma orientação da marcha nacionalizadora e anti-metropolitana. A diminuição da imigração reinol, ocorrida nas Gerais, na segunda metade do século XVIII, fez com que a nacionalização caminhasse mais depressa, mas sempre freitada pelas novas ondas de lusos, que ainda que, diminuídas, não cessaram de irromper pelas terras de além Mantiqueira. Dêsse equilíbrio de forças, os nativistas, que se avolumavam sempre e as metropolitanas, que, embora não fossem alimentadas como antes ainda eram avultadas, foi o espelho a "*conjuração mineira*" no fim do século.

Infelizmente, o fruto ainda não estava bem maduro!

Com o café, na segunda metade do século XIX, deveria se dar uma evolução similar a descrita, com consequências também semelhantes às verificadas nos diversos fenômenos econômicos revistados.

Assim, o café, como os ciclos econômicos anteriores, devia por força, fazer resultar consequências várias, algumas das quais

verificaremos em capítulos posterior e outras já temos mencionado ainda que de modo ligeiro. Entre estas, que já repisamos em capítulo anterior, figura a formação social resultante, não só da atividade com a cafeicultura, mas também da riqueza causada por êsse gênero de economia.

Eis que do capítulo café, na segunda metade do século XIX, resultaram duas camadas nítidas, bem distanciadas, sem intermediárias e herméticamente impenetráveis:

- a) a dos patriarcais “senhores”, que constituíram a aristocracia rural.
- b) a dos escravos.

Não havia uma classe média, intermediária entre essas duas classes apontadas e bem separadas.

Essa classe média que faltava e começou a surgir com a urbanização, isto é, os núcleos urbanos em desenvolvimento, consequência que foi dos prolongamentos ferroviários, os quais golpearam fundo o regime latifundiário até então obedecido na organização social do interior paulista. Depois, com a libertação dos escravos e a vinda da imigração, é que os núcleos urbanos se foram avolumando enormemente, crescendo o comércio na mesma proporção e com isto a classe média se foi também ampliando e tomando o lugar no vácuo entre as classes preexistentes.

CAPÍTULO XXII

IMIGRAÇÃO

Entre as consequências do fenômeno — café — pode-se enfileirar a imigração. Como já ficou dito alhures neste livro e eu repito, toda fonte de riqueza tem um determinado poder de atração de massas humanas, o qual está sempre na proporção do seu volume. E' claro que, tornando maior ou menor êsse poder de atração de massas humanas, é preciso considerar as condições imperantes na região de imigração, como as reinantes na região de emigração. E' preciso considerar ainda a natureza dos transportes, e servirem, com maior ou menor eficiência, capacidade, barateza, segurança, rapidez, etc., essas massas humanas que se locomovem. Por isso, eu elaborei uma fórmula equacional, em que todos êsses fatores dosados são tomados em consideração.

Assim, no concernente à S. Paulo, no último quartel do século XIX, é claro que foi a extraordinária lavoura cafeeira, que como um iman imenso, atraiu a imigração, quer a interna ou a externa, para o seu serviço. A se considerarem as condições vigentes nas regiões de imigração e de emigração, devemos ter em conta que, com a extinção da escravidão, havia uma inimaginável carência de braços, para o trato da lavoura cafeeira paulista. S. Paulo era assim uma região de baixíssima pressão demográfica, que sugava o elemento humano que vinha emigrado de alhures. Por outro lado, as regiões de alta pressão demográfica, premidas com êsse temeroso problema da superpopulação, encontraram ótima solução realizando a imigração. Es-

sas duas situações, coincidindo e se juxtapondo, admiravelmente sincronizados, elevaram enormemente o poder atraidor da riqueza cafeeira. Esse resultado, se aproveitou do transporte então existente e daí o total representativo das correntes imigratórias, que ingressaram no nosso meio demográfico paulista.

Devido o serem todos os fatores, imensamente favoráveis, o resultado da imigração para a lavoura paulista foi magnífico.

À propósito do assunto que nos ocupa, devemos obceder ao seguinte esquema, que organizei, seguindo as afirmações do douto Caio Prado Junior, na sua "*Historia Economica*", pgs. 194 a 202.

Imigração no sentido lato, o deslocamento de massas demográficas de um lugar geográfico para outro.	Imigração no sentido restrito
	Colonização

O primeiro item dessa divisão é concernente à movimentação humana para o fim imediato de servir a uma determinada fonte de trabalho, mediante salario certo ou parceria.

A colonização é a deslocação de massas humanas, obedecendo ao objetivo mediato de um povoamento qualquer, sem remuneração assalariada, mas com o emprego de trabalho direto com o fito subsidiário de uma produção qualquer e com o desideratum principal de um enraizamento definitivo na região para onde se locomovem. Em S. Paulo, a lavoura de café não promoveu colonização, como a que se vê nos três Estados sulinos do Paraná, Sta. Catarina e Rio Grandé do Sul, como menciona Caio Prado Junior (ob. cit.). À organização de trabalho da lavoura de café só poudé se adaptar bem ao tipo de imigração no seu sentido restrito. A lavoura de café ainda carregando a sombra da escravatura, com vivos coloridos de patriarcalismo, e com acen- tuados recortes do regime latifundiário e monocultor não viu que não podia se adaptar à colonização propriamente dita. Assim, S.



Séde do latifúndio cafeeiro de Campinas. Nota-se a construção aprimorada da séde, quasi luxuosa e apalaçada. E" que se trata de um latifúndio da primeira fase da expansão cafeeira.

Paulo foi alvo de grandes correntes humanas de regiões de alta pressão demográfica.

* * *

Seja porem como fôr, a verdade é que, pela felicissima e única coincidência de haver concomitantemente uma situação de alta pressão demográfica na Europa, isto é de superprodução, causada pela altissima natalidade em todos os paizes do velho mundo, conjugada com o aperfeiçoamento das condições sanitárias, com o advento da medicina moderna, com os regimes modernos de hygiene, da organização profilática e hospitalar, etc. e uma baixa pressão demográfica no Brasil, causada então pela proxima libertação do escravo, o problema da “mão de obra” para a lavoura cafeeira, teve uma maravilhosa solução.

Assim, o fenômeno imigratório foi absolutamente fatal e predeterminadõ. Restaria apenas a localização para onde seria dirigido o movimento humano, pois haviam várias regiões necessitadas de imigração. Pode-se ajuizar das zonas de baixa pressão demográfica no Brasil, pelo numero de escravos existentes! Estes, de acordo com o que ensina o Prof. Taunay, na sua “*Historia do Café*”, V. tinham a seguinte distribuição, pelas províncias do Imperio, em 1874:

Provincia do Rio de Janeiro	304.744
” de Minas Gerais	235.115
” de Bahia	173.639
” de S. Paulo	169.964
” de Pernambuco	91.150
” de R. G. do Sul	83.360
” do Maranhão	56.661
Município Neutro	47.250
Provincia de Sergipe	32.964
” de Alagoas	32.242

Provincia de Paraiba	26.025
” de Esp. Santo	18.126
” de Para	14.611
” de Paraná	10.705
” de Sta. Catarina	10.155
” de Goiaz	10.174
” de Mato Grosso	6.932
” de Amazonas	1.183
Total	1.390.098

Por aí, se verifica que o Brasil apresentava, com nitidez várias zonas de baixa pressão demográfica, as quais poderiam receber e fixar os elementos imigratórios que viessem.

Entretanto de todas essas zonas brasileiras, só uma recebeu e fixou o imigrante: a Provincia de S. Paulo. Porque? Nós temos asseverado que, em materia histórica, todos os fatos, registrados pela Cronologia, tem causas. Aplicando-se esse principio teórico de ordem geral ao caso brasileiro que nos interessa, temos que, o fato de haver a imigração se fixado em S. Paulo, apresenta causas. Averiguemos quais elas sejam.

A primeira causa que se verifica para o fenomeno é de que os governantes provinciais de S. Paulo agiram no sentido de favorecer subvencionando a imigração. Essa explicação que é a, que, de fato surge à primeira vista, quer me parecer que é por demais simplista. Os outros governantes provinciais das demais repartições imperiais não poderiam ter feito o mesmo?

Seriam esses governantes das outras partes do Imperio, porventura menos atilados que os paulistas? Não o creio! A grita contra a falta de braços era tanta, que deveria ser fenomeno brasileiro e não unicamente paulista. Pelo menos é essa a impressão que se tem diante da angustia pela deficiencia de mão de obra, alardeada com clamor e agonia, em todos os relatórios de presidentes provinciais nessa segunda metade do século XIX.

reproduzidos pelo Professor Taunay, na sua opulentíssima "*Historia do Café*".

Igual impressão é que se tem da leitura de Caio Prado Junior da sua "*Historia Economica do Brasil*". Havia de fato e nem podia ser de outra forma, uma fome voraz de "*mão de obra*", por toda parte.

As leis anti escravagistas haviam aniquilado as fontes dinamadoras desse termo imprescindível da produção e a área cultivada aumentara muito. Mas, a observação que resulta do cenário brasileiro é de que tanto a lavoura paulista necessitava "*mão de obra*" como a da provincia fluminense ou as da Bahia ou do Nordeste.

Então porque só em S. Paulo foi localizada a imigração?

Sim, porque teria sido muito mais natural que, a provincia fluminense, que tinha suas lavouras situadas quase à beira mar, isto é a menos de 100 quilometros no interior, no vale do Paraíba, perto da Corte, que era constituída por uma grande cidade, cheia de recursos, etc., tivesse sobre a imigração um poder de atração e de fixação muito maior do que o do Oeste paulista o qual distante do litoral também o era de qualquer recurso de conforto, proporcionado pelos centros urbanos.

Na provincia fluminense, pela lista de escravos, que vimos, e baixa pressão demográfica determinadora da força de sucção, era quase o dobro da paulista. Assim, esta deveria ter uma dupla força atraidora.

Será que a simples superioridade de acuidade mental dos dirigentes paulistas teria suprido isso? Não creio!

Penso que o fato que mais teria pesado para que a Paulistania fosse a região preferida pela onda imigratória, foi o conjunto de perspectivas oferecidas pelo ambiente geográfico ou físico. Sim porque a "*Paulistania*", situada mais ao sul do que qualquer outra região brasileira sedenta de "*mão de obra*" e em grande elevação, sobre o nível do mar, oferecia um clima muito mais

ameno e muito mais europeu do que o reinante em outras zonas brasileiras.

A par dessa situação de grande superioridade, haviam ainda as condições da composição química e física, com a configuração física do sólo paulistanico, muito inelhores, mais dadivosas, e promissores do que as reinantes alhures no Brasil. Claro que, entra as zonas brasileiras, que avidas pela "*mão de obra*", exótica a do Oeste paulista deveria prevalecer nas preferencias do imigrante. Assim este teria se fixado na promissora "*Paulistania*", que mais suave, mais temperada e de mais europeias condições climatericas, era tambem mais produtora, mais pujante, mais fertil, mais compensadora, mais futura, etc.

Estou na opinião de que essa teria sido a grande causa para outorgar à "*Paulistania*" as preferências do imigrante. Mesmo porque este teria facilmente compreendido que não seria provavel a êle um enraizamento mais sólido em região que fosse muito diferente, nas suas condições climatericas, das imperantes nas terras de onde êle provinha. Eis que o homem não é um ser ubíquo, isto é êle não pode viver regular e eficientemente em regiões de condições muito dispare, apesar da grande capacidade de adaptação do ser humano. Sim porque, como todo o ser organico, o homem não passa de um conjugado harmonico de centenas de aparelhos delicadissimos, os quais funcionam bem e eficientemente em regime de grande regularidade e de pleno rendimento fisiológico sob o imperio de certas condições externas. Estas se alterando muito, esses aparelhos não tem idêntico procedimento. Variando as condições climáticas de pressão barometrica, de teor de umidade, de temperatura, de irradiação solar, etc., bem como se modificando a diêta alimentar na sua produção calorifera, na sua composição química, bem como na sua continência em vitaminas, etc., que formam o conjunto de circunstâncias externas, por força tem que se alterar o comportamento do individuo transplantado.

A lógica desse raciocínio é, de fato, impressionante!

Eis, por exemplo, o aparelho circulatório! Entre os seus componentes figuram as veias, as artérias e os vasos capilares, os quais possuem todos uma certa elasticidade que se vai enfraquecendo com a idade.

Esses vasos sanguíneos, para que o líquido rubro circule, devem possuir uma pressão de dentro para fóra (que é sempre medida pelos médicos e se chama vulgarmente pressão arterial). Essa pressão interna, para ser contida e não se fazer demasiada, a ponto de extravasar o sangue, precisa ser contrabalançada por uma pressão externa, isto é de fóra para dentro. Caso contrario o sangue se extravasaria, como acontece nas hemorragias nas grandes altitudes, onde não há quase pressão externa. Essa pressão externa é o peso do ar ou pressão barométrica. Alterada esta, se faz forçada uma modificação de funcionamento, o que se verifica em todo o aparelho circulatório, o que quer dizer em todos os órgãos irrigados pela circulação.

O mesmo raciocínio se aplica, em relação aos demais aparelhos e aos outros sistemas. Assim os aparelhos respiratorios, digestivo, genital, nervoso, etc., funcionam normalmente sob certas circunstâncias externas. Alteradas estas mais ou menos profundamente, com a migração de um "*habitat*" para outro, se faz imperiosa, o que é de facilima compreensão, a transformação do funcionamento dos órgãos que formam os conjuntos sistematizados.

Eis, por exemplo, os aparelhos digestivos dos europeus, fornecendo aos individuos, certas calorias que êles precisam, na Europa, para contrabalançar o frio de invernos rigorosos. Se alterarmos a diéta alimentar, verificar-se-a um desequilibrio de calorias produzidas e necessitadas, cousa que irá se refletir nos demais órgãos.

A mesma cousa se pode observar em relação as demais funções.

Assim, os bronquios ou os pulmões dos europeus, estão conformados com as golfadas de ar frio e humido sorvidos da at-

mosfera. Se a temperatura e o gráu de humidade dessa tmosfera, forem modificadas, é claro que a função respiratória e os órgãos do aparelho respiratório, também se modificarão. O mesmo raciocínio deve imperar no concernente ao sistema nervoso. Há conjuntos climáticos mais ou menos enervantes, estimuladores, etc., conforme o regime dos ventos, o teor em humidade, a quantidade de iodo no ar a fazer a tiroide funcionar mais ou menos.

Com isso, cada grupo humano está adaptado, isto é com todo os organismos dos seus componentes, regulados para funcionar nas condições particulares das regiões em que estão localizados esse grupo humano.

Uma migração desse grupo humano para região diversa da de emigração, importa em alteração da primitiva conformação biológica do grupo humano, de acôrdo com os novos moldes geográficos.

Essa alteração é lentissima, demorando, às vezes, por três ou quatro gerações. Além disso, conta-se que nem todo o indivíduo do grupo humano imigrado se conforma com a modificação segundo as forças pressionais do novo molde. Êsses elementos muito rígidos que não se conformam são eliminados, ficando o grupo humano depurado desses elementos, de maneiras que a gente imigrada, ao fim de três quatro ou cinco gerações, adquire nova fisionomia os novos moldes da nova região para onde emigrou e se fixou. Por isso é que se observa nas terras de emigração, grande mortalidade entre os advenas.

E' por isso tudo que, Wallace na palavra "*Acclimatisation*", na *Enciclopedia Britanica*, dizia :

.... "*With plants and animals a sudden change of habitat will often produce a temporary sterility wich disapears only after a series of chance variation*".

A muitos pode parecer exagerada essa influencia do ambiente físico. Entre os maiores pregoeiros dessa doutrina está o norte americano Knox, mas é Ripley no seu "*The races of Eu-*

rope". 551, quem diz, baseado nos raciocínios supra que, segundo as opiniões mais generalizadas, é impossível a colonização dos trópicos pela raça branca.

A proposito disso, encontramos no douto pernambucano Gilberto Freyre as seguintes palavras:

"Salienta Spengler que uma raça não se transporta de um continente a outro; seria preciso que se transportasse com ella o meio physico. E recorda a proposito os resultados dos estudos de Gould e de Baxter, e os de Boas, no sentido da uniformização de media de estatura, do tempo medio de desenvolvimento e até, possivelmente, da estrutura do corpo e da forma de cabeça a que tendem individuos de várias procedencias reunidos sob as mesmas condições de "meio physico" (Oswaldo Spengler — "*La decadencia do Occidente*" (tr.) — Madrid. 1927). De meio biochimico, talvez mais do que physico; as modificações por effeito possivelmente de meio, verificadas em descendentes de imigrantes — como nos judeus sicilianos e allemães estudadas por Boas nos Estados Unidos (Carl Wissler — "*Man and Culture*", — New York 1923). Na verdade vai adquirindo cada vez maior importancia e estudo, sob o criterio da bio chimica, das modificações apresentadas pelos descendentes de imigrantes em clima ou meio novo, rapidas alterações parecendo resultar da maior ou menor iodina que contenha o ambiente. A iodina agiria as secreções da glandula tiroide. E o systema de alimentação teria uma importancia consideravel na differenciação dos traços physicos e mentaes dos descendentes de imigrantes" (Gilberto Freyre, "*Casa Grande Senzala*", XVIII, 1.º e d). (1).

(1) — A esse proposito ensina ainda Gilberto Freyre:

"Nas condições physicas de solo e de temperatura, Portugal é antes Africa do que Europa. O chamado "clima português" de Martone, unico na Europa, é um clima approximado do africano. Estavam assim o português predisposto pela sua mesma mesologia ao contacto victorioso com os tropicos: seu deslocamento para as regiões quentes da America não traria as graves perturbações de adaptação nem as profundas difficuldades de acclimação experimentadas pelos colonizadores vindos de países de clima frio. Por mais que insista Gregory (*The menace of Colour*, Philadelphia 1925) em negar ao clima tropical a tendencia para produzir per se sobre o europeu do norte effeitos de degeneração, recordando ter Elkinngton verificado em 1922 na colonia hollandeza de Kissav, fundada em

1783, condições satisfactorias de salubridade e prosperidade, sem nenhuma evidencia de degeneração physica ("obvious evidence of physical degeneration") entre os colonos louros, grande é a massa de evidencias que parecem favorecer o ponto de vista contrario: o daquelles que pensam revelar o nordico fraco ou nenhuma acclimatabilidade nos tropicos. Recentemente o Prof. Oliveira Vianna, desprezando com extrema parcialidade depoimentos como os de Elkington e Gregory, aos quaes nem sequer allude, reuniu contra a pretendida capacidade dos nordicos aos climas tropicaes o testemunho dos melhores especialistas modernos em assumptos de climatologia e anthropogeografia: Taylor, Glen Trewarka, Huntington, Karl, Sapper. Desta cita o sociologo brasileiro expressivo juizo sobre os esforços colonizadores dos europeus do Norte dos tropicos. "Os europeus do norte" não tem conseguido constituir, nos planaltos tropicaes senão estabelecimentos temporarios. Elles tem tentado organizar, nestas regiões, uma sociedade permanente, de base agricola, em que o colono viva do proprio trabalho manual; mas em todas essas tentativas teem fracasado". Mas é Taylor ("Environment and Race"), talvez, aquelle dentre os anthropologistas cujas conclusões se contrapõem com mais força e actualidade às de Gregory. Antes dos estudos de Taylor e de Huntington, de anthropogeographia e antropologia cultural e dos de Dexter, de climatologia, já Benjamim Kidd, observara quanto à acclimação dos europeus do norte nos tropicos: "todas as experiencias nesse sentido teem sido vãos e inuteis esforços desde logo destinados a fracasso ("foredoomed to failure") (Benjamim Kidd, "The Control of the Tropics", London, 1898). E Mayo Smith concluiu do ponto de vista da estatistica applicada à sociologia: "As nossas estatisticas não são suficientemente exatas para indicarem ser impossivel acclimar-se permanentemente o europeu nos tropicos, mas mostram ser isso extremamente difficil", (Mayo Smith, "Statistics and Sociology", New York 1907). Ao contrario da incapacidade dos nordicos, é que os portugueses teem revelado tão notavel aptidão para se acclimarem em regiões tropicaes. É certo que atravez de muito maior miscibilidade que os outros europeus: as sociedades coloniaes de formação portuguesa teem sido todas hybridas; umas mais outras menos. No Brasil, tanto em São Paulo como em Pernambuco — os dois grandes focos de energia criadora nos primeiros séculos da colonização, os paulistas no sentido horizontal, os pernambucanos no vertical — a sociedade capaz de tão notaveis iniciativas como as bandeiras, a catechese, a fundação e consolidação de agricultura tropical, a guerra contra os franceses no Maranhão e contra os holandeses em Pernambuco, foi uma so-

cidade constituida com pequeno numero de mulheres brancas e larga e profundamente mesclada de sangue indigena. Diante do que torna-se difficil, no caso do portuguez, distinguir o que seria acclimatabilidade de colonizador branco já de si duvidoso na sua pureza ethnica e na sua qualidade, antes convencional que genuina, de europeu — da capacidade do mestiço, formado desde o primeiro momento pela união do adventicio sem escrúpulos nem consciencia de raça com mulheres da vigorosa gente da terra. De qualquer modo, o certo é que os portugueses triumpharam onde outros europeus falharam: de formação portuguesa é a primeira sociedade moderna constituida nos tropicos com caracteristicos nacionais e qualidades de permanencia. Qualidades que no Brasil madrugaram, em vez de se retardarem como nas possessões tropicais de ingleses, franceses e holandeses. Outros europeus estes brancos puros, do-licolouros habitantes de clima frio, ao primeiro contacto com a America equatorial succumbiriam ou perderiam a energia colonizadora, a tensão moral, a propria saude physica, mesmo a mais rija como os Puritanos colonizadores de Old Providence; os quaes da mesma fibra que os pioneiros da Nova Inglaterra desentesaram-se todos ao calor dissolvente da ilha americana este é que os espapçou nuns dissolutos e molleirões (Acerca da actividade colonizadora dos Puritanos ingleses nos tropicos, veja-se A. P. Newston, "The Colonizing Activities of the English Puritans (New Haven, 1914). Não foi outro o resultado da emigração de "loyalists" ingleses da Georgia e de outros novos estados da União Americana para as ilhas Bahamas — duros ingleses que o clima tropical em menos de cem annos amolengou em "poor white trash" (E. Huntington, "Civilization and Climate" (New Haven, 1915) "Poor white trash" quer dizer "brancos degenerados"); o mesmo teria provavelmente succedido aos calvinistas franceses que no século XVI tentaram muitos anchos e triumphantes estabelecer no Brasil uma colonia exclusivamente branca e daqui se retiraram quasi sem deixar traços de sua acção colonizadora. Os que deixaram foi em areia de praia; ou então em recifes por onde andaram se agarrando os mais persistentes dos companheiros de Villegaignon antes de abandonarem definitivamente as costas brasileiras. A estes sim, poderia Frei Vicente do Salvador ter chamado de "caranguejos": limitaram-se com effeito a arranhar o littoral. Nem convem esquecer que os franceses desde 1715 estabelecidos nas ilhas Reunion e Mauritius, mostram-se hoje inferiores em energia e efficiencia aos das primeiras gerações, (J. C. Keller — "Madagascar, Mauritius and other East African Islands (London, 1901). Não três nem quatro, mas duas gerações apenas bastaram para enlangue-

Não parece restar duvidas quanto à não adaptação dos nórdicos na zona tropical. Mesmo no Altiplano paulista, sem embargo da situação que caracteriza essa região evidenciar uma grande suavidade de clima já perfeitamente de zona temperada, não foi possível o registro de apartação do “nórdico”, (2), (3).

Não se poderá dizer a mesma coisa das populações no sul da Europa cujo grau de poder de adaptação é muito maior.

Confirmando isso há observações no norte da Africa, publicadas no Boletim de 1886 da Sociedade de Antropologia, 269,

cer os anglo americanos que foram estabelecer-se em Hawaii (Ellen Churchill Semple — “Influences of Geographic Environment” (London, 1911) E. Semple recorda que a pesquisa realizada em 1900 pela International Harvester Company, revela o enlanguescimento da energia allemã no Sul do Brasil, região, aliás subtropical. O português não: por todas aquellas predisposições de raça, de mesologia e de cultura a que nos referimos, não só conseguiu vencer as condições de clima e do sólo desfavoraveis ao estabelecimento de europeus nos tropicos, como supprira extrema penuria de gente branca para a tarefa colonizadora unindo-se com mulher de côr. Pelo intercurso com mulher india ou negra multiplicou-se o colonizador em vigorosa e ductil população mestiça, ainda mais adaptavel do que elle pura ao clima tropical. A falta de gente, que o affligia, mais do que o qualquer outro colonizador, forçando-o à immediata miscegenação e contra o que não o indispunham, aliás, escrupulos de raça, apenas preconceitos religiosos — foi para o português vantagem na sua obra de conquista e colonização dos tropicos. Semple nega aos movimentos de população européia nas regiões tropicaes da Asia, Australia, Africa e America, e de americana nas Philipinas, o character de genuina expansão, parece-lhe que até hoje a colonização européa e anglo americana dos tropicos tem sido antes exploração economica ou dominio politico” (Gilberto Freyre, “Casa Grande e Senzala”).

(2) — A esse proposito leia-se “Outro Brasil”, de Luiz Amaral, livro, dos melhores que tenho lido e que deixa a questão magnificamente resolvida depois de a haver exaustivamente analisado.

(3) — Entre os que, exagerando essas ideias, as aplicam unilateralmente, está Knox, que diz que cada povo tem uma restrita área de habitalidade, fóra da qual se ressen-te nas suas funções fisiológicas. Não só o

sobre a natalidade e o obituário das diversas etnias no norte africano :

	é	Nascimentos	obitos
Espanhois		4.6%	3.0%
Malteses		4.4%	3.0%
Italianos		3.9%	2.8%
Franceses		4.1%	4.3%
Alemães		3.1%	5.6%

organismo de um imigrante estaria exposto sem defesa, aos ataques das novas molestias e do novo clima da região de imigração, como também a esterilidade ou ao menos a diminuição sensível da fecundidade seria de uma fatal superveniencia, dizem eles.

Com isso, Knox e Brace atribuem o decrescimo da natalidade dos europeus na America, a deficiencia de adaptação ao novo meio. Ripley (" *The Races of Europe* "), ainda que com tendencias acentuadas pelas novas idéias, menciona muitos casos observados em contrário, pelo que se chega à conclusão iniludível de que essa esterilidade se dá, quando as mudanças são bruscas e rápidas. O que porem, não resta a menor dúvida, é que a adaptação se dá conforme a etnia. Do europeu, a experiencia tem nos ensinado que o elemento ibérico é o mais adaptável.

No Norte do Brasil, porem, esse mesmo ibérico, apesar de sua resistencia, só tem se mantido pela contínua e ininterrupta imigração. Ele se tem cruzado intensamente com o índio, com o que perdeu o sentido fisico para perpetuar apenas o do índio braquicéfalo, com nome português. Em estado puro, o ibérico aí não perdura, sendo eliminado pelas seleções. O tipo antropológico ibérico, no norte e no nordeste do Brasil, só se evidencia na faixa litorânea, onde ele surge em número só mantido pelo fluxo contínuo de um persistente filete migratório. No Planalto paulista e nas regiões altas das Gerais, **o ibérico mostra perfeita adaptabilidade.**

Não parece restar a minima dúvida que, como acima ficou dito, é o individuo de estirpe mediterrânea, o que melhor se acomoda ao novo meio. Os italianos, no Planalto têm agora maravilhosamente suportado a mudança do habitat, pelo que é de se esperar, não se alterem.

Torno a repetir e insisto, Ripley (" *The Races of Europe* ",) 551), sumariando as vistas das autoridades sobre o caso, diz que a opinião mais universal parece ser de que a verdadeira colonização dos trópicos pela raça branca, é impossível.

Ao Planalto paulista porem, não se póde aplicar rigorosamente essa

Confirmando ainda essa estatística, o Dr. Ricoux, à propósito da mortalidade infantil observou:

Espanhois	17.0%
Malteses	17.0%
Italianos	19.4%
Franceses	22.52%
Alemães	27.3%

conclusão, porquê conquanto a região paulistânica esteja situada nos limites tropicais, está também a uma altitude não pequena a qual, como é notório, muito atenua a latitude tropical pelo que se pôde considerar o Planalto piratiningano fóra da rudíssima sentença de Ripley. Apesar disso, o Planalto paulista não parece ser o ideal para a imigração nórdica, pois a adaptação desta não é perfeita.

Assim, por exemplo, se por ventura aqui chegarem 100.000 nórdicos e 100.000 mediterrâneos, ao fim da segunda geração, os mediterrâneos se reproduzindo livremente, tendo a natalidade maior que a mortalidade, serão 150.000 a 200.000 e os nórdicos, tendo a mortalidade maior que a natalidade, serão na segunda geração, 75.000 ou 50.000 indivíduos.

Com isso, vê-se com clareza que o elemento nórdico, para produzir os mesmos efeitos étnicos na nossa população, teria de entrar, pelo menos, 2, 3 ou 4 vezes mais que o de estirpe mediterrânea. Por isso, é que estamos fadados a ser sempre um agregado humano filhado à estirpe étnica mediterrânea com afluxos alpinos. Pelo menos, isso se dará em S. Paulo, Rio de Janeiro, Minas Gerais e talvez no Paraná, com certas porcentagens de negróides, africanóides, etc.

O insigne sociólogo, Oliveira Vianna, no correr do seu magnífico "*Raça e Assimilação*", mostra-se contrário à possibilidade da adaptação do nórdico na zona equatorial, ainda que acredite o emérito e sábio intelectual citado que isso seja possível em relação às etnias mediterrâneas.

Em abono das suas idéias, o ilustre sociólogo acima invoca Germano Correia no livro "*Les enfants et adolescents luso-descendants*": "o problema da influencia degenerativa do clima tropical sobre os grupos étnicos de origem européia, é uma questão ainda a estudar e a resolver, pois cada vez se reconhece mais que há vários tipos de climas tropicais e que as diversas etnias européias não se aclimata com a mesma facilidade em todas as regiões quentes".

Oliveira Vianna manifesta a sua valiosíssima opinião com os se-

Disso se conclue que são os povos meridionais os que mais facilmente suportam uma transplantação para um novo "*habitat*", situado em zona tropical

Infelizmente dessas estatísticas não figura o português, que é sem a menor dúvida, o elemento mais rústico e plástico de todos que se conhecem. A propria evolução da humanidade prova isso. Bastaria uma simples inspeção visual sobre a historia das

guintes ensinamentos contidos no periodo do citado "*Raça e Assimilação*": "*Com efeito, em face das experiencias colonisadoras da Africa, da Austrália, da Ásia e da America os grupos formados por etnias de raça nordica, parecem revelar sensivel incompatibilidade com os climas do tipo tropical, principalmente os equatoriais. É unanime o conceito entre os antropologistas e tecnicos em medicina tropical, de que o nordico não pôde aclimatar-se nas regiões magatêrmicas do globo, entendendo-se aclimação no sentido que lhe dão os modernos ecologistas e antropogeografistas Glenn Trewarka, Huntington, Griffith Taylor, Eykmann, Sapper, etc. Nos centros tropicais de colonização nordica, os estigmas de degenerescencia se revelam de uma maneira muito frequente, entre os "descendentes". É o que se observa na Austrália Tropical, na Índia, na Africa Inglesa e na America Insular. Ainda agora o último recenseamento de 1921, realizado na Africa Inglesa, assinala uma redução muito forte no crescimento da população branca nestes ultimos dez anos e ao mesmo tempo manifesta a sua inquietação ante o desenvolvimento dos "poor-whites" e "crackers", isto é, fracassados, degenerados e indigentes". Boldrini ("Biometria") citado por Oliveira Vianna é da mesma opinião, ao dizer: "Os individuos de cabelos louros e os de cabelos brunos, os de olhos escuros e os de olhos claros, os de pele trigueira não são sujeitos k ação dos agentes morbigenos na mesma proporção".*

Isso naturalmente porque, diz Cuenot, citado por Oliveira Vianna, *loc. cit.* "*os olhos azues aparecem em geral associados a um temperamento psicologico, que torna os seus portadores extremamente susceptíveis à ação das altas temperaturas*".

É da mesma opinião o Prof. Roquette Pinto que ensina em seu livro "*Seixos Rolados*", 171: "*Os alpinos e mediterrâneos, é fóra de dúvida que se aclimatam muito bem sobre os tropicos. Dos nordicos já não se pôde dizer o mesmo*".

colonizações realizadas pelos povos europeus. Todos os povos colonizadores da Europa se estabeleceram com sucesso nas zonas temperada, ou fria. O único povo que com exito colonizou não só a zona tropical mas a propria zona tórrida foi o português. Veja-se, exemplo, o inglês que se colonizou os Estados Unidos, a Australia, a Nova Zelandia, a Africa do Sul e o Canada, todas essas regiões em climas temperado ou frios; nada fez na Índia, na Malaya, em Bornéu, ou na Nova Guiné, na Guiana ou na Honduras britanica, etc., alem de mante-las como simples proessões. Mas ele não praticou nessas regiões nem um só caso de colonização. O mesmo se poderá dizer dos demais povos europeus. Assim, os holandeses que se colonizaram a zona temperada da Africa do Sul, desprezaram as tórridas Java, Bornéu, Sumatra, Nova Guiné, Guiana, etc. cujas regiões vem sendo méras possessões e não tiveram exito na colonização do Nordeste brasileiro. Ainda ninguém teve atenção para essa clamorosa evidencia! O mal é que, todos confundem "*colonia*" com "*possessão*". Faça-se a distinção entre essas duas situações completamente diferentes e a meridiana clareza se fará!

O português foi o único povo, que, com exito, colonizou a zona tropical. O espanhol é certo, colonizou o litoral colombiano, e quatoriano, peruano, ou da America central, ou ainda as Antilhas. Mas foi uma colonização auxiliada grandemente pelo nativo ou pelo africano nas ilhas do Golfo do Mexico, com os quais se cruzou intensamente, ou pelas grandes altitudes dos Andes ou da Serra Madre.

Por isso é que o Brasil é o único país civilizado sôbre o Equador.

Não fosse a rusticidade e a elasticidade do português na adaptação ao "*habitat*" tropical brasileiro, nós não poderíamos ser hoje o único país independente na zona tropical e não passaríamos de qualquer possessão sem nacionalidade. Mas, graeças às qualidades apontadas do português é que hoje somos o úni-

co exemplo de nação civilizada em zona tropical, isto é na linha isotermica tropical.

A "*Paulistania*", situada, em grande parte, ao sul do trópico de Capricornio e grimpada em um ameno planalto de altitude média de 600 metros, sôbre o qual soprava, com intermitencia repetida, o frigido vento sul, continuação muito suavizada do "*minuano*", estava e está fóra da abrazadora zona tropical.

Por isso, a "*Paulistania*" podia albergar gente colonizadora que não a da cepa lusa. Eis que o italiano, que não apresentava o mesmo teor em poder de adaptação que o rustico e plastico português, podia ingressar na "*Paulistania*". Elemento nórdico algum poderia persistir e nós temos exemplos de vários fracassos de colonização nordica no Planalto paulista. Eis os casos de Sto. Amaro, de Limeira, nos quais o sucesso pleno não bafejou os germanicos aí estabelecidos.

Entretanto com o elemento italiano, mais plásticos, mais rustico, mais adaptavel, a mesma cousa não era de acontecer.

Assim, o italiano, sem estudos prévios, sem que a face biológica da questão fosse encarada, foi recebido aos borbotões, como veremos.

Eu penso que tendo sido uma situação acertada, entretanto, ela só poderia ter sido assim, no Planalto paulista. Em outra qualquer região brasileira, ela teria fracassado, como fracassaram os franceses de Villegaignon, ou de, La Revardière que se enlangueceram no Rio de Janeiro ou no Maranhão ; ou como fracassaram os holandeses no Nordeste.

Dessa maneira, eu penso que, só S. Paulo teria podido receber o imigrante italiano.

E' claro que isso eu estabeleço em regra geral, e não compreendendo casos excepcionais que escapam ao que deixei asseverado.

Teria sido um caso de fatalidade ecológica ! De nada adeantaria o esforço dos estadistas e governantes de outras regiões brasileiras. O italiano não iria para as regiões tropicais, ainda

que elas estivessem proximas do litoral ou gozando das redondezas da Corte. Se o 'habitat' para êles era hostil, de nada valiam as promissoras vantagens da distancia e dos confortos das apalaçadas fazendas do Vale do Paraíba, tão perto da "*cidade que amanhecia cantando*".

E por isso a "*Paulistania*" foi invadida por onda de italianos de acôrdo com esta estatística :

	Italianos	Portugueses	Espanhoes	Japoneses	Austriacos	Diversos
1870-1874	5	244	—	—	13	1.113
1875-1879	3.406	1.416	300	—	163	4.770
1880-1884	7.287	4.127	495	—	84	3.649
1885-1889	137.367	18.486	4.846	—	2.506	4.462
1890-1894	210.910	30.752	42.316	—	6.069	14.830
1895-1899	219.333	28.259	44.678	—	8.841	2.464
1900-1904	11.039	18.530	18.842	—	2.714	21.156
1905-1909	63.395	38.567	69.862	825	4.410	8.528
1910-1914	88.692	111.491	108.154	14.465	674	36.686
1915-1949	17.142	21.191	27.172	12.649	3.677	4.856
1920-1924	45.306	48.200	36.502	6.591	2.633	57.042
1925-1929	29.472	10.976	3.213	30.292	571	14.929
						(4)

(4) De 1827 a 1932, os totais de cada corrente immigratoria, segundo a nacionalidade de origem, foram os seguintes:

Italianos	938.033
Portuguezes	400.238
Espanhoes	383.746
Brasileiros	318.188
Japonezes	115.495
Austriacos	37.370
Diversos	292.840
Não especificados	138.226

CAPÍTULO XXIII

A MÉDIA PROPRIEDADE E A DESAGREGAÇÃO DO LATIFUNDIO DO OESTE PAULISTA

O grande latifundio cafeeiro do Oeste paulista, como vimos no capítulo anterior, não teve fim repentino. Ele teve uma morte paulatina e suave, tendo passado por várias fases de declínio, conforme os golpes sucessivos que recebia como vimos.

O que ainda não vimos e convém que seja lembrado é a transição do latifundio para o que eu chamo de média propriedade, afim de que em outro capítulo se verifique como se deu o advento da pequena propriedade, em parte proveniente da subdivisão da média propriedade como veremos.

O grande latifundio cafeeiro e policultor do Oeste paulista isolado nas selvas distante cerca de 150 a 200 quilômetros do ponto extremo das ferrovias e dos centros urbanos que se convencionou chamar de "*boca de sertão*", foi se desagregando com os sucessivos prolongamentos ferroviários. A primeira característica que esse grande latifundio cafeeiro do Oeste perdeu com o avanço ferroviário foi a da policultura. O latifundio cafeeiro isolado, obrigado a produzir de tudo para o seu próprio consumo, com os diversos centros urbanos que foram desenvolvendo núcleos comerciais, que supriam os latifundios desobrigando-os da necessidade de produzir de tudo. Com isso, o latifundio foi simplificando a sua função rural, diminuindo a sua faina e tornando

menos agitada e menos intensa a sua vida agricola. Ao lado dessa visível evolução baseada na mecânica social de uma nitida consequência do aumento das linhas ferroviárias paulistas, concomitantemente com isso, declinava espetacularmente a velha aristocracia rural do café e o regime de "*clan*" em que se ali cercava e sociedade. paulista de grande parte do século XIX. Foram as leis anti escravagistas de 1850, de 1871, de 1885 e finalmente de 1888 que desferiram os mais profundo golpes nessas características apontadas da forma da nossa sociedade. Também concomitantemente com esses fenômenos houve o começo da imigração europeia e como uma das consequências dela, o aparecimento da classe média.

Sim, porque com a libertação dos escravos diminuiu o poder econômico e suprimiu a autoridade dos "*senhores*" e com isso eliminou os artífices escravos, cujas funções passaram a ser exercidas pelos estrangeiros emigrados que formaram, com os agregados e com alguns libertos a classe média, a qual se foi progressivamente avultando, principalmente nos centros urbanos, os quais foram se avolumando e concentrando capitais, os quais se foram invertendo na divisão e na subdivisão dos vetustos latifúndios, os quais de milhares de alqueires, se repartiram em propriedade médias de cem a duzentos alqueires de terras.

Isso não quer dizer que o grande latifúndio cafeeiro, e a aristocracia rural hajam totalmente desaparecido.

O latifúndio cafeeiro do Oeste paulista subsiste, ainda que em menor número, despido das funções policultoras e sem o elemento servil, substituído por milhares de colonos. Ele aparece agora monocultor com uma classe média, intermediária entre o colono e o patrão (1). As suas precisões são fornecidas pe-

(1) — Às vezes esses latifúndios não são unicamente cafeeiros, mas sim mixtos, com abundante criação de gado bovino. Muitas vezes, esses latifúndios produzem também muito milho, de que resulta criação de por-



Latifundio campineiro. Dirse-ia um castelo medieval. Nota-se a construção apropriada das residências rurais da primeira fase do café em São Paulo.

los centros urbanos com os quais as comunicações são progressivamente mais faceis e abundantes.

Naturalmente essa subsistência do grande latifundio cafeeiro do Oeste paulista não é mais exclusiva e com êle coexistem lado a lado outros tipos de propriedades menores.

Antes de 1880, mais ou menos, o grande latifundio era o unico e exclusivo padrão de propriedade. Êle imperava de modo exclusivo.

Depois, os que não foram repartidos continuam entremeiados com outros de menores proporções, os quais aos poucos vão dominando em número até que com a implantação da Republica, a propriedade média prevaleceu de modo esmagador.

Quanto à aristocracia rural, como já ficou dito em capitulo anterior, ela que era a senhora exclusiva das altas camadas, foi perdendo poder, autoridade, prestigio, etc., diluindo-se na democracia, isto é na classe média. Os membros dessa aristocracia, concomitante com o empalidecimento do latifundio, foram aos poucos desaparecendo tragados pela morte. Seus filhos, sobrinhos ou netos, com já alguns elementos saídos selecionadoramente das classes médias urbanas, ou rurais formaram a classe dos "*coroneis*", que tiveram tanto predominio na Republica até 1930.

Resumindo tudo em um esquema, pode-se estabelecer o seguinte :

cos e de feijão, plantados entremeiados nas ruas dos cafesais. Tudo isso, porem é consumido "*in loco*".

Antes dessa fase da nossa evolução rural, o grande latifundio do Oeste paulista, produzia tudo isso mais a cana para o fabrico do açúcar e de pinga, o arroz, etc.

Regime econômico social da propriedade de cafeeira no Oeste paulista	1. ^a Fase	Latifundio de proporções enormes, policultor, regime escravocrata, aristocracia rural, isolamento; 1860 1880
	2. ^a Fase	Latifundio de proporções enormes — monocultor. Avanço ferroviário — Fim da escravatura — comércio — urbanização. Começo da média propriedade — imigração, advento da Classe média — 1880 — 1900
	3. ^a Fase	Latifundios muito poucos — 1900 — 1950 — Predominância da média propriedade e da burguesia — 1900 — 1950. Fim da aristocracia rural — 1900 — 1930 Coroneis — 1900 — 1930.

CAPÍTULO XXIV

A RÊDE RODOVIÁRIA PAULISTA

Em 1920, mais ou menos já se achava quase toda estendida a rede ferroviária paulista, ou pelo menos as zonas de cada uma já estavam delimitadas. Mas a ferrovia só desenvolveu os grandes núcleos urbanos e só desintegrou os latifúndios, nada operando quanto aos pequenos aglomerados e à média propriedade. De fato, a ferrovia chegou em momento em que dominava o latifúndio, suprimindo deste o isolamento. Com isso, os grandes núcleos urbanos foram tendo importância econômica e demográfica, pois os latifúndios outrora isolados e poliprodutores, foram escoando as suas populações para os centros citadinos que tendo as suas populações engrossadas e os estabelecimentos comerciais fornecedores das propriedades cafeicultoras, em crescente euforia, foram se ampliando, (1).

Paralelamente a esse fenômeno, o latifúndio foi se desintegrando e, como vimos em outro capítulo deste livro, formando a média propriedade. Mas a causa desse fenômeno foi a ferrovia.

Haviam enormes espaços vazios e deserticos entre esses centros urbanos, ligados apenas pelas lerdas estradas ferreas.

Depois de 1920, S. Paulo, dirigido pelo eminente Presidente Washington Luis, iniciou a sua rede rodoviária. A rodo-

(1) Vide demonstração sob o título "*A Evolução Cafeeira de São Paulo*", adiante.

via, servida pelo automovel veio operar verdadeira revolução não só na economia paulista, mas principalmente na propria organização social de S. Paulo mas infelizmente esse aspecto da questão não foi encarado e convenientemente ressaltado. A rodovia fez com média propriedade e com os pequenos núcleos urbanos a mesma cousa que a ferrovia havia feito meio século antes com os latifundios e as grandes cidades.

Com efeito, tudo nos leva a ter isso, como verdade, apesar de não termos documentos comprobatórios que mais solidamente amparem a versão supra. Mas o historiador deve sempre empregar nas suas restaurações e interpretações, não só o raciocínio, articulado com flexivel maleabilidade um grande espirito de lógica, de bom senso, de compreensão da razão natural das cousas com os ensinamentos dos ramos científicos applicaveis no caso concreto em apreço; mas tambem certa dóse de imaginação, a qual não deve ser confundida com fantasia. Esta é o sonho do irreal, e do impossivel, fóra do natural, enquanto que imaginação é apenas a evocação do provavel que pode se transformar em certeza. O verdadeiro historiador deve ser imaginoso, porque do contrario ele ficará repetindo as cousas já sabidas, reproduzindo o que outros já haviam feito anteriormente ou copiando outras versões, estafadamente conhecidas.

Concebendo assim a função do historiador, eu levanto essa probabilidade de haver sido a rodovia o agente desintegrador da propriedade de então, a qual já não era mais a latifundiária, a qual havia sido dividida pelo evento da ferrovia. Tambem se firma no seu pensamento que, a rodovia agiu, alem disso, no sentido de originar os pequenos núcleos humanos, neles transformando as maiores aglomerações.

Assim, por exemplo Araçatuba, Rio Preto, Promissão, Birigui, Penapolis, Catanduva, Barretos, Monte Aprazivel, Mirasol, etc., pouco seriam se não fosse a rodovia, que tem permitido a intelligação facil, rapida, a qualquer instante. Essa rede

rodoviária vem possibilitando uma muito maior circulação de produtos, o que dava muito maiores oportunidades à poliprodução.

Desta maneira, pode-se concluir que foi a rodovia a causa maior ou pelo menos uma das causas básicas do fraccionamento da propriedade no território paulista.

CAPÍTULO XXV

O CAFÉ E A POSIÇÃO POLÍTICA DE S. PAULO

Entre as influencias projetadas pelo café destaca-se a causadora da melhoria da posição de S. Paulo no conjunto brasileiro.

Como se sabe a situação da "*Paulistania*" era a mais miserável possível, no conjunto brasileiro nos dois primeiros séculos, já temos mostrado isso em várias das nossas publicações. De fato, as colônias vicentinas que constituíram a "*Paulistania*", sob o aspecto demográfico seria apenas um por cento do Brasil. Encarada a região paulista sob o ponto de vista econômico, essa porcentagem de fato aumenta, isto é com dificuldade atingia 2,9% do total, pois, em 1660, feito o rateio entre as capitanias brasileiras, para ocorrer à paz com a Holanda e ao dote da infanta D. Catarina, coube essa porcentagem a Capitania de S. Vicente. Ellis "*Resumo da Hist. de S. Paulo*".

O século XVIII, S. Paulo, se transformando em "*retaguarda econômica*" das regiões auríferas, em satélite subsidiário e fornecedor, o entreposto comercial das Gerais, de Mato Grosso e de Goiás, teve enorme aumento demográfico, decuplicando a sua população. Isso foi devido ao açúcar, que não só foi o credor desse formidável aumento populacional como também elevou o padrão econômico paulista de acordo com a seguinte estatística referente à 1823, em pleno ciclo do açúcar e quando o café ainda não havia iniciado o seu ciclo econômico: (Ellis, "*A Economia Paulista no Século XVIII*", Bol. 115 da F. F. C. e L. da U. S. P.).

PROVIDENCIAS	RECEITA	DESPEZA
Pará	332:972\$808	312:185\$519
Maranhão	767:837\$338	749:523\$746
Piauí	72:558\$037	58:686\$929
Ceará	138:784\$437	104:749\$640
R. G. do Norte	42.222\$235	39:263\$266
Paraíba	247:711\$203	217:220\$059
Pernambuco	1.436:726\$265	1.321:060\$718
Alagoas	123:444\$795	114:614\$586
Sergipe	34:477\$127	32:224\$384
Bahia	1.644:413\$934	1.595:872\$207
Esp. Santo	17:726\$994	66:000\$000
Rio de Janeiro	6.580:112\$166	6.336:748\$216
S. Paulo	279:788\$445	265.174\$889
Sta. Catarina	29:203\$941	107:524\$580
R. G. do Sul	530:816\$392	434:414\$750
Cisplatina	456:091\$025	437:414\$750
Goiaz	56:676\$310	54:833\$456
M. Grosso	117:530\$000	116:9710720
	12.908:793\$452	12.364:118\$796

(Simonsen, "*Historia Economica*", II, 583)

S. Paulo figura ai com pouco mais de 2% do total brasileiro.

O açúcar paulista, em 1834, portanto em pleno fastigio do pequeno ciclo do açúcar paulista, elevou a população da então provincia a 270.000 habitantes que era enquanto somava o total paulista. Sob o ponto de vista economico, a situação anterior, isto é de 1823, que deixava em oitavo lugar dentre as provincias brasileiras era mantida, como se vê da estatistica, que é um quadro sobre as rendas arrecadadas em 1834 nas provincias:

Rio de Janeiro	5.435 contos de réis
Bahia	2.396 " " "
Pernambuco	1.490 " " "

Minas Gerais	746	contos	de	réis
Rio Grande do Sul	600	"	"	"
Maranhão	585	"	"	"
Pará	262	"	"	"
São Paulo	261	"	"	"
Sergipe	186	"	"	"
Alagoas	139	"	"	"
Paraíba	137	"	"	"
Ceará	122	"	"	"
Mato Grosso	110	"	"	"
Espírito Santo	79	"	"	"
Sta. Catarina	57	"	"	"
R. G. do Norte	29	"	"	"
Goiáz	29	"	"	"
Piauí	27	"	"	"

S. Paulo mantem os 2,5% do total brasileiro. O café não havia chegado ainda às terras paulistas.

A respeito das situações ulteriores temos que ajuizar da posição de S. Paulo pelos elementos indirectos, como por exemplo das rendas alfandegarias, das situações financeiras das provincias, dos resultados do commercio intercambial das providencias, etc. Essas estatisticas embora já constantes desse trabalho, eu as reproduzi outra vez porque são admiravelmente pertinentes ao assunto, que trato. Assim, pelas importancias arrecadadas nas alfandegas de 1836 a 1884. Ainda nessas datas a situação de S. Paulo era reflexo do açúcar, na maior parte, porque o café apenas iniciava a sua trajetória, impulsionado como vimos pelo consumo norte americano este augmentado pelo ciclo do algodão norte americano, cujo começo de cultivo data do inicio do século XIX.

De acôrdo com as estatisticas seguintes que eu havia mencionado acima, S. Paulo que estava em oitavo lugar no Brasil

em 1834, como vimos, passou para o setimo lugar como se observa dessas estatisticas:

	36-37	37-38	38-39	39-40
Rio de Janeiro	4.386.250	4.143.431	5.818.162	6.294.794
Bahia	1.389.281	1.043.728	1.665.866	1.611.715
Pernambuco	1.212.318	1.195.081	1.513.975	1.814.218
Maranhão	622.273	492.513	472.838	465.942
Pará	130.947	113.613	182.302	204.606
S. Paulo	58.829	41.560	57.770	74.628
Ceará	57.415	53.119	40.835	40.774
Sta. Catharina	14.972	15.735	23.081	30.475
Alagoas	15.720	9.038	16.343	33.5
R. G. do Sul	92.837	60.800	9.000	151.741
	40-41	41-42	42-43	43-44
Rio de Janeiro	7.336.258	7.437.256	5.818.162	7.002.936
Bahia	1.486.237	1.621.773	1.736.718	1.860.384
Pernambuco	1.756.610	1.582.671	1.524.020	1.799.057
Maranhão	645.086	598.142	488.738	576.036
Pará	237.275	250.136	227.923	270.67
Santos	75.715	75.715		76.203
Ceará	63.373	63.373	61.000	69.100
Sta. Catharina	38.969	38.969	34.031	28.576
Alagoas	33.568	28.682	13.485	24.418
R. G. do Sul	92.691	300.000	299.051	299.716

(Taunay, loc. cit., III)

Esses totais são confirmados por esta outra estatistica, que será praticamente as mesmas conclusões:

RELATORIO DE MANUEL ALVES BRANCO EM 1846

Quadro estatístico abrangendo o valor das rendas da exportação brasileira em oito exercicios de 1836 a 1837 e 1843 a 1844 segundo as diversas provincias.

	36-37	37-38	38-39	39-40
Rio de Janeiro	1.253.013	1.398.622	1.595.166	2.003.553
Bahia	525.405	418.783	804.817	524.736
Pernambuco	409.746	512.752	538.960	523.732
Maranhão	215.415	183.698	187.733	110.563
Pará	60.058	60.746	65.400	90.594
Rio Grande do Sul . .	78.974	92.718	93.158	159.623
S. Paulo	76.099	64.717	76.221	70.738
Parahyba	76.078	68.405	52.462	52.348
Ceará	38.724	40.400	22.100	22.500
Alagoas	7.800	13.129	23.867	34.345
S. Catharina	7.425	13.168	13.141	10.027
	40-41	41-42	42-43	42-44
Rio de Janeiro	1.823.002	1.837.764	1.709.583	1.825.914
Bahia	567.668	455.530	492.838	474.028
Pernambuco	496.235	397.140	489.631	502.154
Maranhão	164.760	163.631	140.887	154.100
Pará	92.521	90.427	71.567	89.524
Rio Grande do Sul . .	109.254	267.000	183.978	162.460
S. Paulo	85.792	62.270	39.487	81.471
Parahyba	59.326	38.955	66.283	60.370
Ceará	20.500	18.600	19.600	27.400
Alagoas	14.400	17.697	15.422	16.819

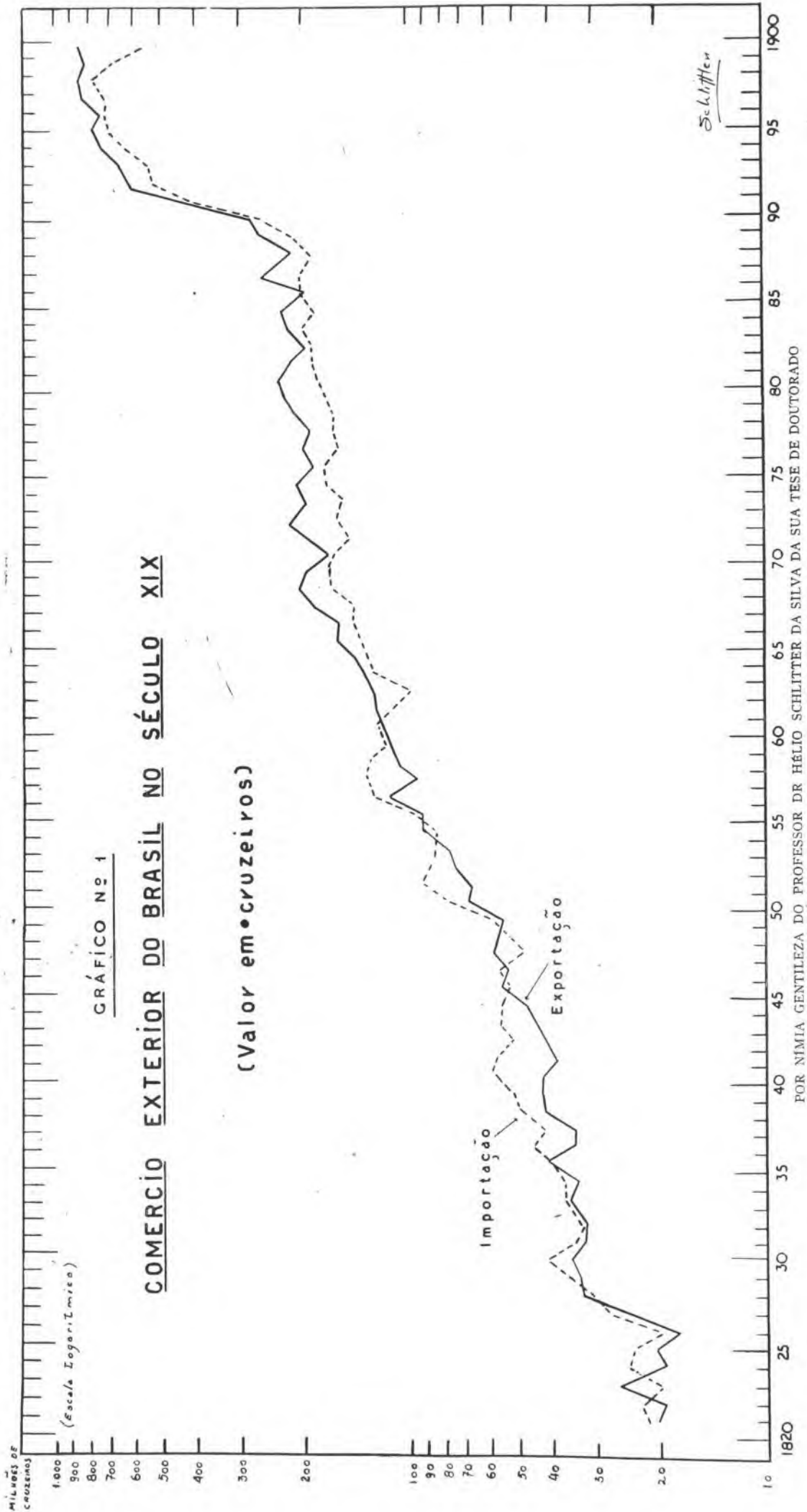
(Taunay, loc. cit., III)

Ainda confirmando essa situação no referente a S. Paulo, o Prof. Taunay, na pág. 219, VI, da "*Hist. do Ceará*", reproduz

uma estatística de Vieira Souto, sobre a Receita e a Despesa do Império em 1840, na qual S. Paulo aparece em 5.º lugar :

Providencias	Receita	Despeza
Rio de Janeiro	885:100\$000	903:266\$332
Bahia	868:042\$446	868:042\$644
Pernambuco	714:346\$480	714:346\$480
Minas Geraes	444:027\$424	444:027\$424
São Paulo	290:848\$000	290:848\$290
Maranhão	278:401\$020	278:401\$020
Pará	237:675\$258	237:675\$258
R. G. do Sul	228:020\$000	212:574\$760
Parahyba	158:816:000	158:816\$000
Ceará	144:917\$000	144:917\$000
Piauhy	130:961\$595	130:961\$595
Alagoas	128:496\$000	128:496\$000
Sergipe	117:782\$644	117:782\$644
S. Catharina	104:000\$000	104:000\$000
R. G. do Norte	78:910\$216	78:910\$216
Esp. Santo	78:910\$216	78:910\$216
Goyaz	52:611\$534	52:611\$534
Matto Grosso	51:910\$000	51:910\$000
Totales	4.980:895\$217	4.988:014\$575

Depois disso passou para o quinto lugar à posição de S. Paulo no periodo de dez anos seguintes, pois temos com referência ao ano de 1854-1855, a estatística publicada por Taunay, no volume III da sua "*História do Café*", na qual é reproduzido um quadro de Ferreira Soares sobre o commercio geral das provincias. De fato, a situação economica de São Paulo era bem melhor com 5% do total. S. Paulo então, só com a cafeicultura até Limeira e com seu pequeno ciclo do açúcar, então no se:



FOR NIMIA GENTILEZA DO PROFESSOR DR HÉLIO SCHLITTER DA SILVA DA SUA TESE DE DOUTORADO

auge, mas quase no seu fim; S. Paulo sem ferrovias, sem o braço estrangeiro, ainda se servindo do caríssimo muar para transporte e tendo sofrido o rude golpe da supressão do tráfico, passou do setimo lugar no conjunto brasileiro, para o quinto lugar. Mas ainda era S. Paulo provincia de 2.^a classe, valendo apenas 10% do valor intercambial da provincia fluminense, menos da metade do que as da Bahia e de Pernambuco. O Rio Grande do Sul ficava muito acima de S. Paulo. É que o Rio Grande ainda estava em pleno fastígio do seu ciclo do muar, o qual durou até o advento da ferrovia, mais ou menos em 1876 isto é de 4 a 12 anos depois.

Eis a estatística :

QUADRO DE FERREIRA SOARES, DAS PROVINCIAS
NO SEU COMÉRCIO GERAL NO DECENNIO DE
1854-1855 A 1863-1864

Provincias		1854-1855	1863-1864
PROVINCIAS MARÍTIMAS	De 1. ^a ordem	Rio de Janeiro ..	114.934 :000\$000 150.797 :000\$000
		Pernambuco ...	27.418 :000\$000 32.583 :000\$000
		Bahia	28.277 :000\$000 40.574 :000\$000
		R. G. do Sul ..	15.726 :000\$000 22.538 :000\$000
	De 2. ^a ordem	Maranhão	6.031 :000\$000 14.995 :000\$000
		Pará	9.325 :000\$000 13.513 :000\$000
		S. Paulo	11.044 :000\$000 17.826 :000\$000
		Alagoas	2.426 :000\$000 10.434 :000\$000
		Parahyba	2.347 :000\$000 9.310 :000\$000
		Ceará	2.232 :000\$000 6.400 :000\$000
	De 3. ^a ordem	Sergipe	1.377 :000\$000 4.949 :000\$000
		Paraná	2.868 :000\$000 3.358 :000\$000
		S. Catharina	1.368 :000\$000 2.096 :000\$000
		R. G. do Norte	572 :000\$000 1.902 :000\$000
		Piauhy	258 :000\$000 1.493 :000\$000
		Esp. Santo	439 :000\$000 1.214 :000\$000

INTERIORES	De 4. ^a ordem	Matto Grosso ..	1.500 :000\$000	1.951 :000\$000
		Amazonas	1.000 :000\$000	2.034 :000\$000
		Minas Gerais ...	8.700 :000\$000	10.500 :000\$000
		Goyaz	1.000 :000\$000	4.500 :000\$000

Recapitulação :

Provincias Mari-

timas 225.642 :000\$000 353.982 :000\$000

Provincias inte-

riores 14.200 :000\$000 18.985 :000\$000

239.842 :000\$000 372.967 :000\$000

Se o Rio Grande do Sul era provincia de primeira ordem, é que tinha uma base econômica que lhe dava importancia. Essa base econômica seria o luar. Se S . Paulo era uma provincia de 2.^a ordem, é que o motivo econômico que o alicervava, era o pequeno ciclo do açúcar planaltino, motivo econômico secundário.

Confirmando, em parte, essa estatística, encontramos outra, fornecida pelo Prof. Taunay, no vol. III, da "*Historia do Café*" referente ao ano de 1856 :

RECEITAS PROVINCIAIS ORÇADAS PARA 1856

	Receita Provincial	Receita Municipal	Total
Munic. do Rio de Janeiro		482 :664\$000	482 :664\$000
Rio de Janeiro	1.845 :676\$000	261 :129\$381	2.106 :805\$381
Bahia	980 :176\$178	87 :606\$567	1.067 :782\$745
Pernambuco ..	985 :783\$999	115 :511\$012	1.011 :295\$011
Pernambuco	895 :783\$999	115 :511\$012	1.011 :295\$011

São Pedro	687:164\$000	101:891\$100	789:055\$100
Maranhão	319:465\$000	50:537\$881	370:002\$881
S. Paulo	547:808\$100	105:791\$814	652:599\$914
Minas Geraes ...	598:523\$333	88:925\$790	687:449\$123
Pará	670:000\$000	107:217\$676	777:217\$676
Alagoas	331:497\$000	15:010\$646	346:567\$046
Ceará	195:804\$000	28:736\$374	224:540\$374
Parahyba	150:000\$000	16:521\$000	166:521\$000
Sergipe	246:049\$143	29:271\$018	275:320\$164
Goyaz	54:600\$083	4:560\$463	59:260\$446
Matto Grosso ...	43:992\$913	9:170\$745	53:163\$658
Esp. Santo	67:120\$160	7:974\$000	75:091\$160
R. G. do Norte ..	75:788\$000	5:069\$447	80:857\$447
Piauí	177:581\$116	15:772\$298	193:353\$414
S. Satharina	171:054\$000	25:861\$000	196:915\$000
Amazonas	41:054\$000	25:861\$000	196:915\$000
Paraná	229:792\$000	34:404\$685	264:196\$685
	8.329:029\$925	1.602:848\$297	9.931:878\$222

Veja-se a situação do Rio Grande do Sul acima de São Paulo e em 4.º lugar no Brasil. Então ainda era vigente o “*ciclo do muar*”, fornecedor do transporte para o café, até o advento da ferrovia. Com este, a situação do Rio Grande do Sul entrou em declínio, confirmado pelas estatísticas.

Pode-se estabelecer 1870, como marco inicial da ferrovia.

Já então em 1856, S. Paulo apresentava mais de 6,5% do total.

Depois disso, temos estatísticas referentes aos anos de 1868, 1869, 1869-1970 e 1870-1871.

São estatísticas constantes da exposição feita pelo Visconde do Rio Branco, ao Parlamento Imperial e reproduzido por Tannay, no volume VI, pgs. 9 e 12 da sua “*Historia do Café*”:

	1868-1869	1869-1870	1870-18871
R. de Janeiro ...	89.221 :288\$	71.075 :350\$	78.202 :561\$
Bahia	21.547 :023\$	19.762 :706\$	18.781 :762\$
Pernambuco	23.507 :455\$	30.940 :720\$	15.172.371\$
S. Paulo	17.770 :430\$	18.006 :599\$	12.959 :750\$
R. G. do Sul	12.757 :741\$	12.041 :028\$	8.871 :015\$
Pará	10.746 :126\$	13.345 :916\$	12.177 :251\$
Maranhão	6.078 :384\$	6.723 :175\$	4.598 :932\$
Alagoas	8.456 :979\$	—	3.733 :568\$
Paraíba	5.078 :150\$	6.394 :830\$	4.387 :461\$

O café fazia S. Paulo avançar na “*steeple chase*” das posições no conjunto brasileiro. Ei-lo em quarto lugar, tendo ultrapassado com folga o Rio Grande do Sul que via terminar aos poucos a sua grande fonte de riqueza que era o muar, o qual de caía com o advento da ferrovia o qual paulatinamente ia substituindo o velho meio de transporte. Bahia, Pernambuco e o resto do Nordeste ainda se mantinham com o açúcar que S. Paulo perdera em benefício do café o qual se alastrava.

A mesma diretriz evolucionar se verifica nas estatísticas referentes a exportação do Império nos anos de 1871 a 1873, constantes ainda do relatório do Visconde do Rio Branco e reproduzidas pelo egregio prof. Taunay na “*Historia do Café*”, VI, 35 :

Provincias	1871-1872	1872-1873
Rio de Janeiro	66.077 :669\$000	102.088 :782\$000
Pernambuco	28.349 :186\$000	25.461 :756\$000
Bahia	22.531 :906\$000	17.963 :637\$000
R. G. do Sul	10.993 :342\$000	11.833 :900\$000
Pará	12.645 :561\$000	12.581 :201\$000
Maranhão	5.347 :209\$000	3.834 :346\$000
S. Paulo (p. Santos)	17.822 :451\$000	21.476 :112\$000
Parahyba	3.148 :606\$000	2.584 :562\$000

Ceará	5.794:606\$000	5.034:469\$000
Alagoas	9.185:598\$000	4.634:260\$000
Sergipe	2.078:600\$000	2.060:869\$000
Paraná (Paranaguá) .	3.868:556\$000	3.140:794\$000
Sta. Catharina	503:262\$000	283:519\$000
R. G. do Norte	1.648:628\$000	1.129:914\$000
Piauhý	467:611\$000	469:620\$000
	190.522:511\$000	214.621:743\$000

Por essa estatística, S. Paulo, com 100% do total brasileiro e que estava em 4.º lugar e aí se manteve até 1872, tendo antes passado o Rio Grande do Sul que via se extinguir o seu ciclo do luar com o advento da ferrovia, alcançou e passou a Bahia, galgando o 3.º lugar dentre as províncias do Império. Então a ferrovia já tinha atingido: Campinas, Rio Claro, Mogi Mirim e Araras, que já estavam francamente dentro da área em que a cafeicultura se fazia economicamente possível. Então já S. Carlos, Brotas, Casa Branca e mesmo Botucatú eram pontas de lança avançadas no sertão bravio do Oeste paulista. A estatística seguinte confirma a anterior, notando-se em 1872-1873, que o Rio Grande do Sul ainda figurava em 4.º lugar. Eram os ultimos arrancos do ciclo do luar que morria vitimado pelo advento da ferrovia, que já nessa época havia atingido Campinas e atravessava a Serra do Mar já em dois pontos.

Eis a estatística das arrecadações, a qual fiz referencias:

	Provincial	Municipal
	1872-1873	1873-1874
Amazonas	586:126\$800	106:265\$000
Pará	1.671:800\$000	355:655\$241
Maranhão	738:443\$800	133:929\$452
Piauhý	352:240\$305	48:060\$000

Ceará	716:941\$789	132:191\$793
R. G. do Norte	305:938\$323	16:348\$263
Parahyba	409:850\$508	55:697:937
Pernambuco	2.048:009\$945	269:697\$939
Alagoas	840:185\$810	42:727\$330
Sergipe	475:548\$000	48:781\$831
Bahia	2.161:022\$717	209:375\$973
Esp. Santo	292:900\$000	34:150\$000
Município Neutro	\$	1.086:832\$883
Rio de Janeiro	3.456:187\$666	358:675\$881
São Paulo	1.713:115\$000	465:260\$515
Paraná	453:724\$953	46:121\$541
Santa Catharina	232:805\$427	38:831\$718
S. Pedro do Sul	1.734:834\$405	399:611\$031
Minas Geraes	1.518:814\$035	367:416\$191
Goyaz	134:007\$503	12:635\$038
Matto Grosso	159:309\$155	44:885\$807
Receita provincial		20.349:816\$212
Receita municipal		4.282:522\$964

Ainda seguindo essas mesmas diretrizes evolucionais, revelando as mesmas proporções, nós deparámos com as estatísticas referentes à exportação de 1872-1873 e 1873-1874, sempre constantes do relatório do Visconde do Rio Branco, reproduzidas pelo prof. Taunay:

Provincias	1872-1873	1873-1874
Rio de Janeiro	101.800:074\$000	87.421:476\$000
Pernambuco	25.461:756\$000	16.636:212\$000
Bahia	17.963:637\$000	12.778:609\$000

R. G. do Sul	12.400:069\$000	9.287:451\$000
Pará	12.581:201\$000	12.481:358\$000
Maranhão	2.834:346\$000	3.477:059\$000
São Paulo	21.476:112\$000	29.668:379\$000
Parahyba	2.584:562\$000	2.272:450\$000
Ceará	5.034:469\$000	4.499:744\$000
Alagoas	4.634:260\$000	4.481:382\$000
Sergipe	2.060:869\$000	2.117:488\$000
Paraná	2.184:794\$000	2.170:669\$000
Santa Catharina	283.519\$000	190:093\$000
R. G. do Norte	1.129:914\$000	1.303:326\$000
Espirito Santo	\$	\$
Piahy	316:247\$000	209:717\$000
Amazonas	26:425\$000	94:815\$000
Matto Grosso	154:835\$000	153:039\$000
	214.927:080\$000	189.698:264\$000

Por essa estatística, S. Paulo galgava o 2.º lugar na comunidade brasileira, ficando abaixo só do Rio de Janeiro que com o Municipio Neutro, mantinha de longe o 1.º lugar. E' que o porto do Rio de Janeiro possuia o mais pujante hinterland que se possa imaginar com o Vale do Paraíba, como região subsidiária. Em outra parte deste trabalho verifica-se o colosso das exportações cafeeiras pelo porto da Guanabara. O Vale do Paraíba nessa ocasião atingia ao seu climax. S. Paulo, tendo se colocado em 2.º lugar, entretanto, apresentava um total de exportação apenas 15 % do total brasileiro.

Era o café que impulsionava São Paulo sempre para a frente!

E' também bom que se note que S. Paulo assim corria sempre antes que a imigração houvesse começado!

Depois dessa data, só consegui estatísticas referentes ao ano de 1885, que são as contantes do relatório Saraiva, reproduzidas pelo doutíssimo prof. Taunay, na pag. 104 do v ol. VI da "*Historia do Café*":

RECEITA E DESPEZA

Circumscripção	Receita provincial	Despeza provincial
Côrte	—————	—————
Rio de Janeiro	4.993:801\$952	6.245:368\$028
S. Paulo	3.802:199\$858	4.480:729\$521
Santa Catharina	413:472\$689	360:114\$447
Paraná	537:845\$719	1.917:105\$239
R. Grande do Sul	2.671:166\$368	2.706:924\$574
Espirito Santo	488:437\$730	451.821\$424
Bahia	2.624:098\$797	3.169:739\$068
Alagoas	560:537\$367	790:483\$851
Pernambuco	2.466:423\$019	3.353:233\$740
Parahyba	50:730\$094	473:716\$541
R. G. do Norte	409:141\$589	456:429\$520
Ceará	1.059:755\$226	1.710:505\$581
Maranhão	685:644\$820	836:786\$018
Pará	3.181:247\$599	3.294:909\$249
Amazonas	1.613:315\$153	1.710:505\$581
Piauhý	238:920\$337	278:872\$463
Minas Geraes	3.651:353\$450	4.900:326\$516
Sergipe	413:000\$273	496:617\$402
Goyaz	221:678\$467	249:232\$670
Matto Grosso	276:165\$072	276:948\$542
Total	30.811:855\$469	36.733:925\$264

Essa estatística é em parte confirmada por esta outra, con-

cernente ás rendas municipais. S. Paulo apresentava entretanto, apenas 12% do total do país.

	Receita	Despeza
Côrte	1.354:712\$243	1.354:515\$226
Rio de Janeiro	844:373\$660	795:423\$582
São Paulo	1.740:724\$762	1.685:141\$265
Santa Catharina	85:542\$66\$	81:872\$422
Paraná	170:496\$122	156:172\$079
R. G. do Sul	798:775\$255	615:113\$282
Espirito Santo	90:380\$581	70:132\$240
Bahia	461:423\$342	417:835\$466
Alagoas	68:278\$569	65:728\$575
Pernambuco	414:484\$457	394:702\$468
Parahyba	12:900\$792	12.380\$233
R. G. do Norte	42:839\$331	35:915\$982
Ceará	194:659\$985	167:275\$982
Maranhão	152:702\$497	121:905\$982
Pará	838:847\$460	679:494\$091
Amazonas	385:182\$258	281:612\$951
Piauhý	45:756\$096	35:552\$392
Minas Geraes	730:996\$741	647:769\$573
Sergipe	67:356\$358	62:469\$824
Goyaz	26:156\$160	24:165\$937
Matto Grosso	51:169\$856	45:600\$937
Total	8.577:776\$480	7.780:875\$739

Eu digo, em parte, porque então, por esta ultima estatística, S. Paulo galgava o 1.º lugar no Imperio, com 20% do total brasileiro. E' bom notar que essa maravilhosa avançada de S. Paulo estava sendo realizada antes da onda imigratoria, que

só teve lugar dois anos depois. Imagine-se como estaria adeantado S. Paulo, na sua corrida espetacular, se não fossem as leis anti esclavagistas às quais o "*liberalismo utópico*" brasileiro nos obrigou!

Para o ano 1886-1887, a seguinte estatística sobre as rendas Geraes e provincias a qual é reproduzida pelo Prof. Tauxay, do relatório do Barão de Cotegipe:

Provincias	Receita Geral	Receita Provincial	Total
S. Paulo	9.658	5.236	14.895
Bahia	10.885	3.096	13.931
Pará	9.028	3.960	12.989
Pernambuco	10.126	2.714	12.840
R. G. do Sul	7.379	2.806	10.185
Rio de Janeiro	1.284	6.017	7.301
Minas Geraes	1.660	3.410	5.070
Maranhão	2.237	715	2.954
Amazonas	961	1.939	2.900
Ceará	1.172	976	2.149
Alagoas	928	741	1.669
Paraná	548	969	1.517
Sergipe	382	800	1.182
Sta. Catharina	782	374	1.156
Parahyba	395	522	917
Esp. Santo	305	439	745
Matto Grosso	394	228	623
R. G. do Norte	178	391	569
Piauhy	271	272	544
Goyaz	61	240	301

Por essa estatística S. Paulo se firmou no 1.º lugar e a provincia fluminense, antes tão pujante sofreu tremenda quêda.

passando para 6.^o lugar, com a metade do valor arrecadado em S. Paulo.

Era a lavoura fluminense, que antes mesmo da lei de 13 de Maio, entrava em decadência!

A estatística constante do relatório do conselheiro Belisario referente ao ano de 1886-1887 e reproduzida pelo Prof. Taunay, na pág. 172 do volume VI. Nessa estatística, S. Paulo não aparece em 1.^o lugar porque a Côrte englobava toda a exportação de Minas Geraes, da Provincia do Rio de Janeiro, da Côrte, ou municipio neutro da zona norte de S. Paulo:

Côrte	6.321:769\$000
S. Paulo	2.511:175\$000
Pará	2.412:248\$000
Bahia	1.206:412\$000
R. Grande do Sul	679:555\$000
Pernambuco	670:751\$000
Amazonas	300:036\$000
Paraná	165:205\$000
Maranhão	159:315\$000
Ceará	139:422\$000
Alagoas	117:723\$000
Espirito Santo	110:823\$000
Sergipe	107:723\$000
R. Grande do Norte	83:056\$000
Parahyba	54:732\$000
S. Catharina	39:965\$000
Piauí	39:124\$000

O mesmo se dava com a estatística referente a 1889, constante de um estudo de Vieira Souto e reproduzida pelo Prof. Taunay, loc. cit. VI, 220. Aí, sob a designação do Rio de Janeiro, está englobado o Municipio Neutro, ou Côrte como era as vezes designado:

Provincias	Receita	Despezas
Rio de Janeiro	4.399:256\$000	4.399:256\$000
São Paulo	4.089:318\$000	4.149:000\$000
Pernambuco	3.577:870\$000	2.822:269\$000
Minas Geraes	3.474:000\$000	3.474:000\$000
Bahia	3.345:101\$000	3.213:726\$000
Pará	3.073:672\$000	3.995:121\$000
R. Grande do Sul	2.843:345\$000	2.834:200\$000
Amazonas	1.802:921\$000	2.834:200\$000
Ceará	1.103:551\$000	1.062:993\$000
Paraná	922:671\$000	922:671\$000
Alagoas	819:432\$000	674:101\$000
Maranhão	767:142\$000	715:906\$000
Espirito Santo	873:964\$000	800:000\$000
Parahyba	524:851\$000	524:851\$000
R. Grande do Norte	434:575\$000	398:520\$000
Santa Catharina	365:974\$000	365:974\$000
Piauhy	244:410\$000	236:579\$000
Matto Grosso	230:126\$000	246:269\$000
Goyaz	225:330\$000	191:373\$000
Totales	32.890:414\$108	33.110:876\$863

Depois disso, sabemos como tem sido a situação de São Paulo!

E' entretanto preciso que fique bem firmado o espirito que a causa da privilegiada situação atual de S. Paulo no conjunto brasileiro reside na cultura cafeeira e não na Imigração. Esta ao invés de ser uma causa, é antes uma consequência da lavoura do café. E' certo, a imigração avolumou a massa que se precipitava vertiginosa na corrida para a prosperidade, naturalmente imprimindo, com isso, maior velocidade, mas é preciso que fique bem acentuado como conclusão do que ficou provado acima:

O movimento para a situação hegemônica da economia paulista, já havia tido inicio. As provas são exuberantes de S.

Paulo, muito antes da imigração, já vinha correndo progressivamente para o primeiro posto no conjunto brasileiro, galgando sucessivamente as situações intermediárias e passando uma por uma, todas as províncias, que, por outros motivos econômicos, se antepunham entre S. Paulo e a sua meta final que era o 1.^o posto na comunhão brasileira, situação conseguida antes de qualquer surto imigratório e apesar das leis imperiais anti-esclavagistas que foram impostas pelo governo imperial.

FACULDADE DE FILOSOFIA, CIÊNCIAS E LETRAS

CAPÍTULO XXVI

O "RUSH" PARA A ESQUERDA DO TIETÉ

Verificamos em capítulos anteriores que o primeiro território a ser ocupado com a cultura cafeeira foi no Oeste paulista um pequeno circulo territorial em torno de Jundiaí, Campinas, Bragança, Amparo, Mogi Mirim, Limeira, Piracicaba, Itú, Porto Feliz e Capivari, area essa, dentro da qual ainda havia o ciclo do açúcar paulista.

A seguir a essa primeira fase do café no Oeste paulista, este, impulsionado pelo enorme aumento do consumo norte a americano e europeu e encontrando "*possibilidades*" de expansão, graças ao advento da ferrovia de Santos a Jundiaí e em "*mão de obra*", em virtude das sobras causadas pela supressão da lavoura canavieira e do fabrico do açúcar, mais ou menos em 1870; as aproveitou, dilatando o seu circulo territorial pelo sertão do Oeste paulista, em demanda das margens exuberantes do Mogi Guaçu. Com isso, Rio Claro, Araraquara, S. Carlos, Araras, Piraçununga, Sta. Veridiana, Descalvados, Sta. Rita, Brotas, Casa Branca, Pinhal, etc., e depois Ribeirão Preto, Franca, Batatais, Jaboticabal, Ribeirão Bonito, Jaú, Taquaritinga, Itapopolis, etc., foram atingidos pela onda verde que se alargava. E' o que eu chamo de segunda fase da expansão cafeeira. Ela se dava na margem direita do Tieté, o grande rio paulista, não só na sua vertente, como tambem na do magestoso Mogi Guaçu e do exuuberante e promissor rio Pardo, regalos, em retribuição, que generosamente Minas Gerais nos enviava, pelos caudais de

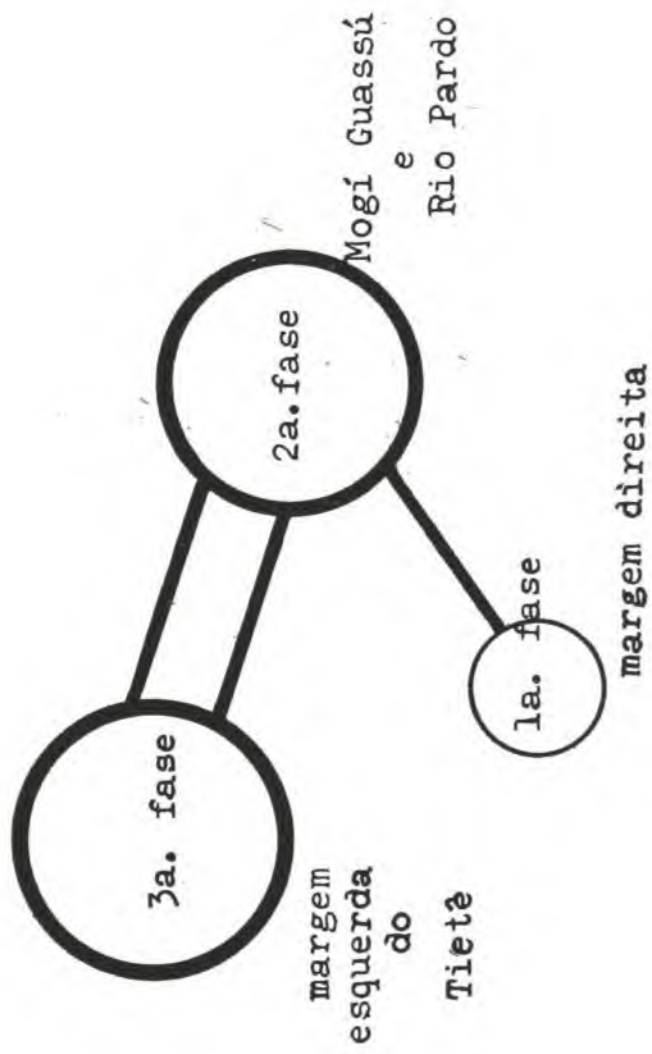
sangue paulista derramado nas auríferas encostas mineiras, nas terras de além Mantiqueira.

Essa avanço da produção cafeeira pelos sertões do Oeste paulista, como vimos, foi determinado por uma circunstância, o enorme aumento do consumo norte americano e europeu, coisa que, encontrando na região as "*possibilidades*", as aproveitou e realizou, a ampliação da produção exigida pelo consumo.

Durante cerca de quatro ou cinco décadas, S. Paulo obteve rendimento da lavoura cafeeira, plantada nesse circulo territorial. Então, a Ecologia, fator da "*produção*", foi largamente aproveitado, mesmo porque no concurso dos demais fatores da "*produção*", todos eles super abundavam. Eis, por exemplo, que o fator "*mão de obra*", foi suprido em larga escala, pelas correntes imigratórias, que elevaram enormemente a população do Estado, a qual era de 830.000 em 1872, psasando a ser 2.250.000 em 1900 a 4.5000.000 em 1920, (1).

(1) A EVOLUÇÃO CAFEIEIRA DE S. PAULO

Anos	Popul. do Estado	Imigrantes entrados por ano	Estradas de ferro Kms	Cafeeiros produzindo	Produção em sacas de 60 Kgs.
1850	560.000	53	0	26.800.000	335.375
1860	695.000	108	0	60.462.000	906.934
1870	830.200	159	139	69.540.000	1.043.112
1880	1.107.000	613	1.176	106.300.000	1.647.562
1890	1.384.753	38.291	2.329	220.000.000	3.357.457
1900	2.279.608	22.802	3.315	525.625.000	5.742.000
1910	2.800.424	40.478	4.825	696.701.545	12.124.050
1920	4.592.188	44.553	6.616	826.644.755	4.154.700
1925	5.150.000	73.335	6.811	951.288.455	9.192.000
1926	5.304.000	96.162	6.875	966.142.590	10.087.145
1927	5.463.000	92.413	6.921	1.047.496.350	9.876.545
1928	5.626.000	96.278	7.001	1.123.232.770	17.982.376
1930	7.160.705	39.644	7.099	1.188.058.354	19.488.712



As três fases da expansão do café.
(Desenho de D. Myriam Ellis)

Com esse crescimento espantoso, o fator "*mão de obra*" não faltou, como se poderá verificar pelos dados da nota 1 deste capítulo, para o grande e intenso aproveitamento da "*ecologia*". O mesmo se poderá dizer do fator "*transporte*", constituído pela magnífica rede ferroviária paulista, a qual já em 1900, estava quase que toda estendida, como se vê da nota 1. As grandes linhas troncos, com as suas zonas perfeitamente marcadas e as suas diretrizes delimitadas, já se achavam quase todas construídas em 1900. Depois disso, só tivemos prolongamento e ramais.

Assim o fator "*transporte*" ofereceu as mais amplas "*possibilidades*" para o aproveitamento estenuante e exgotante do fator ecológico, que foi assim levado ao máximo da sua produção, ao auge das suas "*possibilidades*" ao grande limite de sua potencialidade, ao máximo da sua eficiência produtora. Em relação havia acumulado muito lucro durante largo período de tempo, de modo que, quando se deu a expansão cafeeira o fator "*capital*" era pletórico, e dessa forma aproveitou ao máximo todos os recursos da "*ecologia*" opulenta, que assim foi sugada ao extremo, e obrigada ao rendimento maior de todos os seus recursos espalhados em área tão vasta.

Como o "*consumo*" aumentava em proporções não pequenas, se fazia cada vez mais exigente e determinador de maior produção.

Esta, assim impulsionada por tantos elementos favoráveis, foi promovida com o rendimento máximo dos recursos ecológicos, os quais trabalhando em pleno regime de tiragem forçada, ao fim de quatro ou cinco décadas, se exauriram.

A maravilhosa "*ecologia*" do Oeste paulista, mobilizada pela necessidade imperiosa da "*produção*" foi aproveitada "*in totum*" pela quantidade em que os demais fatores da "*produção*" se conjugavam na região e no tempo. Com isso, teve lugar o que seria previsível que acontecesse:

A exaustão dos recursos ecológicos, situados na margem direita do Tieté, depois de uma exploração intensa dos mesmos

durante quatro ou cinco décadas. Comida pelas safras anuais, roída pelas erosões contínuas, a “*ecologia*” da margem direita do Tieté, mais ou menos em 1920 dava mostras de cansaço.

“Não há bem que sempre dure”

Nessa data, mais ou menos, teve início o movimento de expansão povoadora e produtora para a margem esquerda do Tieté, para o fim do aproveitamento dessa enorme área territorial afim de satisfazer o consumo do café o qual aumentava constantemente.

Parada a ferrovia em Baurú e estendida a Noroeste, de um só golpe até o rio Paraná, pode-se marcar a data de 1920, como o primeiro degráu da abertura da opulenta zona que tomou esse nome. Idêntico fenômeno se deu com a chamada “*Alta Sorocabana*”, e depois com o que se convencionou chamar de “*Alta Paulista*”. Apenas a zona da Araraquarense era uma reserva situada na margem direita do Tieté, a fazer exceção a regra.

Assim, a população estadual teve que se desdobrar para poder todo o sertão da esquerda do Tieté, o qual compreendia bem a metade da área territorial de S. Paulo.

Para esse fim, só poudo contar o Estado com dois recursos:

- a) Aumento vegetativo da propria população.
- b) Imigração interna, proveniente de outras partes brasileiras.

CAPÍTULO XXVII

DECLÍNIO DO CICLO DO CAFE' — RESTAURAÇÃO DA LAVOURA PAULISTA — CAFEICULTURA NO PARANÁ

Nós verificamos no capítulo anterior, como se deu o desgaste relativamente rápido da “*ecologia*” da margem direita do Tieté.

E' que o teor em que foram mobilizados os demais, exaurisse com relativa rapidez os elementos produtores de ecologia. De fato, em quatro ou cinco décadas, tendo a “*ecologia*” da direita do Tieté, sido obrigada a um contínuo trabalho em regime de pleno rendimento ou a uma grande continuidade em “*tiragem forçada*”, se empobreceu em seus recursos ecológicos, com o que a população paulista e a economia do Estado invadiram os territórios da margem esquerda do Tieté. Trinta anos bastaram para que as supremas reservas situadas a esquerda do grande caudal paulista se exgotassem também e deixassem S. Paulo, sem mais reservas para a continuação da sua produção cafeeira. E' que havendo interveniência em doses tão elevadas dos fatores da produção obrigaram esta se fazer enormes quantidades. Só assim, o consumo crescente poderia ser saciado na sua voracidade. Com isso se exgotaram em pouco tempo os elementos do sólo paulista, parte da ecologia do nosso Oeste. Como o “*consumo*” crescente se fizesse sempre mais exigente, a produção cafeeira em S. Paulo ficou diante de uma evidente e imperativa continência: Modificar os métodos agrícolas ou perecer, vendo a cultura ca-

feeira passar para outrem, que no, caso em apreço seria o norte do Paraná (Estado). Sim, porque o ciclo vegetativo do cafeeiro, cultivado extensivamente, como tem sido em S. Paulo, é de cerca de 60 anos compreendendo isso a infância, o crescimento, o fastígio, o declínio e a decrepitude do pé de café. Com isso ficou S. Paulo na situação de ver sua pujante lavoura de café em miserável agonia, pois no verdadeiro nomadismo agrícola em que galopando pelo tempo, assiste há um século, a decadência e a morte da prosperidade econômica da lavoura cafeeira, desde o Vale do rio Paraíba, até as barrancas do Paranapanema, em Ourinhos, passando por Campinas, Ribeirão Preto, Jaú, Baurú, Penapolis, Araçatuba, Pirajuí, Marília, Chavantes, etc. Assim, para continuar a ser um Estado cafeicultor, S. Paulo terá que recorrer à modificação de seus métodos agrícolas isto é terá de procurar realizar a cultura intensa do cafeeiro e abandonar a cultura extensa, como vinha desde um século a esta parte.

Para realizar esse objetivo só restaria a S. Paulo, restaurar os cafesaís em decadência e dar aos ainda em eficiência produtora um grau mais elevado de valor econômico.

Para atingir essa finalidade seria preciso abundância de "*mão de obra*".

Ora, é justamente isso que falta a nossa cafeicultura. Duas são as causas da deficiência em "*mão de obra*", de que se resente a lavoura cafeeira:

- a) A invasão das zonas novas, com a subdivisão da propriedade com a policultura e principalmente com a cultura do algodão cujos preços estão cada vez mais remuneradores.
- b) A urbanização formidável da população paulista, atraída em grande parte pela indústria, cujos operários, protegidos pelas exageradas e contra produtoras leis sociais getulianas, abandonam em massa o meio rural, buscam nos centros urbanos salários muito mais altos,

garantias muito mais solidas e condições de conforto muito mais convidativas e sedutoras.

Essas duas circunstâncias conjugadas atuaram de tal forma na demografia paulista, que estamos assistindo a um verdadeiro êxodo das populações rurais para as cidades. Eis, por exemplo, a linha de crescimento demográfico da capital paulista acusa uma vertical ascencional inegualavel no mundo. S. Paulo cidade que tinha apenas 200 mil habitantes em 1910, passou a 550 mil em 1920 e a 2.400 mil em 1950. Logo estará com 3 milhões, pois o aumento anual é de cem mil! O mesmo fenômeno está se dando com Campinas, Jundiaí, Limeira, Piracicaba, Rio Claro, Baurú, Ribeirão Preto, Lins, Araçatuba, Botucatu, Taubaté, etc., cujas populações urbanas que eram pequenas, hoje orçam por 80 a 150 mil habitantes, com tendências para aumentar muito.

Com isso, a lavoura cafeeira se viu despojar da mão de obra, que até então lhe era indispensável. Naturalmente essa situação não foi propícia para a conservação do cafeeiro em estado de eficiencia produtora. Daí os males que tem afligido a lavoura cafeeira.

Naturalmente o remédio para isso, é a promoção da imigração e a medida seria de esfera governamental. Como os governos, desde a segunda decada do presente século, nada tem feito no sentido de promovê-la, (1). Por outro lado a desintegração da média propriedade paulista, com a multiplicação da pequena propriedade, como vimos alhures neste trabalho, tem fei-

(1) A imigração externa foi incentivada até 1930.

Isso custou aos cofres do Estado de S. Paulo as seguintes sommas:

De 1881 até 31 de dezembro de 1889 (periodo monar-	
quico)	8.287:014\$851
1889-1890 (de janeiro a 30/6/1890)	80:746\$094
1890-1891	899:643\$220
1891-1892 (julho a dezembro de 1891)	601:898\$180
1892	1.507:376\$753
1893	3.737:657\$943
1894	1.220:197\$496

1895	7.279:069\$120
1896	4.645:283\$869
1897	5.926:934\$410
1898	2.739:370\$831
1899	2.278:423\$529
1900	1.128:900\$420
1901	4.500:969\$076
1902	2.094:327\$932
1903	237:651\$941
1904	667:857\$695
1905	3.172:489\$447
1906	2.609:781\$800
1907	1.658:690\$912
1908	2.000:960\$479
1909	2.609:412\$534
1910	3.096:209\$122
1911	3.583:154\$796
1912	5.949:267\$096
1913	6.571:944\$957
1914	3.276:624\$438
1915	1.438:773\$774
1916	1.768:941\$528
1917	3.706:136\$794
1918	2.526:150\$802
1919	1.962:186\$207
1920	3.491:833\$192
1921	7.907:871\$182
1922	5.787:487\$021
1923	8.979:054\$295
1924	16.966:494\$553
1925	16.343:990\$472
1926	15.406:824\$413
1927	7.027:940\$500
1928	2.639:344\$924
1929	2.000:000\$000
1930	2.000:000\$000
Total	182.306:888\$596

(Dados officiais do Estado)

Depois de 1930, em materia de imigração externa, nada tem sido feito.

to a proliferação da policultura. Esta tem crescido assombrosamente, localizada principalmente na Baixa Noroeste (a partir de Promissão em direção de Jupiá), na Araraquarense (a partir de Taquaritinga), na Alta Paulista (a partir de Duartina), na Alta Sorocabana (a partir de Assis). Felizmente para a lavoura cafeeira, a policultura a que se dedicou, na sua maior parte, a pequena propriedade paulista cuidou de cereais e de algodão, cujo valor remunerador, em relação ao peso e ao volume é minimo. Os preços atualmente vigentes para os produtos oriundos da pequena propriedade paulista, comparados ao referente ao café, são os da seguinte lista:

PREÇOS MEDIOS RECEBIDOS PELOS LAVRADORES
NO ESTADO DE S. PAULO

Produtos	Unidade	Agosto 1950	Julho 1950	Agosto 1949
Arroz em casca	60 kg.	117,10	104,90	166,60
Arroz benef.	60 kg.	187,10	189,10	275,10
Feijão	60 kg.	130,30	127,90	73,80
Milho	60 kg.	53,50	49,90	72,30
Café em coco	50 kg.	334,20	316,50	163,80
Café benef.	60 kg.	1.096,50	1.043,30	514,70
Algodão em caroço ..	15 kg.	82,50	79,60	60,70
Amendoim	25 kg.	88,90	72,10	47,80
Mamona	Quilo	2,16	2,02	1,20
Batata	60 kg.	196,60	190,70	90,20

Como se vê, o café, pesando o mesmo que os demais produtos, tem um valor de 6 a 20 vezes superior aos desses produtos. Isso quer dizer que o mesmo esforço empregado na produção e no transporte desses generos acima, sendo utilizado na cafeicultura teria produzido uma quantia 6 a 20 vezes maior. Não fôsse esse poder de retenção, a cafeicultura teria sofrido uma sangria muito maior.

Mesmo assim, como vimos a pequena propriedade, ou antes a policultura e a urbanização teriam atraído uma enorme massa de “*mão de obra*” deixando a cafeitura em deficit.

Tem-se pensado ultimamente na mecanização intensa da cafeicultura, com o objetivo de suprir a “*mão de obra*”.

Grande idéia!

Mas, pondo-a em execução, será possível a aproveitar integralmente na nossa cafeicultura? A configuração física ou topográfica do nosso sólo, não permite uma mecanização em alto teor. O nosso território é em todo o Oeste cafeeiro, muito ondulado, com uma configuração de “*meia laranja*”, conformação essa que é particular a todo o nosso planalto, onde viceja o café! Essa conformação montanhosa e ingrata das terras se agrava, como facilmente se verifica com a pedregosidade própria das “*serras*”, que arestosas e íngremes cortam o nosso interior.

Talvez, o nosso interior só possa ser mecanizado em 40 ou 45% enquanto que o argentino talvez atinja a 95 a 100%, o norte americano, a 75 a 80%, o europeu em geral de 70 a 75%, o australiano talvez 80 a 85% e o fluminense e o mineiro de 10 a 15%!

Assim a mecanização da lavoura paulista, embora seja uma medida altamente aconselhável para ocorrer à falta de mão de obra, não preenche a resolução do problema da escassez de mão de obra. Esta só poderá ser resolvida pelas seguintes medidas:

- a) intensificação da imigração interna e externa, de modo que resulte um saldo demográfico positivo anual de 150 a 200 mil indivíduos de ambos os sexos.
- b) modificação do sistema de trabalho, implicando isso na alteração do regime da propriedade territorial, com o objetivo de obter melhor rendimento de trabalho do agricultor e adaptar com mais justeza a psicologia do imigrante ao nosso regime social.

Naturalmente do conjunto dessas duas medidas deverá resultar uma situação que deverá ser suplementada pela mecanização, a qual naturalmente ampliará em certos lugares e se restringirá em outros, (2).

À proposito da adubação, é preciso que fique constatado que o meio da restauração dos cafesaís paulistas em decadência fisiológica consiste na imperiosa e intensa adubação. Sim porque o declínio da cultura cafeeira em S. Paulo é atribuível ao enfraquecimento das terras e não a senilidade do pé de café. A fertilidade das terras pode ser restaurada, de modo a produção voltar o que era antes quando essas terras estavam ainda nos seus primórdios, com todos os seus elementos químico e físicos intactos. E' que as perdas desses elementos não tem sido reconstituídos. Os terrenos sofrem perdas, em virtude de duas causas evidentes:

- a) Nas colheitas sucessivas, vários elementos químicos vão sendo retirados do sólo.
- b) A erosão causada pelas enxurradas, vai lavando o território de muitos dos seus elementos. Essa erosão se da na razão direta do enrugamento do sólo.

Ora, essas duas causas conjugadas, atuando em superficie territorial, privada das primitivas matas, que antes amarravam o sólo impedindo as enxurradas, durante o enorme espaço de tempo de quase três quartos de século, naturalmente empobreceram o sólo.

Será preciso repor os elementos químicos de que a terra ficou privada. Isso só pode ser feito pela adubação. Os países do Velho Mundo vem vivendo há milênios, sem verem seus respectivos sólos enfraquecidos. O remedio de que eles lançam mão é a adubação. Existe entretanto uma diferença entre a nossa agricultura e a desses países do Velho Mundo a qual consiste em duas importantes circunstâncias:

- a) o genero da cultura que determina certos delineamentos da propriedade, quanto as suas proporções, etc.
- b) A forma da divisão territorial e a organização do trabalho.

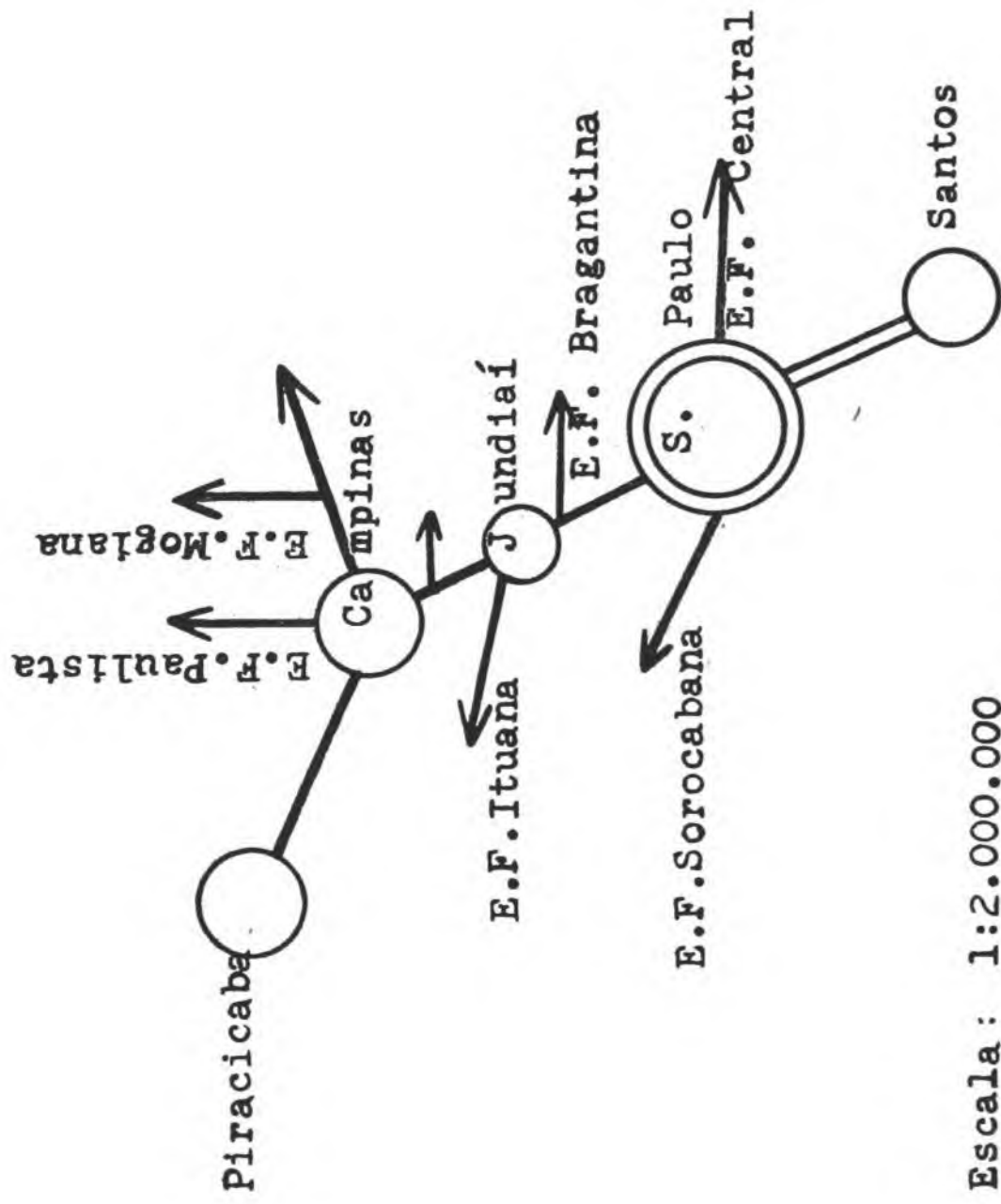
O café, até agora tem sido cultivado extensamente e para uma adubação eficiente seria preciso que a cultura se fizesse intensa. Para isso, seria possível com o regime da pequena propriedade, em cujo caminho já vamos adeantados, mas ainda não atingimos a méta. E' certo, esse sistema de divisão territorial apresenta desvantagens, no que diz respeito à capitalização, aos maquinários, aos tratos e cuidados no aperfeiçoamento do produto, etc., pois o pequeno propriedade não tem recursos para manter custosa e complicada aparelhagem.

Compete ao Poder Publico resolver esse problema, o que poderia ser feito por meio de cooperativas, ou das Prefeituras realizarem as compras das maquinas agricolas, as alugando ao particular, ou por meio de Companhias volantes, executoras dos trabalhos de mecanização da lavoura cafeeira, mediante uma certa remuneração em troca da empreitada.

Alem dessa mecanização, outras medidas correlatas, devem concomitantemente ser tomadas, em benefício da restauração da lavoura cafeeira paulista. Essas medidas estão enumeradas no titulo, (3).

(3) — A restauração da lavoura cafeeira paulista se processa lentamente. Ela se deve realizar tendo em vista dois objetivos:

- a) A restauração quantitativa, a qual caminha na seguinte velocidade, segundo estatisticas do extinto D. N. C., não só com as replantas, mas ainda com o aproveitamento de novas terras: (em arvores).
- | | |
|--------------------------|---------------|
| 1946-47 | 1.027.983.911 |
| 1947-48 | 1.035.322.019 |
| 1948-49 estimativa | 1.036.662.041 |
- b) A restauração qualitativa a qual se realiza pelo emprego dos meios



Escala: 1:2.000.000

Esquema da expansão ferroviária paulista.

Enquanto essa restauração não se efetuar, a grande produção cafeeira, isto é a produção mais pujante e fecunda vai se escoando para o norte do Paraná. Nesse Estado sulino, onde se acha ao norte dele, a zona cafeeira se expande em area de cerca de 300 quilômetros de extensão, por 100 quilômetros de largura, desde Ourinhos na E. F. Sorocabana até a Serra de Apucarana, desde a margem esquerda do rio Parapaname até o meio curso do Tibagi. A produção é colossal, atingindo 200 arrobas por mil pés, isto é uma fertilidade três vezes maior que a da média do Oeste paulista. (4).

Em compensação, a produção norte paranaense está onerada por frete ferroviário muito maior que a da média do Oeste

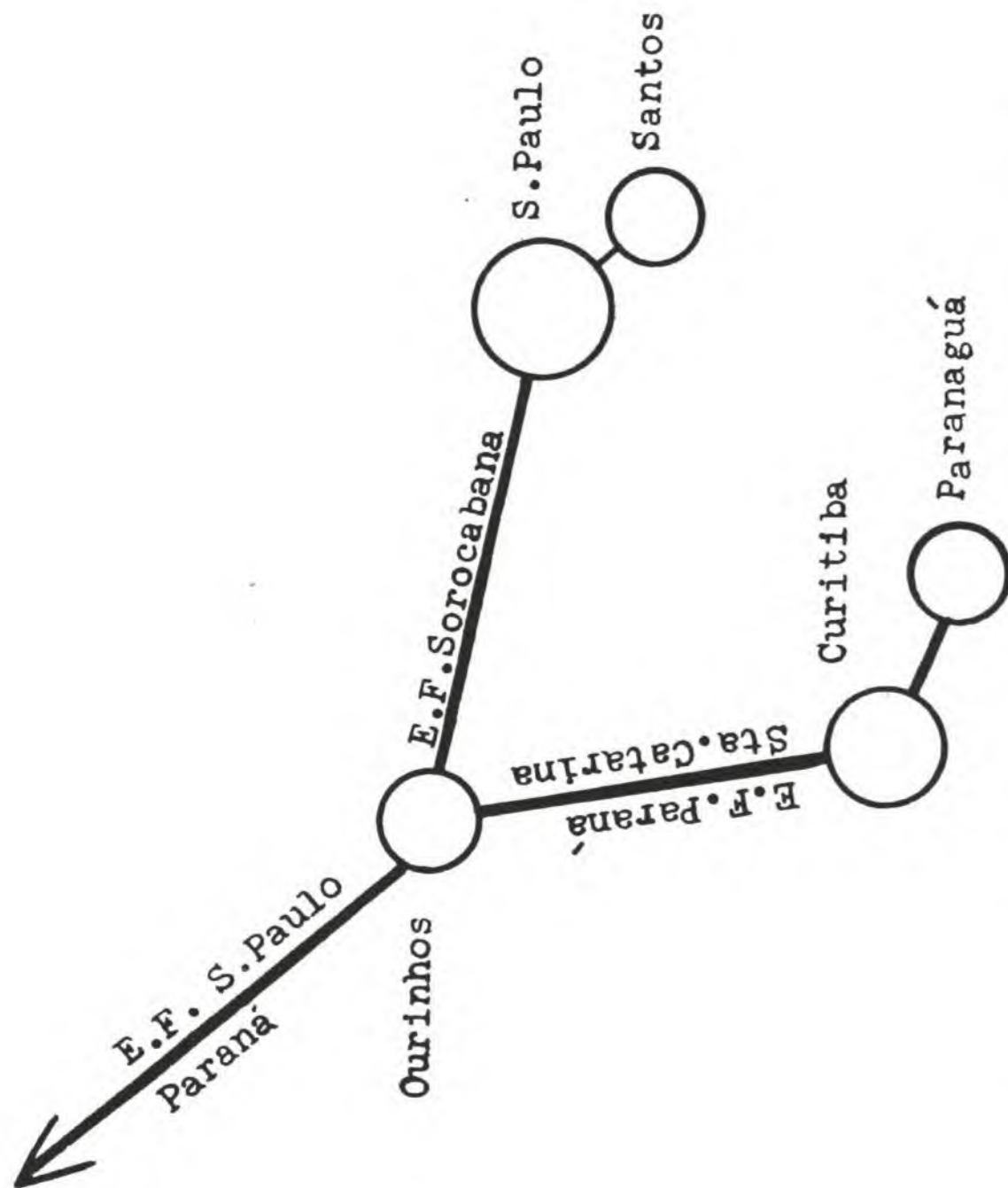
acima enumerados, com o objetivo de aumentar a produção por pé. No Brasil, a produção, segundo estatisticacs oficiais, tem sido a seguinte por pé:

Rendimento por 1.000 cafeeiros.

Estado	Rendimento por 1.000 cafeeiros
	(em quilos)
Paraná	1.075
Esp. Santo	485
São Paulo	450
Mato Grosso	445
Minas Gerais	375
Rio de Janeiro	330
Goiás	275
Pernambuco	225
Bahia	210

É preciso fazer S. Paulo elevar sua produção média.

(4) — A faixa de terras boas e de clima bom para a cultura de café na zona norte do Paraná atinge atualmente a cerca de 50.000 quilômetros quadrados, até os rios Paraná, Ivaí e Pirapó, ou sejam 2.400 mil alqueires. Essa área comportaria, com folga 2 bilhões de pés de café, lavoura maior que o maximo da plantação paulista. Isso naturalmente em teoria, porque o fator “*transporte*” cerceia a expansão da lavoura paranaense e deixa de atingir essas proporções. Eis que toda essa zona do norte



Possibilidades ferroviárias e portuárias paranaenses, em relação a S. Paulo.

Paulista. E' que a distancia dos centros cafeeiros norte do Paraná até o litoral exportador é muito maior.

Mas não é apenas essa a desvantagem da lavoura cafeeira, localizada no norte do Paraná, região novíssima, que atualmente atrai, pela maravilhosa feracidade de suas terras virgens, uma enorme multidão de paulistas, que em incoercível "rush", invadem o norte do vizinho Estado, alargando a sua lavoura cafeeira, até os espigões do Ivaí, ou o Vale do Pirapó, com veementes perspectivas de ir até às margens do bojudo rio Paraná. E' a segunda invasão do Guairá, pela gente de S. Paulo! E' sempre o objetivo econômico a impulsionar as avançadas paulistas. Apenas mudou o "*El Dorado*", a atrair os aventureiros. Não é mais o índio das reduções jesuíticas, a servir de velocino para os intemeratos piratininganos; mas é o café a fazer com que S. Paulo inunde, com a sua dinâmica gente, o norte do Paraná, anulando um século depois, a inominável amputação que o Governo Imperial cirurgicamente realizou no nosso territorio para com a nossa quinta comarca crear a provincia do Paraná afim de dar um emprego ao conselheiro Zacarias. E' a invasão pacifica, povoadora e econômica mas que produz efeitos!

do Paraná é servida apenas por uma estrada de ferro de via singela e de bitola de um metro e com pessimas condições técnicas, pois a estrada tem curvas de 75 metros de raio. (Estatísticas das Estradas de Ferro da Inspectoria Federal das Estradas de Ferro). Nessas condições, a ferrovia não pode dar vazão ao transporte da zona. Para a produção dessa zona, como verificamos, seriam necessario quatro ferrovias até Ourinhos, na Sorocabana, ou até Paranaguá diretamente. É preciso lembrar que S. Paulo, com uma lavoura cafeeira, que atingiu o seu máximo com 1.500 milhões de pés, teve que construir uma rede ferroviária de pelo menos 6 ferrovias: a Central, a S. P. R. a Paulista, a Mogiana, a Noroeste e a Sorocabana, cada uma delas com grande quilometragem além das estradas secundárias, como a Araraquarense, a S. Paulo Goiaz ou a Douradense. O Paraná para ocorrer à produção do que a sua zona cafeeira é capaz, terá de fazer o mesmo. Isso, na hipotese de terem sido resolvidos os problemas da "*mão de obra*" e do "*capital*" o que naturalmente se dará.

Caso o governo federal resolva estender ao meio rural, as medidas

Como dizíamos acima, não é a distância do litoral exportador, a única desvantagem da lavoura norte paranaense, a qual cada vez mais vai se internando no Sudoeste, aumentando sempre os frêtes ferroviários que oneram a carga, os quais estão sempre na razão direta da distância. Se hoje e em média cafeicultura do norte do Paraná está a 750 quilômetros do porto de Santos, amanhã estará a mil e mil e duzentos quilômetros, porque, no seu nomadismo agrícola, o cafeicultor sempre a cata de terras novas, cada vez mais se afasta do litoral. A meu ver as maiores desvantagens, as que mais encarecem a produção estão nas despesas desarrazoadas que oneram o café paranaense no seu escoamento pelo porto de Paranaguá. Este não poderá ser "*porta de saída*" para um hinterland tão importante como o do norte do Paraná que comporta uma zona de imensa produção atual e de muito maior futuramente, (5). O porto de Paranaguá está ligado à região planaltina por uma estrada de ferro ineficientíssima, sem capacidade transportadora, em pessimas condições técnicas de rampas de 3% e curvas de 90 metros de raio e, portanto cobrando frêtes elevadíssimos, não dando vazão à produção que as-

sociais que por enquanto só são aplicáveis ao operariado urbano, será uma catástrofe de consequências incalculáveis, pelos malefícios que acarretará.

A produção agrícola seria muito onerada, como já é a industrial, de modo que seríamos facilmente derrotados pelos antagonistas.

E' o que esta acontecendo com a industria! O que esperar do governo federal?

(5) — Quem isso conclue é o ilustre especialista Alfredo Lisboa, com as descrições seguintes:

"Esses dois canais de acesso são muito profundos, mas apresentam na junção com o mar alto, barras que, no de Sueste, não dá passagem, em aguas minimas, a embarcações que calem mais de 5 m.0, — sendo a menor distancia entre as curvas de 8m.0, externa e interna, de cerca de 2.300 metros — e no do Norte a barra tem 6m.0 de menor profundidade e 1.940 metros de espessura entre as referidas curvas de 8m.0." Alfredo Lisboa, "*Portos do Brasil*", 458.

sim terá de se escoar para outros destinos e por outros caminhos mais faceis e mais baratos, (6). A ligação de Paranaguá a Curitiba no Planalto é tão deficiente que uma composição ferroviária com um peso bruto de 250 toneladas, só carrega 80 toneladas em média de peso util o que é mesquinho e anti-econômico.

Essa ferrovia que é mais uma estrada turistica leva cinco horas para vencer os cento e poucos quilometros que separam o litoral exportador do Planalto produtor.

Com isso, os frêtes não podem deixar de ser elevadissimos!

Além desse impecilho irremovivel para a exportação cafeeira do Norte do Paraná que eleva muito o custo da tonelada quilometro de transporte, há um outro obstáculo impedindo a livre saída da abundantissima produção da região. E' o proprio porto de Paranaguá, que não oferece condições de porto melhorado, com um fraco calado de cerca de 5 metros. Esse impecilho quer me parecer removivel, pois bastaria que se aperfeiçoasse o porto com dragagem especial e que o aprofundasse, com guindastres, etc., mas exigiria um imenso capital.

(6) — “*Estatísticas das Estradas de Ferro*” publicação oficial da Inspetoria Federal das Estradas de Ferro.

CAPÍTULO XXVIII

CRISES FINANCEIRA DO CAFE' NA REPÚBLICA E CONSEQUÊNCIAS

A imigração volumosíssima iniciada em 1887, veio permitir que, completando a equação da produção com abundancia de mão de obra, os outros fatores possibilitadores pudessem ser aproveitados.

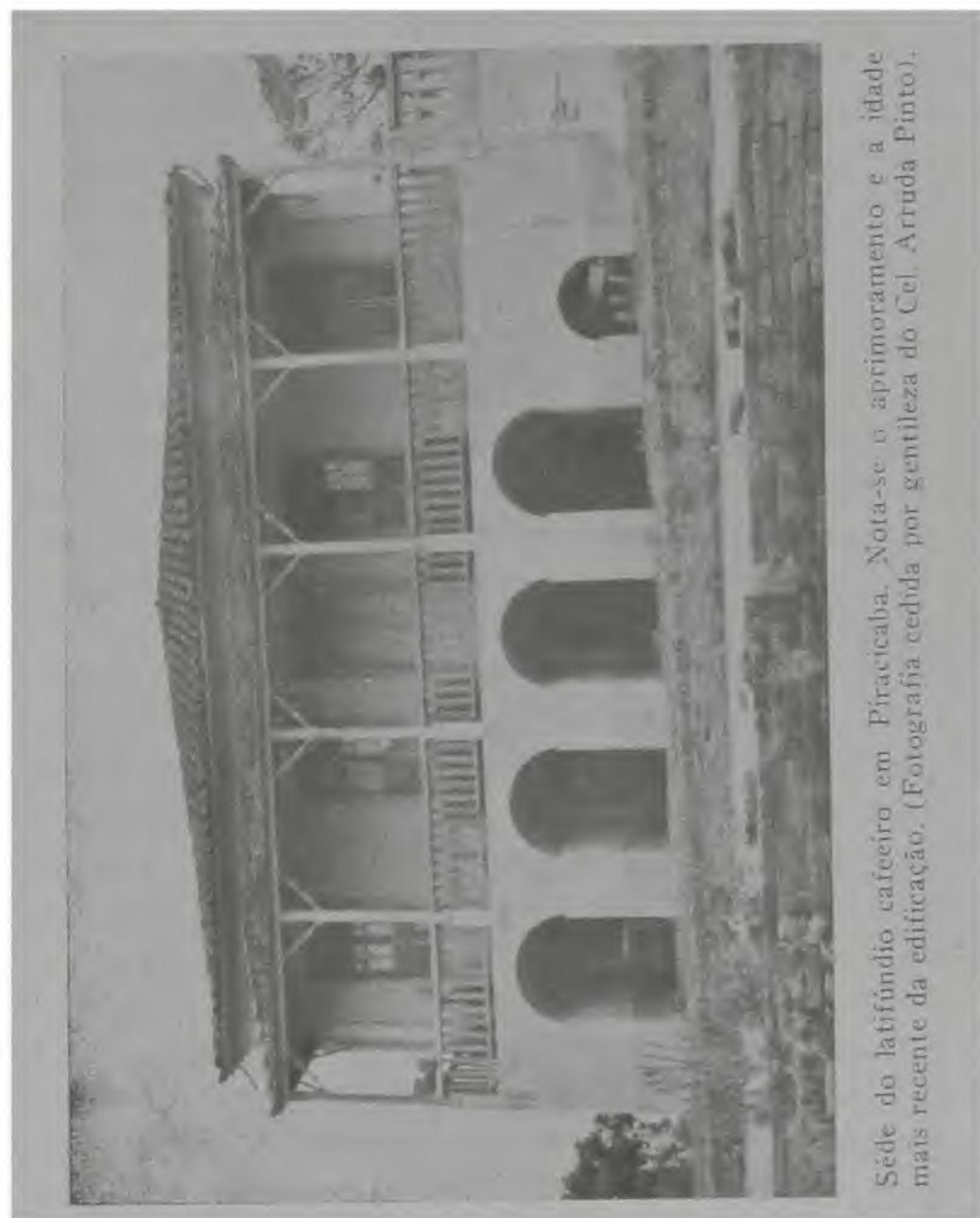
De fato, de que adeantavam os demais fatores possuirem os seus maximos, se faltasse o fator “*mão de obra*”, para os aproveitar?

Sem “*mão de obra*”, ou com esse elemento em deficiencia, de nada adeantaria a *Ecologia* do Oeste paulista, ser pujantíssima pela quantidade e pela qualidade de sua prodigiosa Natureza, etc., assim como de nada valeriam as enormes quantidades de Capitais, que por ventura fossem invertidos na região rural e também não teriam valimento algum o transporte rodo ou ferroviário, que, por ventura, fosse estendido através do sertão. De fato construir transportes, linhas ferreas, etc., com que objetivo, se sem “*mão de obra*” nada haveria que transportar? O raciocínio é tão evidente que dispensa qualquer comentário. Além disso, estamos vendo o que acontece com todos os empreendimentos de transporte que o Governo central brasileiro constrói inutilmente e sem inteligencia, em suas enormes regiões vazias de “*possibilidades*”, com o fito, sem a menor visão econômica, de o órgão transportador crear a função produtora. Ora, desse

absurdo não podia deixar de resultar os desastres que são os empreendimentos da União.

Em S. Paulo aconteceria a mesma cousa se não houvesse “*mão de obra*”. Felizmente porem a imigração supriu a deficiência causada pelo golpe da libertação. Com isso, as possibilidades oferecidas pela prodiga *Ecologia* do Oeste paulista e pela abundancia de Capitais, foram aproveitadas. Só então as vias ferreas foram estendidas. Faltaria, entretanto, o termo “*mão de obra*” se não fosse promovida a imigração e a produção não se daria. Mas, com a imigração, havendo talvez em demasia o fator “*mão de obra*”, as “*possibilidades*” oferecidas pelos outros fatores, se fizeram aproveitar em excesso e disso a produção foi realizada de maneira demasiada.

De fato, a *Ecologia* do Oeste paulista oferecia “*possibilidades*” quase que ilimitadas seriam aproveitadas e a produção resultaria muito aumentada. Acontece que, o Capital, também super abundou, pois os enormes lucros auferidos no periodo anterior da exploração cafeeira escravocrata, foram empatados na continuação da expansão. Disso o aproveitamento da *Ecologia*, cujos recursos eram quase que ilimitados, o que foi possibilitado ainda pelo alongamento da viação ferrea, a qual oferecia transporte e possibilitava a produção que se poderia multiplicar, se o fator “*mão de obra*” também lhe fosse propicio. Foi o que aconteceu. A imigração proporcionou à lavoura cafeeira uma tal quantidade de “*mão de obra*” que os demais fatores, cujas “*possibilidades*” eram muito grandes; foram aproveitadas em excesso a *produção* se fez em quantidade maior do que o *consumo*. Dessa situação resultou, com a superprodução, um sensível desequilíbrio, em relação ao *consumo*, que não havia aumentado na mesma proporção. Essa desequilíbrio entre a oferta e a procura produziu uma queda assustadora nos preços e uma ameaça de desastre financeiro para S. Paulo. Eis uma situação que fatalmente tinha que projetar consequências e estas iam se concretizar já no periodo republicano. Assim, no inicio do presente século a si-



Sede do latifúndio cafeeiro em Piracicaba. Nota-se o aprimoramento e a idade mais recente da edificação. (Fotografia cedida por gentileza do Cel. Arruda Pinto).

tuação se fez temerosa, ameaçando não só a lavoura paulista, mas a própria estabilidade econômica do Estado e da União.

Ante isso, surgiu no Parlamento nacional, o primeiro projeto de defesa e valorização do café. Foi esse projeto de autoria do Senador Alfredo Ellis, como se vê no Boletim n.º 9 da Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras. A idéia básica do projeto é a que tem servido de alicerce a toda a defesa e valorização do produto até hoje, além de haver servido de modelo para idênticas defesas econômicas feitas no estrangeiro, como o “plano Stephenson”, levado a efeito em relação à borracha.

Consiste ela na retirada do excesso da safra de café, produzida em ano favorável, para ser descarregado no mercado de consumo quando a produção sendo inferior ao consumo, exigisse um suplemento acumulado. Essa manobra de equilíbrio a produção com o consumo, tem sido até hoje a diretriz de todo plano no intercâmbio cafeeiro.

Eis que em 1903, engavetado e recusado o projeto do Senador Ellis, em 1906 surgiu o famoso Convenio de Taubaté, promovido pelo então Presidente de S. Paulo Jorge Tibiriça. Apesar de haverem os Estados de Minas e Rio de Janeiro, abandonado S. Paulo, que só arcou com todo o peso da operação, esta foi levada a bom termo. O Governo Federal depois de intensa campanha (Boletim n.º CII e n.º 9 da Cad. de Hist. da Civil Bras. da Faculdade de F. Ciências e Letras da U. S. P.), não obstante expressa autorização do Congresso para emprestar a São Paulo a quantia de 15 milhões de libras esterlinas, só emprestou 3 milhões, isto é, 5 vezes menos. Graças a operação, tão sabia foi que a União recebeu em vez da soma emprestada a quantia de 4 milhões e meio de libras esterlinas, isto é 50% do capital emprestado. Estava salva a lavoura, o Estado de São Paulo e o Governo da União havia embolsado além do capital empatado, mais um milhão e meio de libras esterlinas (Manoel Olympio Romeiro, “S. Paulo e Minas na Federação”). A superprodução dos primeiros anos do século, em virtude das ope-

rações do Convenio, se escoou paulatinamente absorvidas pelo consumo que crescia vagarosamente.

Em 1914 tinha início a guerra* européia e os alemães, invadindo a Bélgica tomaram o "stock" de café de cerca de 2 milhões de sacas que estava armazenado em Hamburgo e em Antuerpia, pertencente a S. Paulo, (esse café *nunca* foi pago a São Paulo, pela União que recebeu da Alemanha, em navios apre-sados). Quanto valerá hoje esse café que está por um preço de mais de mil cruzeiros a saca?

Veja-se como a União sempre lucrou licita e ilicitamente com o café!

Em 1918, havendo sido estancado, em virtude da guerra, um dos mercados de consumo de café, (o europeu), houve uma acumulação não pequena de novos "stocks" do café produzido e não consumido.

Então a situação se fazia aflitiva para a lavoura de café.

Foi preciso uma nova intervenção do poder publico. Deante disso, o Senador Alfredo Ellis obteve do Governo Federal uma emissão de 110 mil contos, os quais foram emprestados a São Paulo.

Com esse dinheiro foram comprados e retirados do mercado 3½ milhões de sacas.

Era sempre o mesmo mecanismo empregado, isto é, retirar do mercado as sobras do consumo e promover o novo restabelecimento do equilibrio, para depois ir paulatinamente descarregando os "stocks", armazenados. Dessa vez, o exito da operação teve um auxiliar inesperado. Foi a geada, que em uma noite queimou cerca de um terço dos cafesais paulistas. Com isso, o café teve seus preços enormemente acrescidos, vendendo o Governo paulista seu "stocks" acumulados, resultando, para si e para a União, imenso lucro direto, alem do indireto que era a salvação da lavoura de café. (*Boletim n.º CII da F. F.; C. L. da Univers. de S. Paulo e n.º 9 da Cad. de Hist. da Civiliz. Bras*).

Como se vê, a União sempre, lucrou muito com o café!

Até 1922, esse café adquirido pelo Estado foi, aos poucos lançado no consumo, que paulatinamente o absorveu in totum.

Nessa data porem, a lavoura passava por nova angustia.

Uma tremenda onda de super produção ameaçava avassalar toda a grande riqueza agricola paulista, já a safra de 1921 tinha sido sacrificada, pois tinha sido vendida a baixos preços.

Então o Presidente da Republica Epitacio Pessoa, depois de uma viagem a S. Paulo, resolveu empreender a terceira valorização e defesa do café por intermédio de um organismo dirigido pelo Sr. Alexandre Siciliano.

Concomitantemente com essa terceira valorização do café, corria no Congresso e afinal era transformado em lei um projeto do então deputado Sampaio Vidal, determinando a federalização de defesa e da valorização do café e a criação de um órgão permanente, que serviu de núcleo no qual se basearam depois de 1930 para a criação do D. N. C. manifestação fascista que tanto mal causou à lavoura. Isso não obstou que os governos do Estado continuassem a diretriz da valorização do café, pondo em jogo sempre as mesmas linhas mestras baseiadas no equilibrio entre a produção e o consumo. Assim agiram os governos estaduais de Carlos de Campos e de Julio Prestes, até que em 1929, depois de haver o Estado de São Paulo contraído um emprestimo, com a firma Baring Brothers, de 30 milhões de libras. Em 1930, com a vitoria da revolução, esse emprestimo que estava quase intacto foi levado para o Rio de Janeiro. Mas quem pagou esse emprestimo, com o capital e juros, foi a lavoura paulista, que teve, daí por diante que suportar pelo periodo de 15 anos o peso do malfadado D. N. C., o qual, como a Phenix da lenda, renasce das proprias cinzas.

Ainda agora transita pelo legislativo da União o projeto da criação do Instituto Federal do Café. Não será a ressurreição do extinto D. N. C., sob um rótulo diferente? E' claro que sim!

CAPÍTULO XXIX

AS CONSEQUÊNCIAS DO CAFE' EM SÃO PAULO

(Centralização. Preponderância de São Paulo no Brasil).

A situação geográfica do café no Centro Sul do país, contigua ao centro de gravidade demográfica e ao centro politico-administrativo do Brasil, soldou as partes heterogeneas e profundamente desiguais qualitativas e quantitativamente sob todos os pontos de vista.

Houve então, no Brasil o fenômeno da congestão do Centro, que se avolumou enormemente, sob os pontos de vista econômico, demográfico e por consequência politico. Enquanto isso a periferia do país permanecia anêmica e sem densidade econômica ou demográfica.

Aliás esse fenômeno anteriormente já levado a efeito no século XVIII pelo ouro, tinha o condão de unir as colônias dispersas pelas distâncias e isoladas umas das outras pelos acidentes geográficos formando blócos psicológicos, étnicos, etc., profundamente desiguais.

O café, aumentando imensamente o volume do astro central do sistema sideral brasileiro, tornou irresistível sua força de retenção, atraindo em torno de si os satélites muito menores, os quais como minusculos corpos celestiais, não podiam e não tinham forças para abandonar o complexo planetário brasileiro.

Aliás o café como ficou dito acima, nada mais fez, com isso, do que consolidar o que já havia sido feito pelo ouro das Gerais, (1), (2).

Em ciências físico-naturais há um princípio que afirma ser a força centrípeta na razão direta da massa central em rotação. Quanto maior for o bloco giratório e situado na parte central do organismo político-social-Econômico, maior será a força centrípeta decorrente desse bloco.

“Contrariu sensu”, quanto mais volumoso e mais na periferia estiver um bloco giratório qualquer, orbitando em torno de um eixo, maior será a força centrífuga decorrente desse movimento rotacional. Assim, pode-se estabelecer a seguinte equação:

$$\text{Força centrífuga} = MD + V$$

M = massa

D = distancia do eixo central

V = velocidade rotacional

Aplicando a tése enunciada à hipótese brasileira, temos que

(1) — Tivesse o grande ciclo do açúcar do Nordeste continuado, pelos séculos XVIII e XIX, isto é não tivesse havido a segunda batalha do açúcar, ou antes tivesse ela tido um resultado diferente, o Brasil não teria mantido a sua unidade e os blocos econômicos, étnicos, psicológicos, etc., que eram as colônias portuguesas se teriam separado, por não terem um centro suficientemente volumoso em continua comunicação com as partes periféricas que as aglutinasse. O Nordeste opulento e lusitano, densamente povoado separado dos demais núcleos coloniais pelas distâncias dificilmente transpostas por veículos tardos, minúsculos, frágeis, caros, etc., que a técnica de então não aperfeiçoava; teria fatalmente que formar nação separada do Centro Sul e principalmente do extremo Sul, região perfeitamente desligada do Mundo luso-americano.

(2) — A America inglesa, constituída por colônias inglesas, perfeitamente similares às luso-brasileiras, não tinha, entretanto a identidade em relação a estas, porque lá não havia um produto econômico que

o ouro já era um fenômeno que oferecia uma massa bem volumosa, situada a pequena distância do centro axial no Rio de Janeiro, o café porem, vem sendo um produto econômico de muito maior massa que o ouro. Situado no Vale do Paraíba, no Oeste paulista, no Sul, no Oeste e no Leste de Minas, o café vem mantendo tal força aglutinante que impede qualquer força centrífuga. Fosse a riqueza cafeeira situada na periferia da orbita planetária brasileira, a força centrífuga determinda por esse fenômeno já teria colocado a região produtora do café fóra da gravitação do centro axial brasileiro.

Tivemos no decorrer de um periodo do passado brasileiro paginas que, de alguma maneira, relembram essa situação enunciada nesse pensameno acima. E' o referente ao luar! Esse ciclo econômico teve a duração de cento e cinquenta anos. Durante esse longo periodo de tempo a região criadora do luar, acumulando lucros, constituiu capitais e fez da parte extremo sulina do país, uma grande massa animada de enorme força centrífuga, com tendência a precipitar a massa para fóra da comunidade brasileira, (3). Eis a Cisplatina! Eis o Rio Grande do Sul! Eis Ituzaingó! Eis a independencia do Uruguai! Eis o trata-

causasse um desequilibrio como no Brasil do século XVII ou que soldasse unificadôramente as partes desiguais como no Brasil dos séculos XVIII e XIX. Não tivesse o Brasil tido o ouro e mais tarde o café (elementos centralizadores), teria tido uma organização muito mais descentrizadora e mais semelhante a das antigas Treze Colonias norte americanas.

(3) — A esse proposito convem recordar uma passagem de um documento admiravelmente preciso a respeito, o qual já foi reproduzido neste trabalho. Trata-se de uma representação da Câmara paulista ao Senado do Imperio, a qual diz o seguinte:

“ Quem conhece o estado da Provincia vê que o resultado de quasi todo o trabalho vai enriquecer não a ela, mas aos criadores das bestas na Provincia do Rio Grande do Sul e que ainda os pequenos lucros que sobraão à agricultura de São Paulo são como de presente subordinados á paz e segurança daquella Provincia...”

do de 1828! Eis a Guerra Farroupilha, a qual só cessou, com Rosas e depois, com o advento da ferrovia que eliminou o “*muar*” e portanto a base econômica da riqueza do extremo sul! Nunca mais depois do advento da ferrovia, o Brasil interveio no Prata!

Com o café, se aplicando as mesmas diretrizes e os mesmos princípios, pode-se observar um fenômeno de muito interesse para a unidade nacional. Elimine-se essa riqueza econômica, não se teria a união brasileira. Por outro lado, fosse essa riqueza situada mais distante do centro carioca-fluminense — paulista-mineiro, essa união não seria tão sólida e animada de tanta força centripeta, como foi na Monarquia e vem sendo na República, ainda que em menor escala. Caso a cafeicultura passe a ser exercida em maior escala no Paraná, o que certamente será, ou em Goiaz, a tendencia do país será obedecer o maior centrífugismo. Naturalmente isso se dará para o futuro, mas esse evento será contrabalançado pelo aumento enorme da força centripeta, dimanada do industrialismo paulista o qual se agiganta com incrível rapidez, (4).

São Paulo paradoxalmente, com o prodigioso desenvolvimento de sua entidade econômica e de seu núcleo social, cimenta indelevelmente a unidade nacional. Essa situação aparentemente contraditória tem a sua causa na localização geográfica de São Paulo. Tivesse o nosso Estado, com a sua pujantíssima economia, uma situação fora do centro da comunidade brasileira, ou fosse ele mais afastado do centro político federal, as consequências desse centripetismo econômico, que vem afogando a economia paulista, em uma estreiteza de união evidentemente prejudicial ao grande Estado, (5), seriam outras.

(4) — Eis que não há milagre algum na unidade nacional brasileira. A História científica explica tudo.

(5) — A situação geográfica de S. Paulo deixa-o muito proximo do eixo rotacional da roda brasileira. Esta, em rápido movimento em torno de um eixo que se avoluma com a massa demográfica e econômica pau-

O Brasil permaneceu unido porque o seu centro vem sendo econômica e demograficamente muito forte, desde 1780, mais ou menos, isto é quase dois séculos e meio e os seus extremos perifericos muito fracos sob os pontos de vista econômico e demográfico. Esse centro pletório enforico e congesto vem mantendo, pelo seu volume, uma força centripeta, que os fracos e, diminutos satelites não tem tido força para abandonar a órbita.

Os acontecimentos politicos não confirmam isso?

Eis a Independencia! Não teve o movimento de 1822 lugar, só no centro? Não foi preciso Cochrane, Labatut e outros?

* * *

Quanto a hegemonia social e econômica de S. Paulo na comunidade brasileira já não constitue segredo para ninguem e porisso eu não quero repetir o que já esta estafadamente sabido.

Sob o ponto de vista demográfico S. Paulo é de longe a unidade mais povoada do país. É porem sob o ponto de vista econômico que a preponderancia paulista se torna mais saliente. Essa hegemonia transparece sob qualquer aspecto que se examine a economia brasileira, mas ela adquire mais realce em se tendo em vista duas manifestações:

- a) A produção, a exportação paulista, não só os dados atinentes ao volume geral do que a agricultura e a indus-

lista não permite que essa massa, por maior que ela possa ser, se projete muito centrifugamente. A situação de São Paulo é como fazendo parte de um grande martelo. Infelizmente S. Paulo está no cabo desse martelo e não na extremidade percutante. Caso estivesse, é claro que a martelada seria muito mais eficiente pois a força desenvolvida na periferia seria muito mais poderosa. Com o martelo, com o cabo engrossado pela massa paulista, e com a parte percutante sem volume, os golpes vem sendo fracos e sem animação de grande força centrífuga.

É o Estado brasileiro!

Fosse o contrário, as consequências também seriam diferentes!

tria paulista produzem, a propria população consome exportando os excedentes, considerados os algarismos de modo absoluto, e os dados compreendendo os indices de produção, de consumo e de exportação "*per capita*".

- b) A contribuição de S. Paulo, em impostos federais. O poder de arcar com tributação do povo paulista é quase que sobre humano. Em regra o Estado de S. Paulo paga oito vezes mais impostos que Minas Gerais. Essa proporção é vigente para todas as rubricas de impostos destacadamente o imposto da renda. E' questão de capacidade tributaria a qual está sempre na razão direta do nivel de vida e do poder aquisitivo.

Será inutil eu repetir aqui o muito que se tem escrito sobre o assunto. Eu mesmo, no meu livro "*Evolução da economia paulista e suas causas*"; — serie Brasiliana — Cia. Editora Nacional, já cuidei do assunto, mas ele pode ser resumido no que disse o insuspeito Sr. Oswaldo Aranha então Ministro da Fazenda, de que S. Paulo rende em um dia, o que o Rio Grande do Sul rende em um mês, ou então o que o baiano Arthur Neiva disse com honestidade ser S. Paulo a locomotiva rebocando um comboio de 20 vagões vãos.

De fato, a União arrecada muito em S. Paulo que só não se esvazia em beneficio do Centro, porque se assemelha muito ao "*tonel das Danaïdes*", que quando parece que vai se acabar , torna a se encher.

CAPÍTULO XXX

AINDA AS CONSEQUÊNCIAS DO CAFÉ EM S. PAULO

Como principais consequências do café poderemos alinhar as seguintes:

- a)* Conquista do território paulista, que foi todo trazido à civilização com o povoamento, criação de cidades, etc., bem como das redes ferreo e rodoviárias do Estado e do porto de Santos.
- b)* Imigração interna e externa com a incoercível atração de braços e a constituição de um excelente mercado de trabalho.
- c)* Aumento demográfico descomunal.
- d)* Crescimento formidável do poder aquisitivo e nível de vida das populações paulistas, bem como do seu poder de consumo, a ponto de ser criado em S. Paulo um vastíssimo mercado de consumo, o qual absorve 70% da produção paulista.
- e)* Manutenção e consolidação da unidade nacional, pois que S. Paulo está localizado geograficamente imediatamente apoz o eixo central brasileiro.
- f)* Hegemonia demográfica, social, econômica de S. Paulo no Brasil.
- g)* Formação de capitais que com o enriquecimento

do operariado rural permitiram o fraccionamento da propriedade, a criação das lavouras algodoeira e cerealífera, a formação de novos núcleos urbanos, com o aperfeiçoamento de condições civilizadoras em geral e a criação do parque *industrial paulista*, bem como do parque hidro-elétrico do Estado.

- h) Atração de capitais estrangeiros, quer os que foram aplicados diretamente nas "*possibilidades*" paulistas, quer os emprestados aos governos, e às companhias ferroviárias, para benefício geral da população paulista.
- i) Orientação da política externa brasileira, como por exemplo a ação brasileira no rio da Prata e a guerra do Paraguai, (1).

(1) — "Da lavoura de café mais do que a qualquer outra fonte de riqueza haurira o Governo Imperial forças para vencer a guerra paraguaia. E esta conclusão se concretisa com a fase sintética outróra corrente "foi o Valle (s. c. do Paraíba) quem sustentou a campanha do Paraguai." "*História do Café no Brasil*" — III pg. 90. Affonso de E. Taunay.

CAPÍTULO XXXI

CONCLUSÕES

O conteúdo deste livro permite as seguintes conclusões as quais podem ser articuladas da seguinte maneira, para melhor compreensão do assunto nele contido :

- 1.º — O café penetrou no Brasil no seu norte, no início do século XVIII, sendo natural que aí se fixasse e promovesse nessa região brasileira todas as consequências que o ciclo do café fez acarretar no centro-sul do país. Naturalmente essa eventualidade tem causas. Estas residem na falta de condições favoráveis para o desenvolvimento da riqueza cafeeira. Não havia *mão de obra, na região! Não sobravam capitais* no país para o estabelecimento da cafeicultura. Mas a causa principal de não haver o café se fixado no norte foi, a falta de “*consumo*” pois, como se sabe os maiores consumidores de café são os norte americanos que então não chegavam a meio milhão, habitando as Treze Colônias anglo americanas. Assim, não havia “*consumo*” para o café. Nessas condições não podia haver produção.
- 2.º — Em 1770, o café foi trazido para o centro-sul, em torno da cidade do Rio de Janeiro, ou antes ao redor da Guanabara. Mas para que um produto econômico consiga se desenvolver e produzir consequên-

cias sociais, políticas, demográficas, financeiras, em ciclo civilizador é preciso que ele se enquadre bem dentro de certas condições econômicas que eu, para maior facilidade de compreensão fiz computar em uma equação, na qual todos os elementos para a produção são considerados. Um deles que falte ao complexo econômico, ou que não coexista com os demais não só no tempo como no espaço, a produção não se efetivará. Na ocasião faltavam varios elementos para a produção, em torno da cidade do Rio de Janeiro, no fim do século XVIII e no principio do século XIX. Eis, por exemplo que o *consumo* para a produção cafeeira. Este elemento decisivo e determinante era então ausente no cenário da economia mundial. Então os Estados Unidos que foram mais tarde, o país de maior consumo do café, tinha apenas de 3 a 7 milhões de habitantes, comprimidos na estreita faixa atlantica das antigas Treze Colonias e sem o menor poder aquisitivo pois o ciclo do algodão apenas havia tido início. Sem o elemento quantitativo e sem o qualitativo, a população norte americana não podia absorver grandes quantidades de produção cafeeira. Consequência disso a produção não se realizou e não houve na ocasião e no local em que se achava o café, isto é na cidade do Rio de Janeiro, a civilização que mais tarde esse produto fez resultar em outro lugar.

- 3.º — A independência nacional se fez só depois de um processo muito lento de elaboração da alma nacional e esta evoluindo durante o ciclo do ouro fez essa alma nacional galgar uma etapa amadurecedora, no seu processo gestatório e a Conjuração mineira foi um retrato autentico e fiel do estado de alma a que

tinha chegado o espirito da nação que estava prester a cortar o cordão umbelical que o mantinha dependente de Portugal. Assim, o Brasil estava maduro para a vida livre! Entretanto, a Côrte portugueza, fugindo da furia napoleonica, ingressou com cerca de 15.000 fidalgos no corpo nacional, entorpecendo a alma da nação já no ultimo periodo de vida pre natal. Foi agua fria na fervura, ou um retrocesso na evolução psicológica do povo de aquem mar.

- 4.^o — Nessa ocasião a comunidade brasileira não tinha nenhuma grande riqueza nacional. O ouro estava em agonia e dava então os seus estertores derradeiros e o café ainda era uma longinqua e esperançosa sombra de remota riqueza econômica. Assim, a Independência processou-se nos seus ultimos arranques, sem base econômica de vulto, tendo a novel nação vivido o seu primeiro quarto de século através de grandes dificuldades. Eis o cáos, a anarquia, etc., do 1.^o Império e das Regências!
Eis a tabela cambial!

- 5.^o — O ciclo do algodão nos Estados Unidos, iniciado com o século XIX e tornado possivel graças a invenção do descaroçador mecanico de Ely Whitney, em 1793, foi consequência nitida e evidente do "*consumo*" da materia prima algodoeira, pelas tecelagem a fiação da Inglaterra, que então, graças ao ouro brasileiro que absorvera pelo tratado de Methuen, mecanizara a sua industria. De fato, nesse século XVIII, em que a Inglaterra se bafejava com o afluxo do ouro brasileiro que aí fez surgir Darby, Newcomen, Savery, Watt, Arkwright, Hargreaves, Cartwright, Crompton, Stephenson, etc., com seus

coke metalurgico, bombas mecânicas, vapor, tear mecânico, fuso, locomotiva, etc. Naturalmente essa mecanização decuplicou ou centuplicou o “*consumo*” do algodão. Era como se o Lancashire estivesse possuído de apetite voraz da materia prima algodoeira. Ora isso, como é obvio, foi causar o prodigioso desenvolvimento da produção algodoeira nos Estados Unidos que dispunha em alto grau das mais “*possibilidades*”, de acôrdo com a equação da produção.

Esse ciclo econômico que foi a base inicial da grande prosperidade dos Estados Unidos, como é curial, projetou consequências. Entre estas, é facil perceber o aumento quantitativo e qualitativo da população norte americana, com o que paralela e proporcionalmente cresceram o seu nivel de vida e o seu poder aquisitivo. Esse crescimento, por sua vez, causou um correlativo aumento de “*consumo*” do café. Esse fenômeno fatalmente iria determinar a produção cafeeira, naturalmente onde houvessem mais “*possibilidades*”. Sim porque o “*consumo*” determina a “*produção*”, mas não marca o lugar. Esta pode se efetivar em qualquer parte e se fará sentir onde se reunir maior numero de “*possibilidades*”, concernentes à *Ecologia*, a *Mão de Obra*, ao *Capital* e ao *transporte*.

- 6.^o — O enorme aumento do “*consumo*” norte americano, tendo determinado uma grande produção cafeeira, esta se concretizaria nas Antilhas, que era a região que entre as demais “*possibilidades*”, apresentava a de contar com um fácil e curto transporte maritimo para os Estados Unidos. Embora esse transporte fosse de navegação à vela, tinha a imensa van-

tagem de eliminar completamente os concorrentes mais distantes.

Desta maneira os Estados Unidos, durante as três primeiras décadas do século XIX se abasteceu, quase que exclusivamente nas Antilhas e na Venezuela. E' que a navegação à vela, pelas suas circunstâncias especiais, impedia qualquer concorrência de produto congenere oriundo de região situada em local mais distante exigindo mais tempo, e mais dinheiro para o transporte.

Eis que surge na terceira década do século a aplicação do vapor à navegação. Era a concretização da grande invenção de Fulton, complementada pela helice, em 1832 aplicada ao navio. Isso foi uma verdadeira revolução econômica, pois o fator "*distância*" era quase que reduzido a zero.

Assim, o Brasil, ou antes a provincia fluminense poudes entrar na concorrência e vencer os antilhanos e os venezuelanos, eliminando-os pela maior fertilidade de suas terras. Com isso, os fluminenses ficaram senhores do mercado norte americano.

Alem dessa causa baseiada na navegação, ainda havia outra corroborando com ela no sentido de eliminar da concorrência as produções cafeeiras das Antilhas inglesas, holandesas, e espanholas. As Antilhas inglesas ficaram sem "*mão de obra*" isto é sem poder renovar seu stock" de "*mão de obra*" importando contingentes de escravos africanos, pois em 1807. a Inglaterra proibiu o trafico africano, depois da tenacissima campanha de Wilberforce e a França, a Espanha e a Holanda tangidos pela politica napoleonica, colocaram-se contra a Inglaterra, isolando suas possessões antilhanas, as quais bloqueiadas pelo poderio naval britânico não puderam importar no-

vos escravos africanos, bem como não lhes foi permitido exportar o seu café. Dessa maneira o café brasileiro, amparado nessas duas inestimáveis vantagens, dominou o mercado norte americano de consumo.

7.^o — Amparados nessas duas decisivas vantagens e tendo nos horizontes das suas perspectivas o brilhante mercado consumidor norte americano, os fluminenses elaboraram a lavoura cafeeira no Vale do rio Paraíba. Para isso conseguiram eles resolver bem a equação da produção. O termo *E*, isto é os ambientes externos, o Vale do rio Paraíba apresentava magnífico, como vimos no texto. Os termos respeitantes à “*mão de obra*”, e ao “*capital*” eram muito bem preenchidos pelas Gerais e pela Baixada fluminense que havia cessado as suas atividades produtoras uma vez que o ciclo do ouro estava extinto. Com essa extinção ficou disponível um numero grande de braços que emigrou em massa para a provincia fluminense atraídos pela euforia cafeeira. O restante da “*mão de obra*” necessária ao café, teria sido importada da Africa e teria emigrado do enfartado Nordeste. O mesmo se teria dado com o “*capital*”. O Vale do rio Paraíba sorveu o “*capital*” existente não só nas Gerais, mas também na praça do Rio de Janeiro, entre os commerciantes portugueses enriquecidos no começo do ouro e com as Gerais.

8.^o — Enquanto isso S. Paulo, que no século XVIII no seu início havia se encarnado na lucrativa função de “*retaguarda econômica*”, sendo uma das regiões abastecedoras das Gerais, foi paulatinamente se especializando no fabrico do açúcar a ponto de em 1750 mais ou menos, ter iniciado o que eu chamo de “*p-*

queno ciclo do açúcar paulista”, em uma zona compreendendo Campinas, Itú, Capivari, Mogi Mirim e Bragança, Porto Feliz, formando um circulo territorial, que estava em contacto com o mercado consumidor das Gerais, pela passagem do Comandocaia e pela passagem do morro do Gravi.

- 9.º — Eu penso que a Historia politica é mera consequência superficial da Historia Econômica. E’ isso que se verifica em relação a outros povos e com maior evidencia em relação a São Paulo. A capitania paulista que havia sido desmembrada desde 1720 a 1750, e mesmo suprimida graças a ação inominavelmente hedionda de Gomes Freire de Andrade e omissão odiosa de Alexandre de Gusmão, quinze anos depois isto é em 1765 foi restaurada.
- 10.º — Essa restauração naturalmente obedeceu a uma causa a qual se faz mister que se mostre e que se insista na correlação de causa com efeito. Assim sendo, temos forçosamente que buscar uma determinante para esse evento.

E’ sabido que, no fim do século XVII, S. Paulo tinha uma população que orçava em 5 a 6.000 habitantes, ou sejam 70 vezes menos do que o Brasil todo. Em 1777, isto é dez anos depois da Restauração, a capitania tinha 116.000 habitantes, ou sejam 20 vezes mais, ou um crescimento de 2.000% em três quartos de século. E’ claro que esse espantoso crescimento projectou consequências politicas. Nem podia deixar de ser assim! A consequência que se verifica com maravilhosa nitidez é a Restauração da Capitania paulista, que assim, ve-se bem foi um fenómeno forçado, determinado imperiosamente pelo

descomunal aumento demográfico e eu quero crer, econômico de S. Paulo.

- 11.^o — Esse enorme e fenomenal aumento demográfico, que, como vimos, projectou tão importante consequência de natureza politica, teve uma causa como seria natural, a que deve ser trazida à baila, mesmo porque não há fenômeno sem causa.

A causa está na situação econômica da região paulista, que abastecedora das Gerais, foi um satellite do ouro orbitando em torno das "*minas*". Essa situação econômica de S. Paulo abastecendo as Gerais, tinha fatalmente que gerar um aumento demográfico, em consequência da situação econômica. Foi o que aconteceu.

- 12.^o — A velha autarquia planaltina persistiu, pois a totalidade da produção paulista se escoou "*intra muros*", isto é para um consumo interno nas Gerais, em Goiaz, ou em Cuiabá. O transporte das mercadorias produzidas no planalto paulista, era realizado por meio do mar, que, em tropas penetrava nas Gerais, não só pela garganta do Hepacaré mas também pelo Camandocaia e pelo Gravi.

- 13.^o — Essa exportação de S. Paulo para as Gerais, a qual, na primeira metade do século XVIII, compreendeu vários fornecimentos, se especializou em açúcar, que, na segunda metade do século XVIII formou em S. Paulo, como vimos, o que eu chamo "*pequeno ciclo do açúcar paulista*".

- 14.^o — Esse "*pequeno ciclo do açúcar paulista*" era alimentado, pela opulência do mercado consumidor das Gerais, o qual era magnífico, não só sob o ponto de vista quantitativo, pois a região de Alem Mantiquei-

ra recebia enorme contingente imigratória anual e apresentava uma população total de várias centenas de milhares de habitantes; mas também qualitativo, pois a população das zonas auríferas era a que dispunha do mais elevado poder aquisitivo do mundo.

- 15.^o — Com a extinção do ouro, no início do século XIX, seria natural que esse fenômeno fosse produzir consequências, de natureza econômica sobre todas as regiões satélites, essas, que, orbitando em torno das “*minas*”, as abastecendo, acompanharam a trajetória do “*ciclo do ouro*”. Desses satélites, uns se extinguiram com o ouro. Eis a Baixada fluminense na sua parte a Sudoeste da cidade do Rio de Janeiro! Eis o Vale do rio S. Francisco!

Essas duas regiões deixaram de existir economicamente. Para isso, seria preciso uma causa, porque na história da evolução humana, não há acontecimento sem causa.

Outros satélites do ouro, porém não se extinguiram com ele; não o acompanharam em seu trágico destino. Dir-se-ia que esses satélites, que abandonaram a órbita fatídica do ciclo do ouro, tinham adquirido luz própria e continuavam a projetar euforia econômica, ainda que se modificando de acordo com as novas circunstâncias.

- 16.^o — Em extinção “*o ciclo do ouro*”, depois de lentíssima agonia que se prolongou pelos fins do século XVIII e pelos anos iniciais do século XIX, o açúcar paulista não morreu, para isso teve de mudar de diretrizes. Aumentado de proporções no seu imenso volume, o ciclo do açúcar paulista viu-se-lhe crescer o seu capital e a sua “*mão de obra*” disponível, com a extinção do ciclo aurífero. Com isso, o açu-

car paulista, como era fatal, procurou novos mercados consumidores, que substituissem os que havia perdido.

- 17.^o — Esses novos mercados consumidores eram: 1.^o Portugal; 2.^o, cidade do Rio de Janeiro; 3.^o, Sul do Brasil e Rio da Prata (Antigo Vice-reinado do Prata).

O mercado carioca foi em 1808 avolumado com a vinda da Côrte portuguesa, que fugia dos soldados de Napoleão. O mercado do extremo sul, engrossado com as vendas dos milhares de muares, se avultava em poder aquisitivo e com isso, se fazia alvo da economia açucareira paulista.

- 18.^o — Para o abastecimento desses novos mercados consumidores havia necessidade de uma mudança na rota açucareira. *A função sempre cria o órgão.* A economia paulista ia dar um nítido exemplo desse lema. Por isso, se fazia mistér a construção de um novo caminho demandando os novos mercados consumidores. Isso exigiria uma travessia da Serra do Mar. Eis a feitura da “*calçada do Lorena* iniciada em 1790 e completada só em 1826 com o “*caminho do Cubatão*”, que varava o mangue até Santos.

- 19.^o — Naturalmente esse ciclo do açúcar paulista, beneficiado com a extinção do tráfico africano nas possessões inglesas e com as guerras napoleônicas que isolando as Antilhas, eliminavam a concorrência do açúcar antilhano, projetou consequências, algumas das quais foram:

- a) Enriquecimento relativo não só de S. Paulo, que gozou de relativa euforia, mas também de todo o país que, na ocasião da sua independência politi-

ca não tinha outra fonte de riqueza e outro sustentáculo de valia para o seu cambio que caía assustadoramente. O principio da vida independente do Brasil, se passou no caos da desordem, por falta de base econômica. *“Em casa onde não há pão, todos mandam e ninguém tem razão”*.

- b) Aumento descomunal da população paulista que tendo crescido 20 vezes em oitenta anos, de 1699 a 1777, duplicou nos ultimos 25 anos do século, chegando ao século XIX com 209 mil habitantes. Esse enorme aumento demográfico determinou o proporcional alargamento da area habitada do planalto paulista a qual tendo Campinas por centro, formava um circulo territorial que abrangia Itú, Porto Feliz, Piracicaba, Mogi Mirim, Amparo, Bragança e Atibaia.
- c) Formação da fase inicial da aristocracia rural paulista e do trampolim do qual partiu as gente paulista para o grande *“rush”* do café. Esse trampolim aparelhado pelo ciclo do açúcar serviu de ponto de partida para a expansão que teve lugar depois de 1840.
- d) Constituição da boa parte dos capitais que mais tarde foram invertidos na dilatação da área do café, bem como da *“mão de obra”* que seria empregada nessa empreitada.
- e) Aproveitamento dos muares, vindos do extremo sul e das provincias platinas, nos transportes terrestres das cargas originadas pelo açúcar.

20.^o — Tanto o ouro como o café se valeram do transporte pelo mar que pelos testemunhos dos viajantes do século passado, custava a razão de 146 réis por tonelada-

quilometro. Isso em dinheiro atual seria 4\$830 réis por tonelada-quilometro, pois deve-se multiplicar aquela quantia por trinta, para de acôrdo com a quêda do cambio, se conhecer do custo do transporte. Esse custo que nos parece elevadissimo, já representava um grande progresso, pois o transporte feito por escravos, que constituia o único meio de locomoção da carga nos dois primeiros séculos e nas duas primeiras décadas do século XVIII, ficava em cerca de 31 a 39\$600 réis por tonelada-quilômetro, (1). Com o referido acima, as regiões se enriqueceram prodigiosamente com essa privilegiada situação. As regiões platinas, compreendendo Buenos Aires, Entre Rios, Corrientes, Uruguai, Sta. Fé, etc. já com a prata andina, em terras hispanicas, haviam tido enorme euforia econômica a qual servira de base não só para o povoamento, mas também para a constituição do Vice Reinado do Rio da Prata. Cessado o ciclo hispano americano da prata, essas apulentas regiões, engrossadas com o nosso Rio Grande do Sul, desviaram os seus fornecimentos para o centro brasileiro, que, nessa ocasião estava envolvido pelo ciclo do ouro. Todos os transportes de todas as cargas requeridas pelas prodigiosamente ricas populações mineiras, eram efetuados pelos milhares de muares que as regiões do sul monopolizadamente supriam.

- 21.º — Com isso, esse Sul e as provincias platinas, magnificamente dotadas pela Natureza, com as planicies epbosas que a Geografia ensina, se enfartaram de dinheiro. Graças a isso e aos couros que essas regiões pastorís exportavam, foi creado na anti penultima de-

(1) — Myriam Ellis, "*Estudo sobre alguns tipos de transporte no Brasil colonial*", Bolet. 115, da F.F.C.L. da U. S. P.

cada do setecentismo o Vice Reinado do Rio da Prata, que assim foi, como ficou evidenciado, méra consequência do ouro brasileiro, através do luar.

22.º — Além dessa importantíssima consequência projectada pelo luar, eu attribuo a êle e penso que, a evidência me acompanha, todos os movimentos da politica externa luso brasileira no Prata; isto é que o luar foi a causa de toda a politica luso-brasileira no extremo sul. Foi, sem duvida, o imperialismo luso-brasileiro que obrigado pela imperiosa necessidade do transporte, à principio para a das regiões auríferas e depois, já no século XIX, para a das regiões do café, obrigou a politica do Brasil no Rio da Prata, a tomar a evolução que a crônica registra. Em abono dessa afirmativa, vê-se com espantosa nitidez, o afan com que os dirigentes lusos e depois brasileiros seguiam o imperialismo no extremo sul e como isso cessou, como que por encanto, com o advento da ferrovia que poz termos ao monopólio do luar.

Mas, não foi apenas a política externa a nitida consequência do luar, foi também a propria política interna. Assim, a Guerra Farroupilha derivou da riqueza que o luar fornecia. Cessado o monopólio do luar, com o advento da ferrovia, a posição do Rio Grande do Sul, tende a perder a velha euforia.

O luar no Rio Grande do Sul causou a apoplexia econômica da periferia sulina do Brasil e quando em 1835-1845 este país esteve atacado de anemia no seu centro, que ficou sem nenhuma base econômica de vulto, o enorme aumento da força centrífuga se fez sentir e quase causou a separação do Rio Grande do Sul como havia causado a do Uruguai, em 1828. Confirmando esse raciocínio temos que com o

paulatino advento do café de 1843-1845 engrossando o centro, isto é aumentando a força centripeta e diminuindo a centrifuga, a Guerra Farroupilha foi morrendo até que Caxias e Canabarro puzeram fim a ela em 1845, justamente quando o café iniciava o seu ciclo. Não é notavel essa maravilhosa coincidência?

23.^o — Com as dezenas de milhares de muares importados do extremo sul e distribuidos em Sorocaba, nas famosas feiras, veio o espirito dos pampas gauchos, o qual injectado, em doses elevadas em S. Paulo, aí ficou radicado, como é visível até hoje na zona da Sorocabana.

24 — Enquanto isso, tinham lugar no Centro Sul, isto é apenas nos três núcleos do Rio de Janeiro, de Minas e de S. Paulo, abraçados pelas curtas distâncias e ainda vivificados pelos restos descorados do fim do ciclo do ouro, os quadros policrômicos da Independência nacional. Então não contava o jovem país, que nascia, com nenhuma fonte de renda. Nas "*minas*" desapareciam os ultimos fulgores do ouro, que morria de vez.

O café era ainda fagueira esperança, pois êle ainda engatinhando em torno da baía da Guanabara, não havia atingido o Vale do rio Paraíba. Com isso, o novo imperio bragantino, não tendo base econômica, apresentava um centro anemico, sem poder de aglutinação e sem força centripeta. Assim, a Cisplatina, enriquecida pelo luar, que lhe emprestou grande força centrífuga, aproveitou-se da anemia central e desgarrou-se em 1828. Ituzaingó foi méra consequência superficial!

Tivesse o fenómeno — *café* — surgido vinte ou trinta anos antes, a Cisplatina não teria se separado e nem o Rio Grande do Sul teria desencadeado a

Guerra Farroupilha. Então a força centrífuga do luar teria sido neutralizada pela maior força centripeta do café.

- 25.º — Mas o café só chegou em 1845 aproximadamente, de modo que todo o primeiro Imperio de 1822 a 1831 e todo o periodo regencial decorreram em tremendos caos e em desordem só compreensível para os que concebem causa e efeito.
- 26.º — O advento do café aquietou todo o cenário de agitação, que perdurava febricitante, até a completa narcotização já em pleno periodo da Maioridade.
- 27.º — E' que só então em 1840, aproximadamente o navio a vapor, fez o café possível, pois só com os fretes baixos cobrados pelo transporte marítimo conseguiu o café brasileiro entrar na concorrência mundial e pela maior fertilidade de suas terras, varrer dos mercados consumidores os cafés de outras procedencia.
- 28.º — Então já teria o café se estabelecido bem enraizado ao lado do açúcar, nos latifundios paulistas do Oeste, dentro do circulo territorial formado por Campinas, Itú, Limeira, Mogi Mirim, Amparo, Bragança. O "*consumo*" crescente por intermédio de preços convidativos, exigia maior produção e daí a invasão cafeeira do Oeste paulista.

Aparecendo o navio à vapor, tornou-se necessario uma produção maior, para ocorrer a esse aumento de consumo e daí ter o café ido se emparelhar com o açúcar nos latifundios açucareiros do Oeste paulista. Esses latifundios que até então eram monocultores, passaram a ser bicultores e biprodutores,

com vida agrícola mais intenso e com faina mais agitada.

- 29.^o — O café em expansão e com exito memoravel, passou então a causar euforia não só diretamente nos cultivadores, mas também no governo central brasileiro, que recebendo injeções de recursos provenientes da exportação cafeeira, não só poudé enfim estabelecer a ordem em casa, como firmar suas diretrizes na politica externa.
- 30.^o — O café então, sendo transportado pelo muar, tinha que suportar um preço muito elevado na sua condução terrestre até Santos e isso tornava proibitiva e anti-econômica a sua cultura, além de uma certa distância. O preço do transporte era tão elevado que absolvía alta porcentagem do valor do produto. Com isso, não era possível alongar muito a distância do local da produção ao porto de embarque porque o preço do transporte em toneladas quilometros aumentava muito na razão directa da distância quilométrica. Segue-se daí que a lavoura cafeeira não podia se expandir para além de Limeira, que distando do porto de embarque cerca de 240 quilometros, já tinha o seu produto muito onerado pelo transporte terrestre, o que diminuía o rendimento liquido.
- 31.^o — Em 1849, os norte americanos se apoderam e passam a usufruir as opulentissimas jazidas auríferas da California. O fenómeno acontecido aos norte americanos foi diferente do que havia sucedido ao Brasil, pois enquanto o ouro foi aqui descoberto e explorado quando ainda estavamos sob o domínio e o jugo português se escoando a quase totalidade da riqueza para Portugal, nos Estados Unidos, o ouro

californiano foi usufruído quando os norte americanos já tinham cerca de 70 anos de vida independente, de modo que toda a produção californiana ficou enriquecendo a população norte americana. Ora, o fenômeno californiano deveria, fatalmente causar consequências. Essas consequências resultaram em aumento do consumo o qual aproveitou muito o escoamento do café brasileiro, porque nessa ocasião justamente se deu o advento revolucionário do navio a vapor, o qual eliminou a desvantagem da distância em que estava o café, do Vale do Paraíba. Com o aumento do consumo, houve também a imperiosa precisão de ser aumentada a produção. Isso obrigou a ser dilatada a área, ou a ser adensada a cultura cafeeira. Em S. Paulo, porém, não era possível a expansão para o sertão além de Limeira, pois o transporte pelo mar absorvia uma grande porcentagem do preço bruto.

32.º — Em 1850, houve um golpe tremendo do Governo central contra a Economia do país. Foi a lei Euzebio que proibia o tráfico, (2).

A expansão cafeeira se tornou impossível por falta de *mão de obra*, pois a pouca inteligência dos homens do Imperio se deixou empolgar pelo "*idealismo utópico*", derivado da Revolução Francesa e portanto alambicado. Com essa mentalidade piegas de exagerado liberalismo, e de requintado humanitarismo, promoveram a extinção do tráfico. Fizeram isso, mas não cuidaram de dar a medida supletiva da "*mão de obra*" que eles tiraram da nossa economia.

(2) — Caso não tivesse havido isso, a expansão se teria dado muito antes e como a função cria o órgão, a produção resultante da antecipada expansão da cafeicultura, teria antecipado também o advento da ferrovia.

Poderiam ter feito. Poderiam ter cuidado de promover a imigração.

Se a imigração externa fosse impossível, o que não era pois os Estados Unidos então recebiam cerca de 200.000 imigrantes por ano, poderiam ter incentivado a imigração interna. Esta se dava espontaneamente, mesmo contra a vontade dos “famosos”, mas pouco atilados políticos do segundo Imperio, que até tentavam impedir a espontaneidade dessa imigração. Sem “*mão de obra*” e com deficiência de transportes, a expansão cafeeira teve que ser retardada até que surgissem elementos que suprissem as falhas nos dois fatores da produção. Desta maneira, se evidencia que, os dirigentes imperiais, pelo seu pouco atilamento, causaram, em grande parte, a paralisação da nossa expansão cafeeira.

- 33.^o — Para essa expansão se fazia mistér pois resolver o problema da “*mão de obra*”. Como teriam resolvido, ou antes como teriam remediado esse problema? Com a supressão do tráfico, a lavoura de café ficou não só privada das suas “*possibilidades*” de expansão como também em dificuldades para manter a situação. O remedio veio do abandono da lavoura canavieira, do fabrico do açúcar, com o aproveitamento de todos os recursos em “*mão de obra*” na manutenção e na dilatação da lavoura cafeeira. Mas mesmo assim o apurado com o abandono do açúcar que desde então em declínio o qual em 1885-1856 se transformou em extinção, não foi suficiente. A imigração interna, que completaria o necessário para a expansão cafeeira foi obstada o mais possível pelos pseudo estadistas do Imperio. Não houvessem esses impecilhos, ela teria sido muito maior!

- 34.º — A proibição do tráfico, se por um lado foi uma medida desastrosa para manutenção e expansão da nossa lavoura cafeeira, por outro trouxe benefícios de certa monta para essa industria rural. Foi o concernente ao "*capital*", pois o dinheiro correspondente ao que era destinado anualmente à compra na Africa de novos escravos foi retida aqui e capitalizada, aumentando muito os nossos recursos em capitais, como já observa Caio Prado Junior, com sua costumeira sagacidade. Esses capitais, mais tarde possibilitaram a expansão cafeeira, quando a nossa grande industria rural reuniu no objetivo de ser conseguida maior produção, todos os fatores da equação que eu tenho enunciado tantas vezes.
- 35.º — A cegueira dos homens de governo do 2.º imperio e o fanatismo místico desses "estadistas de pernas de pau", em torno do "*idealismo utópico*" do alambicado liberalismo da Revolução francesa, não diminuiu. Em 1871, o Visconde do Rio Branco, insistindo na técla desafinada desse "*idealismo utópico*", fez passar e transformou em lei o seu projeto sobre o "*Ventre libre*". Essa lei prejudicou imenso a economia da Nação, pois alem de injusta, era iníqua e anti-econômica. Injusta, porque feria uns brasileiros muito mais que outros. Por ironia eram mais prejudicados justamente os mais ativos os mais eficientes, os mais uteis à comunidade e eram menos prejudicados os menos uteis, os que produziam menos. Seleção inversa! A lei do "*Ventre libre*" era iníqua, porque suprimia uma propriedade sem indenização e eliminava uma capitalização não pequena. Por fim, a famosa lei Rio Branco era anti-econômica, porque feria fundo a economia do país, postergando os seus

empreendimentos econômicos, tais como a expansão cafeeira por exemplo. Os governantes imperiais eram homens de nível intelectual ínfimo, pois, fanatizados por um espírito liberal descabido e falho de inteligência, não tinham a menor visão dos acontecimentos. Era desse jaez a bitola desses dirigentes imperiais que o nosso pieguismo, cambiado da nossa vesguice, erigida em "*estadistas*".

Assim, foi preciso que se sacrificasse a nossa lavoura canavieira paulista, bem o nosso fabrico do açúcar, até então estrela de primeira grandeza no nosso cenário econômico, para que a cafeicultura pudesse se expandir.

- 36.^o — Como havíamos dito, todo acontecimento político tem sempre como causa um fenómeno de natureza econômica. Aplicando essa tése ao caso que nos ocupa, temos que a historia da politica internacional brasileira no Prata, não só a que teve lugar durante o 1.^o Império e durante a Regência, como também a ocorrida durante o segundo Reinado, teve como causa infra estrutural a economia. Nós já havíamos verificado e asseverado esse postulado, rememorando o passado da primeira metade do oitocentismo. Façamos agora, embora repetindo em parte, uma afirmação mais lata e igualmente concreta.

Como vimos, e repetimos, toda a política externa do Brasil no Prata teve como causa o luar. O imperialismo brasileiro visava unicamente se garantir com o prestigio e a influencia de suas armas, nas regiões promanadoras do luar, sem o qual a economia brasileira sofreria colapso. Foi assim durante todo o século XVIII, sendo então só luso brasileiros os protagonistas do que se passou nas flutuações on-

dulantes que agitaram o Uruguai e o Rio Grande do Sul no setecentismo, foi assim no 1.º Imperio e na Regência e teria de ser assim no 2.º Imperio, até que o transporte terrestre sofresse uma alteração e que o muar fosse dispensavel. E' por certo doloroso se constatar que o Imperialismo brasileiro visava um fim utilitário, mas não se pense que só o Brasil agia assim! Todos tinham esse procedimento e o nosso país não fazia exceção à regra.

Assim sendo, temos que todas as figuras que se projectaram no cenário sulino do antigo Vice Reinado do Prata ou da Provincia de S. Pedro do Rio Grande do Sul, provocando umas, os arroubos da nossa simpatia, quando ainda bafejados pelas ultimas rajadas do espirito rançoso de um "*meufanismo*" mentiroso, foram todas elas méras apparencias superficiais. Estuda-las, biografando-se, o interesse será muito relativo, para se ajuizar do fenómeno que devemos reconstituir. Para isso, não nos limitaremos à simples constatação dos fatos descriptivamente, mas devemos apurar as suas causas, interpretando e criticando o apurado, e concluindo sobre as influencias que elles exerceram e sobre as consequências que elles projectaram nos capitulos ulteriores.

Devemos nos lembrar sempre que, o que fazemos não é uma méra reportagem expositiva, nem um anedotario episódico, mas que tentamos operar reconstituições de quadros do passado, lançando mão, para esse fim de todos os recursos que são facultados pela cultura humana.

Com isso, isto é, com esses raciocínios, temos que as sugestivas figuras de Artigas, Pedro I, La-

valle, Lamas, Alm. Brown Lavaleja, Frutuoso Rivera, Alvear, Barbacena, Bento Gonçalves, Sebastião Barreto, Canabarro, Garibaldi, Mauá, Silva Tavares, Guido, Caxias, Honório Hermeto, Rosas, Oribe, Paulino, Flores, Mitre, Saraiva, Lopez, Urquiza, Zacharias, Tamandaré, Osorio, Mena Barreto e dezenas de outros mais, foram simples consequências, com os seus episódios brilhantes, dos quais eles foram protagonistas e que a crônica registra.

- 37.^o — Não é apenas a História política, aparente e fulgurante, com os seus quadros policromicos, as suas figuras recortadas nos perfís do heroismo, da abnegação ou da bravura, envolvidas pelos sons ribombantes dos clarins, ou pelo tamborilhar rilhento dos tambores, enovelados pelo fumo da metralha assassina ou pelas discussões clangorosas dos Parlamentos, que é méro reflexo da História Econômica. A evolução demográfica de uma região ou as paginas do seu passado sociológico, também não são mais que simples repercussões dos diversos estados econômicos pelos quais passa uma região.

S. Paulo não escaparia a essa regra geral. Como verificamos a região paulista no início do século XVIII, não ia além de meia duzia de milhares de habitantes. O simples fato da região se ter erigido em "*retaguarda econômica*" das Gerais, de Goiás e de Cuiabá, fez com a população paulista em 1777, isto é em três quartos de século, subisse a 116.000 habitantes. Assim, em um espaço de tempo mínimo, a população paulista aumentava em proporção de 2.000%. Depois a "*retaguarda econômica*" da primeira metade do setecentismo, transformou-se no

“*pequeno ciclo do açúcar paulista*” e este proseguindo no caminho da euforia demográfica, fez com que o século XIX se iniciasse, tendo S. Paulo então atingido a duas centenas de milhares de habitantes, com um crescimento de 100% em vinte e cinco anos. Esse aumento demográfico proseguiu em escala ainda mais acentuada, até 1850 mais ou menos quando S. Paulo atingia ao total aproximado de 750.000 habitante, o que representa um crescimento de mais de 300% em 50 anos. Como se vê com evidencia meridiana, esses aumentos todos foram causados pela situação econômica.

- 38.º — Como acima ficou demonstrado os aspectos sociológicos de uma determinada região são moldados pela situação econômica.

Assim, cada situação econômica apresenta um colorido sociológico especial. Para se apreciar mais esse principio, apliquemo-lo ao passado paulista. A economia modelou três tipos de latifúndios cafeicultores inteiramente diferentes:

- a) Um estritamente cafeicultor, por tanto monocultor e sem isolamento, situado no Vale do rio Paraíba bordejando as comunicações entre as cidades de S. Paulo e do Rio de Janeiro e não distante de outros centros urbanos.
- b) Um mixto de café e de açúcar, por tanto bicultor, situado na área que compreende os seguintes municípios: Campinas, Itú, Porto Feliz, Piracicaba, Limeira, Mogi Mirim e Bragança. Esse tipo de latifúndio situado a tão curta distancia desses núcleos citadinos, também não se isolavam.
- c) Um terceiro tipo de latifúndio cafeicultor, mas

inteiramente diferente dos anteriores, pois isolado no sertão pelas distancias e pela falta quase absoluta de comunicações tinha que ser poliprodutor e autarquico.

Entretanto esses três tipos diferentes de latifundios estruturavam uma sociedade mais ou menos igual por toda a parte, pois havia uma classe alta, formada pelos senhores, pelos proprietários, pelos fazendeiros, essa classe que no decorrer do 2.^o Império, iria formar a aristocracia rural e ao lado desta, havia a ínfima classe dos libertos equiparada de facto a dos escravos. Não havia classe média, a qual só surgiu com a evolução, que teve lugar com a imigração, com o advento da ferrovia, com a desintegração do latifundio e com a constituição dos núcleos urbanos do hinterland paulista.

- 39.^o — Enquanto esses acontecimentos se davam no cenário político social e demográfico brasileiro, a economia paulista sofria profunda modificação resultante, em maxima parte, da lei de 1850, que utópicamente suprimia o tráfico.

Antes, as importações de escravos africanos, somavam uma média anual de cerca de 37.000 individuos. Ora, cessada essa fonte de abastecimento de mão de obra, S. Paulo teve que procurar outras fontes produtoras e uma delas, como vimos o recurso à "*mão de obra*" utilizada na lavoura canavieira e no fabrico do açúcar.

A "*mão de obra*" empregada no açúcar, foi toda ela sugada pelo café, que era uma cultura mais lucrativa. Eis que cada escravo na lavoura cafeeira, tratava de 2.000 pés, em média, os quais produziam mais ou menos 1.700 quilos, ou sejam 113 arrobas,

que ao preço de 6\$000 réis por arroba em média por arroba, somariam 678\$000 réis. Enquanto isso, na lavoura da cana e no fabrico do açúcar, cada escravo produzia cerca de 60 arrobas, as quais vendidas ao preço de 6\$000 réis por arroba, resultavam 360\$000 réis. Disso se conclue pois que era muito mais interessante a aplicação do escravo na atividade cafeeira que remunerava mais.

Alem do argumento insofismavel do rendimento do trabalho escravo empregado em uma e em outra cultura, haviam muitos outros entre os quais o rendimento por alqueire de terra, e o respeitante ao rendimento de cada fazenda, como se vê de um quadro comparativo que organizei com dados que encontrei em Machado de Oliveira. Por esse quadro, se verifica que cada fazenda de café, embora menor quatro vezes, era mais lucrativa.

O resultado disso não poderia ser diferente. Os fazendeiros antes unicamente de cana, substituíram a cultura anterior pela do café que rendia muito mais. Como, mais para o sertão as terras eram muito mais promissoras em produção, a tendencia expansionista do café se acentuou, mas não se efetivou logo na décadas de 1855-1865, contida que ela se via pelo transporte, como já vimos, e só foi efetivada quando se modificou o transporte, pelo advento da ferrovia.

- 40.^o — O consumo em aumento obrigava o incremento contínuo e proporcional da produção. Enquanto era pequena a produção cafeeira se escoava facilmente pelas vias de transporte que satisfaziam à movimentação do açúcar. Assim, o café se valia com plena justiça da antiga "*calçada do Loren^a*", via não carroçavel, com apenas três metros de largura, servindo

apenas para o transporte em cargueiros de muares. Mas em 1847, a produção de café e mesmo a de açúcar tomou tal vulto, como nos evidenciam as estatísticas, que não era possível a conservação do antigo aparelhamento de transportes. Como a função é que cria o órgão, este teve que aparecer em virtude da função, representada pelo aumento da produção. Então, surgiu o órgão! Foi a chamada "*estrada da maioridade*", também denominada "*estrada Vergueiro*", já carroçável mas ainda com rampas muito fortes e curvas apertadas.

- 41.^o — Exatamente vinte anos depois a via férrea de Santos a Jundiaí, operava verdadeira revolução na economia paulista encurtando de 139 quilômetros o transporte pelo mar, barateando enormemente o produto e permitindo o aloganamento da cultura cafeeira, no mínimo de mais cem quilômetros para o sertão. Era a concretização do pensamento do imortal Feijó, trinta e dois anos antes! Era ainda a efetivação da iniciativa do grande Mauá, o único estadista digno desse qualificativo no regime imperial!

Com a via férrea em Jundiaí, a penetração pôde ser alongada e os municípios de Rio Claro, Araras, Casa Branca, Amparo, Botucatú, etc., puderam ser englobados pelo círculo territorial do café. O consumo, em aumento constante pôde ser satisfeito porque a produção aumentou também.

Em 1872, a via férrea chegava a Campinas, oferecendo então a lavoura paulista a "*possibilidade*" de ampliar ainda mais o raio de sua penetração. Então os municípios de S. Carlos, Brotas, Araraquara, Pirassununga, Descalvado, S. Simão, Avaré, e outros

mais foram atingidos pela onda cafeeira que avançava sempre 200 a 250 quilômetros adiante da ponta dos trilhos. O café, pelo seu elevado preço em relação ao seu pequeno peso, suportava não sem dificuldade, um transporte pelo mar, o qual, como vimos era caríssimo, através de uma caminhada de 200 a 250 quilômetros, ao que se deve adicionar o custo do transporte ferroviário e depois marítimo.

- 42.º — Como se vê, não era o fator transporte, o impedimento para a ampliação do movimento expansionista do café, mas a grande dificuldade retardadora da expansão cafeeira, estava na “*mão de obra*”, como se vê de todos os Relatórios dos Presidentes da provincia, e produzidos pelo Prof. Taunay no seu magistral trabalho a “*Historia do Café*”. E’ que o Governo Imperial, vinha de vibrar mais um golpe na instituição escravocrata, afetando seriamente a propriedade e a capitalização da classe rural. O regime entrava gostosamente na rampa do suicídio final!
- 43.º — Enquanto isso, terminava vitoriosamente para o Brasil, a guerra do Paraguai. Como vimos; ela foi consequência do mar. O país precisa visceralmente do mar, para ocorrer ao transporte no ciclo do ouro. Não seria possível pois para o nosso país, deixar que o Uruguai, região de onde provinha grande parte das tropas de transportadores, em mãos inimigas. Deante pois dessa eventualidade, o Brasil tomou posição com tal decisão que foi até a guerra. Essa foi a causa mediata, profunda e enraizada, embora remota e pouco aparente da guerra do Paraguai. Outras existiram, mas foram mais aparatosas, mais visíveis, e menos ocultas.

Os resultados também tinham que ser estranha-

dos em causas econômicas e criticadas em face da economia.

As brilhantes paginas de heroismo e de abnegado estoicismo escritas pelos soldados brasileiros no Paraguai, por certo foram muito vibrantes, mas a causa verdadeira da vitoria do Brasil residiu na magnifica situação econômica do país, com o café em situação admiravel com um “*consumo*” em grande ascensão e um transporte em navio a vapor que lhe facilitava imensas “*possibilidades*”. Por isso é que o insigne e brilhante pensador e historiador, oficial do Exercito Nelson Werneck Sodré disse, com grande propriedade e percuciencia no seu livro “*O panorama do Segundo Imperio*” que, o vencedor da guerra do Paraguai foi o Vale do rio Paraíba. De fato não fosse a situação econômico-financeira causada pela euforia cafeeira, o Brasil não teria vencido. Comparem-se por exemplo as situações atravessadas pelo Brasil, nas campanhas da Ciplatina e na posterior, entre Rosas e na que teve lugar contra Lopez. Na primeira a situação econômico-financeira do Brasil era a mais deploravel possivel. Não havia base econômica e por isso o país não poudo defender com êxito o seu objetivo. Só por um milagre, os nossos não perderam o Rio Grande do Sul e não sofreram derrota militar mais aviltante. Nas demais vencemos em toda a linha. E’ que então, graças ao café, o Brasil era uma das primeiras nações do mundo em potencialidade belica. De fato, em recursos de guerra, o Brasil vinha em quinto lugar, isto é logo depois da Inglaterra, da França, da Russia e dos Estados Unidos.

44.^o — O advento da ferrovia produziu muitas consequências. Foi um evento que revolucionou a economia e

portanto a sociedade paulista. Já vimos acima, como a estrada de ferro influiu na ampliação dos horizontes da nossa cafeicultura, possibilitando, pelas condições de transporte que oferecia. Mas não foi apenas essa importantíssima influência a exercida pela via ferrea. Outras também muito importantes mas não tão destacadas pela visibilidade decorreram do advento da via ferra. Algumas delas foram:

- a) Supressão do isolamento em que se encontravam as pontas de lança avançadas no sertão. Disso se teriam originado por sua vez não poucas consequências muitas das quais de ordem sociológica, como, por a diminuição do teor do patriarcalismo na organização da família paulista, etc.
- b) Desintegração do latifundio sertanejo e pioneiro do "*rush*" do café. Com a chegada dos trilhos ferreos diminuiu de intensidade o patrircalismo e do isolamento e disso surgiram com um grande barateamento nos transportes maiores "*possibilidades*" de enriquecimento coletivo, de acumulação de capitais, de circulação de idéias e de transações, etc. O latifundio policultor, isolado e patriarcal, era uma forma de divisão da propriedade que se havia modelado e constituído de acordo com o arcaico transporte pelo luar. Suprimido este, de um modo evolutivo, também foi se alterando a divisão da propriedade, embora excepcionalmente persistisse um ou outro latifundio mais resistente ao processo desintegrador. Assim temos que, o fraccionamento da propriedade em S. Paulo começou lentamente ainda no ultimo quartel do século.
- c) Evolução progressiva dos núcleos urbanos já exis-

tentes e criação de outros, com a intensificação do comércio urbano. As facilidades outorgadas pelo transporte ferroviário permitindo a residência nas cidades, aumentou muito a população dos centros citadinos a custa do meio rural.

- d) Eliminação do regime poliprodutor do latifúndio, que ficou reduzido à monocultura (Ellis, *“Um parlamentar paulista na República”* ou *“Boletim n.º 9 da cadeira de Hist. da Civil. Bras. da Faculdade de Filos. Ciências e Letras da Univ. de S. Paulo”*, pág. 65).

Sim porque, outrora, sem poder receber de fóra, devido aos transportes caros, tardos, lerdos, difíceis e enferrujados, a propriedade agrícola cafeeicultora era obrigada a produzir de tudo, para o consumo local. Depois, quando a ferrovia facultou, de modo impressionante, os transportes, possibilitando o enorme barateamento, a imensa facilidade e velocidade das comunicações, os latifúndios, dispensados da poliprodução, podiam receber de fóra o que fossem precisando. Com isso, eles se foram especializando na produção cafeeira, e se transformaram em monocultores, se fazendo iguais aos do Vale do rio Paraíba, que não haviam conhecido o isolamento dos sertões do Oeste paulista.

- e) Cessação paulatina das importações maciças de muares. Daí a província do Rio Grande do Sul deixou de receber as quantias correspondentes às vendas de muares. Assim, S. Paulo, recebendo anualmente do sul, cerca de 50.000 muares como vimos no capítulo especializado sobre o assunto e cada muar valendo em média 50\$000 réis, como

nos mostra o prof. Taunay na sua "*Historia do Café*", IV, temos que a economia gaucha recebia por ano, cerca de 2 mil e quinhentos contos de réis, o que multiplicado por 20 para se saber do que essa quantia valeria hoje, temos que isso seriam cerca de 50 mil contos de réis, que um total imenso, em se tendo em conta que o Rio Grande do Sul albergava uma minúscula população de cerca de 150 mil habitantes em 1834, segundo o prof. Taunay, "*Hist. do Café*" III, 38, citando H. Say. Para se ajuizar como isso era prodigioso, para uma população tão minúscula, temos que comparar esse total com a exportação paulista que no ano 1853-54, foi, segundo Taunay, "*Hist. do Café*", III de 1.700.000\$000 réis, mais ou menos. Ora, S. Paulo tinha então cerca de 550.000 habitantes. Dessa série de raciocínios e de cálculos, tira-se a conclusão de que a exportação rio-grandense era colossal. O advento da ferrovia revolucionou essa situação! Pode-se com facilidade aquilatar o que teria significado para o Rio Grande do Sul, a substituição do transporte em S. Paulo. Foi uma perda formidável! Por aí se verifica que, um acontecimento pode repercutir alhures, aí causando um grande número de consequências. E' por isso que, para um historiador se faz mister o emprego do cerebro e do raciocínio, além do documento bem interpretado e não unicamente descrito.

- 45.º — Enquanto isso prosseguia, na governação imperial continuava a furiosa demagogia em torno da pseudo libertação do escravo. Em 1885, foi posta em vigencia a inutil lei dos sexagenarios. Foi mais um golpe

desferido no direito de propriedade, na capitalização de partes da nação e na economia do país.

Os loquazes e palradores congressistas do 2.^o Império só tinham atenções para com a demagogia em torno do “*idealismo utópico*”, baseado no falso liberalismo que imbuía a atmosfera reinante na época. Prosseguindo nessa saída, três anos depois a libertação definitiva estava implantada pelo Governo central. Foi uma medida injusta, iniqua, inútil, anti econômica e contraproducente. Injusta, porque feria mais a uns do que a outros. O onus deveria recair sobre toda a Nação. Como foi feita ela atingiu mais precisamente os que produziam. Foi uma seleção inversa!

Iniqua, porque feriu o direito de propriedade, violando principios basicos da organização social. Faltou a indenização.

Inútil, porque a escravidão se extinguiria mais algum tempo pois as fontes alimentadoras tendo cessado completamente havia mais de um quarto de século.

Anti econômica porque impossibilitou, ou pelo menos adiou a expansão rural do país, e mais particularmente a do café. Não se pense, pelas idéias supra que eu seja favoravel à escravidão ou adepto da superioridade racial.

Penso que a libertação dos escravos era uma medida que deveria fatalmente ser tomada. Mais cedo ou mais tarde, isso teria de acontecer. O Brasil não podia fazer exceção, na evolução mundial. Poderíamos entretanto ter escolhido a ocasião e a forma de se executar a libertação. Esta deveria ter sido levada à cabo com indenização para os prejudicados. A Nação que suportasse o onus da medida, a qual

sendo humanitária deveria recair sobre toda a população e não apenas sobre os elementos proprietários de escravos, que por isso mesmo os mais ativos e eficientes. Ao par dessa libertação, seria de se desejar de verdadeiros estadistas, providencias que fizessem suprir a mão de obra que nos era arrancada abruptamente quando dela mais precisavamos para a nossa expansão cafeeira. O meio de se conseguir isso não teria sido difficil para os dirigentes imperiais.

Esse meio que se afigura facilimo, teria sido o recurso à imigração. Porque não tiveram olhos para isso os nossos dirigentes de então? Dir-se-ia que a imigração externa seria impossivel então! Por que? Nos Estados Unidos ela vinha se fazendo sentir à razão de centenas de milhares de imigrantes por ano. Entre nós mesmo, já no primeiro Imperio, núcleos imigratórios haviam se estabelecido no Rio Grande do Sul, depois Feijó tentou promover por intermedio de Barbacema, a vinda dos irmãos moravios e mais tarde, Vergueiro fixou em Ibicaba em Limeira, não poucos imigrantes que depois se diluiram na população da provincia. Eis que, teria sido possivel aos governantes imperiais, em vez de cuidarem de bizantinismos, promovessem a substituição do braço que vinham de libertar, pelo imigrante. Dir-se-há que eu estou sendo contraditório, pois, que havendo estabelecido uma equação fatal em seus termos imperativos, a imigração deveria vir espontaneamente. Puro engano! Eis que a equação que estabeleci, já contem um termo que, entre as condições sociais e economicas mais ou menos favoraveis e avolumadas compreende a situação da região de emigração e os esforços despendidos pelos dirigentes da mesma, no

sentido de incentivar a imigração. Mas se, entretanto, não fosse possível promoverem a imigração externa, porque não cuidaram da imigração interna? Na impossibilidade de serem conseguidos imigrantes no exterior, pergunta-se porque não recorreram à imigração interna? Nós, da posteridade, temos direito de formular essa pergunta e a resposta se faz por si mesmo, pois muito ao contrario de a imigração interna ter sido açoroçada, ela foi dificultada e tentaram até proibi-la.

46.^o — Só na penultima década do século, o problema foi tratado com seriedade e a imigração externa começou a afluir. Seria entretanto muito mais de se esperar que essa imigração se fixasse de preferência na Provincia do Rio de Janeiro, nas proximidades da Côrte, com todos os recursos oferecidos por essa cidade litoranea. Mas tal não se deu, a corrente imigratória foi se fixar em localização muito distante no sertão, longe dos aconchêgos dos recursos, dos confortos e das facilidades do litoral ameno e suave ao alcance da patria. Por que isso? Sim, porque a história de um fato compreende a sua explicação, a fim de bem restaura-lo, pois uma simples constatação do fato não é o bastante. Assim, se faz mister uma interpretação mais rigorosa e profunda do acontecido. Mesmo porque, tenho a impressão de que esse acontecimento, foi dos que se revestiu da maior importância, pelas consequências que projetou, como é de obvia concepção.

47.^o — Será possível a adaptação do europeu em geral à mesologia tropical? Gilberto Freyre, na sua "*Casa Grande Senzala*", citando copiosa bibliografia, conclue pela negativa, em relação ao nordico. Ripley,

o autor do magistral "*The races of Europe*" vai além, em suas conclusões, pois diz que o europeu em geral não pode se adaptar ao meio tórrido.

Não é fóra de proposito o que afirmam esses eminentes mestres pois como é sabido, somos compostos organizados de centenas de aparelhos delicadíssimos, os quais funcionam regularmente em certas circunstâncias. Se estas foram alteradas, naturalmente o comportamento também será alterado.

- 48.^o — Enquanto isso acontecia em relação a S. Paulo, como vimos o Rio Grande do Sul, com o advento mais ao norte, da ferrovia, ficou privado de sua grande fonte de renda e como reflexo dessa situação econômica, vemos essa parte da União brasileira regredir na escala de importância no concerto das diferentes regiões do país. Isso é amplamente confirmado pelas estatísticas. Esse fenômeno era tanto mais de acontecer que S. Paulo, graças ao advento da cafeicultura, ia passando todas as demais unidades brasileiras, até chegar ao primeiro lugar, deixando as demais a perder de vista. Imagine-se o que será amanhã! Essa modificação não foi só econômica, ou antes a modificação econômica é à causa das que se apresentam como méras consequências, entre as quais a de ordem demográfica.

Como as estatísticas nos demonstram a população paulista, que em 1872, quando se iniciou o regime da monoexportação, (porque até então, São Paulo exportava café e açúcar), quando teve vigência plena o transporte terrestre ferroviário e marítimo a vapor e quando teve lugar o grande "*rush*" do café, subia a cerca de oitocentos e trinta mil habitantes. Depois, com o decorrer do tempo, atuando como

causa produtora, a produção e exportação do café agiram sobre a população primitiva de S. Paulo e esta teve um enorme aumento demográfico, atingindo hoje um total doze vezes o registrado no ultimo quartel do século passado.

- 49.^o — Essa situação de enfraquecimento da periferia brasileira do Rio Grande do Sul, que com o fim do ciclo do luar, entrou em doloroso declínio, em relação às demais unidades da comunhão brasileira; concomitante com a situação paulista, a qual correspondia a uma verdadeira apoplexia do centro, causava um palpável e evidente reajustamento politico ou uma modificação no equilibrio nacional, no sentido de maior centralização.

Essa apoplexia do Centro com a subita anemia da periferia, no julgamento lucido de Nelson Werneck Sodré, causando um enorme aumento de centripetismo, com eliminação da força centrífuga causada pelo passado engurgitamento da periferia. Esse fenômeno foi a melhor força aglutinadora da unidade brasileira a qual se conservou integra durante todo o periodo do 2.^o Imperio. A Republica com os seus 50 anos de vigencia, evoluiu essa situação nesse mesmo sentido exacerbando-a, consolidando assim a unidade nacional e de tal forma que a aglutinação se transformou em sólido cimento, que retém definitivamente as partes. Isso não quer dizer que nas diversas partes brasileiras não haja força centrífuga! Há e muita! Tenho a impressão que o Brasil ainda não atinou com a verdadeira forma constitucional que deve reger e acomodar todas as suas díspares e até antagonicas regiões, (Ellis, "*Confederação ou Separação*").

50.^o — Na evolução da economia cafeeira, crises financeiras resultantes da super produção se fizeram sentir e, na proporção em que esses verdadeiros terremotos se faziam sentir, a monoprodução cafeeira ia dando lugar à poliprodução, com o que a propriedade foi se desintegrando ainda mais, a ponto de atingir o regime da pequena propriedade que o que hoje reina no território paulista e é constatado pelas estatísticas.

51.^o — Corroborando nesse sentido, isto é na divisão da propriedade em S. Paulo, se fizeram acentuar outras forças :

- a) *Libertação dos escravos*, com o que o domínio escravocrata foi desaparecendo com o poder e o prestígio do velho senhor feudal, que se havia se enrigecido e estruturado a sua mentalidade no regime de "*autoritas máximas*" de um extremado patriarcado. Se a libertação dos escravos não poz termo ao regime patriarcal, entretanto foi uma força grande atuando no sentido individualista.
- b) *A extensão da rede ferroviária*, oferecendo transportes baratos para novas zonas que se foram gerando com o crescimento vegetativo da população estadual, com o aumento dos capitais e com o enorme avolumamento dos transportes.
- c) *A vinda e a fixação da imigração*, que sem dúvida, fizeram com que os grandes lucros auferidos com o café fossem muito mais repartidos, aquinhoando com a euforia financeira um numero de pessoas talvez cem ou mil vezes mais. Isso quer dizer que, com o trabalho remunerado, os proveitos oriundos do café formando a fortuna

pública, foram muito mais diluídos na massa populacional.

Antes, durante o regime servil, os lucros resultantes das vendas dos produtos paulistas ficavam acumulados com poucos privilegiados.

Depois, durante o período do trabalho remunerado a situação toda se modificou, pois o cafeeiro teve de repartir os seus lucros com os seus assalariados. Estes, ao fim de algumas décadas de trabalho na lavoura cafeeira aplicaram suas economias nas zonas novas, formando novas fazendas. Estas tinham que ser mais ou menos minúsculas em área territorial. Daí a pequena propriedade.

52.^o — A demografia em S. Paulo confirma a regra geral, isto é, acompanha a euforia econômica.

APÊNDICE

A ESTRADA DE S. PAULO AO RIO GRANDE DO SUL NO SÉCULO PASSADO

Orville Derby

As primeiras estradas feitas pelos antigos Paulistas no sertão ao sul da cidade de São Paulo, as do século XVII de que resultou a destruição das missões jesuitas e bem assim a expulsão dos Hespanhóes da região ao norte do Rio Uruguay, não deixaram vestígios de si na forma de vias permanentes de comunicação, ou de occupação effectiva do vasto territorio conquistado.

• Por muitos annos depois destes acontecimentos, a posse portugueza effectiva, fóra da zona do littoral, ficou limitada às de Itapetininga no actual Estado de São Paulo, e de Curityba no actual Estado do Paraná, não se sabendo se houve, ou não, comunicação, por terra entre estes dois centros. Com a fundação, em 1737, de estabelecimentos portuguezes nas visinhanças da estrada da Lagoa dos Patos, houve necessidade, para a defeza e manutenção destas nascentes povoações destinadas a servirem da base para a conquista e povoamento do actual Estado do Rio Grande do Sul, de uma ligação terrestre e mais segura do que a maritima com o centro paulista. As diversas guerras com os Hespanhóes deram grande importancia a esta estrada, que ao mesmo tempo tornou-se uma das principaes vias commerciaes do Brazil e assim se tem conservado até hoje.

Faltam noticias minuciosas sobre a data exacta (1) e a historia da abertura desta estrada.

E' porém certo que uma vez aberta, não tardou a se fixarem n'ela diversos moradores permanentes que, abrindo fazendas ou simples ranchos para a commodidade dos viajantes, estabeleceram centros de populações dos quaes alguns se desenvolveram e passaram á categoria de villas ou cidades, ao passo que outros ficaram como simples povoações ou sitios sem bastante importancia para figurarem nos mappas modernos.

Já em 1749, o Mappa das Cortes, organizado em Lisboa para servir nas negociações do tratado de limites com a Hespanha, figura esta estrada por uma serie de signaes representando estabelecimentos fixos espaçados de maneira a indicar que o factor determinativo da sua fundação era a marcha diaria das tropas, quer militares quer commerciaes, e as facilidades de agua-da e de culturas para o supprimentos das suas necessidades. Conforme as investigações do Barão do Rio Branco, resumidas na sua magistral "Exposição ao Arbitro" da questão de limites com a Republica Argentina as informações em que se baseava o auctor do Mappa das Cortes para modificar e augmentar nesta parte os mappas existentes dos Jesuitas eram fornecidas pelo General Silva Paes, fundador dos estabelecimentos de 1737 no Rio Grande do Sul, e que talvez tivesse transitado pelo elle. O officio de 8 de Fevereiro de 1749 do Secretario de Estado, Marco de Azevedo Coutinho, (citado pelo Barão do Rio Branco, p. 149) diz que a parte relativa as possessões portuguezas no sul foi tirada do Mappa Geographico do Padre Diogo Soares (1).

(1) — É de presumir que a data fosse posterior a 1737, sendo porém possivel que fosse anterior à fundação definitiva das povoações no Rio Grande do Sul. O catalogo da Exposição da Historia do Brazil traz, sob o n.º 1488, o seguinte titulo, — "Nova e 1.^a Carta da Terra firme e Costas do Brazil ao Meridiano do Rio de Janeiro, desde o Rio da Prata athé Cabo Frio, com o novo camº do Certão do Rº Grde, athé a cde. de S. Paulo. O. E. D. ao Poderozissimo Rey e Sr. D. João V. pelo P.

E' de presumir que a representação destes pontos no dito mappa fosse determinada por um simples roteiro, dando com toda a exactidão a sua posição com referencia aos cursos de agua (cujo seguimento para o interior era aliás desconhecido) e com approximação o rumo e a distancia de um pouso a outro (2).

Infelizmente o mappa não dá os nomes das situações representadas, nem os dos rios cortados pela estrada, com a excepção de um affluente do Iguassú, denominado Itupeva, que não figura nos mappas modernos, mas que parece ser o que desagua perto do Porto da União e que é hoje conhecido pelo nome de Canoinhas.

Durante os annos de paz que se seguiram ao Tratado de Madrid de 1750, esta estrada serviu apenas de via commercial, cuja importancia devia ter crescido com o crescente desenvolvimento dos estabelecimentos portuguezes no Rio Grande do Sul. Estando a Capitania de S. Paulo sem governo especial durante este tempo (1748-1764) é de presumir que pouco ou nada fosse feito officialmente para a povoar e conservar. Restabele-

M. Diogo Soares S. J. seu G. R. (Geographo Real) no mesmo Estado. 0, m. 842 x 0,694. Original? a aquarella. Exp. Arch. Mil". — Esta carta que deve estar ainda conservada no Archivo Militar do Rio de Janeiro não tem data, porem outros trabalhos cartographicos do mesmo auctor mencionados no dito catalogo são datados de 1730 e 1731.

(2) — Como o mappa representa diversos detalhes que são certamente posteriores á expedição do General Silva Paes em 1737, parece que a contribuição deste era bastante importante ou então que o mappa já referido do Padre Diogo Soares foi confeccionado depois desta data. Quasi todos os antigos mappas brasileiros (e nos detalhes grande parte dos modernos) são baseados em taes roteiros ou informações dos vaqueanos. Na falta de um levantamento geodesico ou feito com instrumento, o mais seguro de se fazer um esboço geographico de uma região desconhecida é de facto com os taes roteiros e informações que, empregados com criterio, dão um mappa cuja approximação á verdade é, muitas vezes, surprehendente.

cido, em 1764, o governo independente de São Paulo com um governador, D. Luiz Antonio de Souza Botelho Mourão, extremamente emprehendedor e especialmente empenhado na exploração e povoamento do vasto sertão da Capitania, e tendo ao mesmo tempo de organizar e expedir os contingentes de tropas e munições para a guerra que tinha rebentado de novo no sul, a estrada recebeu especial atenção por parte do governo.

A parte ao norte do Iguassú serviu de base para os as numerosas expedições de exploração e povoamento nos sertões de Tibagy e Ivañy, e, para dominar os indios na parte da estrada que se approximava da Serra de Paranapiacaba, resolveu-se a fundação de Itapeva ou Faxina, cujo desenvolvimento dentro de poucos annos lhe grangeou o titulo de villa. Para maior garantir as communicações com o Rio Grande do Sul, D. Luiz Antonio cuidou no estábelecimento de um centro mais forte de população na região do alto Uruguay, escolhendo para este fim a fazenda ou pouso das Lages, elevado à villa em 1766. Em 1766, D. Luiz Antonio remetteu para a Corte um mappa de grande parte da America Meridional que indubitavelmente representava esta estrada naquella epocha, mappa que infelizmente parece que se perdeu.

O mappa onde os detalhes dessa estrada vem representados com mais minudencia é de origem hespanhola e incidentalmente mostra a grande importancia que os hespanhóes attribuiram a esta via de communicação, que para elles era uma ameaça constante para as suas possessões do Rio da Prata e, na hypithese de um movimento offensivo, um meio de alcançar os seus inimigos no seu centro continental mais forte, a cidade de São Paulo.

E' este o grande mappa da America do Sul, organizado em 1775 pelo geographo real da Hespanha D. Juan de la Cruz Cano e Almedilla, que dá quarenta e tantos nomes de localidades entre São Paulo e Viamão, isto é, um roteiro quasi completo dos pousos nesta longa jornada. E' realmente curioso ver figurar neste mappa do continente, em que só teriam logar os

nomes das povoações de certa importancia, tanta riqueza de designações que, na maioria dos casos, provavelmente representavam simples ranchos de tropeiros apenas. Nenhum mappa conhecido de origem portugueza representa a estrada São Paulo-Rio Grande com equal somma e minudencias. Por exemplo, o da Capitania de São Paulo, organizado em 1792 por Monteziinho, apesar de ser mappa local e não geral, é muito menos detalhado a este respeito. E' de presumir que os detalhes dados por Olmedilla fossem fornecidos por algum prisioneiro ou desertor portuguez, ou talvez por algum espião espanhol mandado de proposito para este fim. Os nomes são muitas vezes estropiados ao ponto de ser difficil reconhel-os; mas tanto quanto se pode julgar o roteiro é bastante exacto. As informações, ou roteiro, que serviram para a confecção deste mappa devem ser anteriores á administração de D. Luiz Antonio de Souza, visto que não dá o nome de Lages, que somente nesta epocha começava de tomar importancia especial.

No archivo de São Paulo, o documento mais valioso que se encontra a respeito desta estrada, é a seguinte ordem de marcha que ficou registrada, como annexo a um officio com data de 21 de Outubro de 1775 do governador, Martim Lopes Lobo de Saldanha, ao Tenente-General João Henrique de Bohm, comandante das forças em operação no Rio Grande do Sul.

TRANSITOS POR ONDE HÃO DE MARCHAR AS
COMPANHIAS DE CAVALLARIA DE VOLUNTARIOS
REAES DE SÃO PAULO PARA O EXERCITO DO RIO
GRANDE DE SÃO PEDRO;

- 1.º — Da cidade de São Paulo á Carapecuuba.
- 2.º — Da Carapecuuba, o Baruiymerim.
- 3.º — De Baruiymerim, aos Barreiros para lá do matto Payol.
- 4.º — Dos Barreiros, ao Olho de Agua.

- 5.º — Do Olho de Agua, a Felipe Guental.
- 6.º — De Felipe Guental, a Opanema.
- 7.º — De Opanema, ao Rio de Sarapuu de baixo.
- 8.º — De Sarapuu de baixo, á Fazenda de Pederneiras.
- 9.º — Da Fazenda de Pederneiras, ao Porto de Tapetininga.
- 10.º — Do Porto de Tapetininga, á Percaria.
- 11.º — Da Pescaria, a Parnapitanga.

Todos estes transitos são de quatro legoas e alguns de menos.

- 12.º — Da Parnapitanga, ao Sitio do Rio de Piahy tem três legoas de distancia, com passagem de Rio de canoa.
- 13.º — Do Sitio de Piahy, á Fazenda da Escaramussa, dista quatro legoas.
- 14.º — Da Fazenda da Escaramussa, ao Sitio de Taquari, dista quatro legoas.
- 15.º — Do Sitio de Taquari, ao Sitio de Perituba, dista quatro legoas.
- 16.º — Do Sitio de Perituba, á Fazenda de São Pedro, dista quatro legoas.
- 17.º — Da Fazenda de São Pedro, á Fazenda de Murongaba, dista quatro legoas.
- 18.º — Da Fazenda de Murongaba, ao Sitio de Jaguariayba, dista cinco leguas, com passagem do Rio, e canoa,
- 19.º — De Jaguariayba, á Fazenda da Cinza, dista cinco leguas.
- 20.º — Da Fazenda da Cinza, ao Atterrado Grande, abaixo das Furnas, dista quatro leguas e meya.
- 21.º — Do Atterrado Grande, á Fazenda do Capitão Francisco Carneiro Lobo, dista quatro leguas e meya.
- 22.º — Da Fazenda do Capitão Francisco Carneiro Lobo, ao Sitio de Tapanhuacanga, dista quatro leguas.
- 23.º — De Tapanhuacanga, á Fazenda do Boqueirão, dista quatro leguas e meya.

- 24.^o — Do Boqueirão, á Encruzilhada do Carrapato, dista quatro leguas e meya.
- 25.^o — Do Carrapato, á Fazenda do Lago, dista quatro leguas.
- 26.^o — Da Fazenda do Lago, á Fazenda do Ferrador, dista cinco leguas.
- 27.^o — Da Fazenda do Ferrador, ao Registro de Curitiba, dista cinco leguas.
- 28.^o — Do Registro de Curitiba, a Santo Antonio da Lappa.
- 29.^o — De Santo Antonio da Lappa, ao Campo do Tenente.
- 30.^o — Do Campo do Tenente, a outra banda do Rio Negro.
- 31.^o — Do Rio Negro á Butiatuba.
- 32.^o — De Butiatuba, a Oguraypú.
- 33.^o — De Oguarypú, á Estiva se entra no matto de São João.
- 34.^o — Da Estiva, a Sima do Morro Grande.
- 35.^o — Do Morro Grande, ao Tacuaral.
- 36.^o — Do Tacuaral, onde se sahe do Matto, á entrada do Matto do Espigão.
- 37.^o — Da entrada do Matto do Espigão, á Espichada fóra do dito Matto.
- 38.^o — Da Espichada, á Sepultura.
- 39.^o — Da Sepultura, á Ilha.
- 40.^o — Da Ilha, á Ponte-Alta.
- 41.^o — Da Ponte-Alta, a outra banda do Rio das Mirombas.
- 42.^o — Do Rio das Marombas, aos Curitibanos.
- 43.^o — Dos Curitibanos, ao Rio dos Cachorros.
- 44.^o — Dos Cachorros, á Ponte-Alta.
- 45.^o — Da Ponte-Alta, a outra banda do Rio das Canoas.
- 46.^o — Do Rio das Canoas, a Lourenço da Rocha.

47.º — Do Lourenço da Rocha, a Villa das Lages, que não chega a ter duas leguas.

Todos os mais transitos são de quatro leguas, e alguns de menos.

Da Villa das Lages, se entra nos Marcões do Continente do Rio Grande, onde os transitos são um pouco puxados, por conta dos pastos para os cavallos.

* * *

Na organização desta ordem de marcha houve evidente empenho em regular, quando fosse possível, a distancia diaria pela media de quatro leguas, e apparentemente tambem em evitar os pousos nas povoações maiores que, como Sorocaba, Itapetininga e Itupeva (ou Faxina) que já nesta epocha eram villas, foram deixadas ao lado ou no meio da marcha diaria. Como só vem mencionados os pousos que devem ser occupados pela tropa, este roteiro não dá a relação completa dos estabelecimentos ao longo da estrada, e nos casos de discordancias entre elles e os mappas, estas podem ser devidas em parte a estas localidades intermediarias e em parte á synonymia. Como em todos os roteiros, as localidades são designadas ora por um nome local, ora pelo seu dono (que é variavel), sendo possível que muitas destas discordancias sejam verdadeiros synonymos.

Para a historia da região e do desenvolvimento das suas vias de communicação, é interessante estudar esta ordem de marcha comparando-o com os mappas antigos e modernos.

Para os fins deste estudo será conveniente considerar a estrada por trechos marcados por pontos que já nequelle tempo ou modernamente se desenvolveram á categoria de villas ou cidades. Estes trechos são:

São Paulo á Sorocaba.

Sorocaba á Faxina.

Faxina ao Rio Negro.

Rio Negro a Leges.

Lages a Porto Alegre.

Os mappas antigos não dão detalhes alguns relativos á antiga via de communicação entre São Paulo e Sorocaba. O das Cortes e o de Olmedilla (este dá o nome de Jarocabas) figuram apenas os pontos extremos e o de Montezinho de 1792 dá apenas os pontos intermediarios de Pinheiros e São Roque. A ordem de marcha, indo pela estrada antiga que se bifurca da de Itú, indica que a mais directa por Cotia e São Roque não existia ainda, ou que não estava em condições de ser preferida (3).

Os pousos são :

Carapecuuba, (Carapicuiba), antiga aldeia de Indios que ainda conserva o mesmo nome.

Baruiry merim, que é evidentemente a actual povoação de Baruary e que figura no Mappa de Montezinho de 1792 na margem do Tieté.

Barreiros para lá do Matto Payol, deve ser no districto de Araçariguama, onde o nome Payol é conservado no Corrego do Payol.

Olhos de Agua, pequena povoação proxima a actual estação de Dona Catharina no ramal de Itú da estrada de ferro Sorocabana.

(3) — Nas notas colleccionadas pela Comissão de Estatistica de 1888, a fundação da Cotia presume-se ter-se realisado no anno de 1713 e a elevação de São Roque á freguezia no anno de 1769. Sobre a data da abertura da estrada que liga São Roque á Sorocaba não se encontra referencia alguma.

Felippe Guental, que deve ser algum pouso antigo perto da cidade de Sorocaba, (4), o qual ficava como ponto intermediario da marcha do 6.^o dia.

No trecho da estrada entre Sorocaba e Faxina o Mappa das Cortes só indica um pouso sem nome, porém em posição que corresponde ao Porto de Itapetininga, e o de Olmedilla tem diversos nomes que serão mencionados abaixo. Os nomes indicados na Ordem da marcha são os seguintes:

Opanema, que é evidentemente a passagem do rio Ipanema na estrada de Campo Largo e acima do morro do mesmo nome.

Sarapuú de baixo, passagem do rio Sarapú ou Sarapuhy.

Fazenda das Pederneiras, que deve ser entre Alambary e Itapetininga (fundada em 1770), onde ainda se conserva o nome do correjo das Pederneiras. Em posição correspondente, o mappa hespanhol dá o nome "Registro" que talvez indique que existia por alli um registro do qual se perdera a tradição.

Porto de Ipetinínga, o mappa de Olmedilla dá na margem de um rio que corresponde ao Itapetiniínga o nome "Cubaz" provavelmente o do morador no

(4) — O mappa de D'Anville de 1748 não traz o nome de Sorocaba, mas uma povoação "Cativa" e um rio "Britida" em posição que corresponde regularmente com a da cidade e rio. Sorocaba. Entre esta e São Paulo há uma povoação de São Felippe. No mappa anterior do mesmo auctor, publicado em 1734 nas "Lettres Edificantes et Curieuses écrites des Missiones Etrangères par quelques Missionnaires de la Compagnie de Jesus", há além destes nomes o de "Berusacaba" (Araçoiaba). Como o mappa de D'Anville foi confeccionado com os dados fornecidos pelos Jesuitas, é de presumir que estes nomes foram encontrados em alguns escriptos dos padres da companhia.

porto, ou n'um dos dois pousos seguintes que não vem mencionados no mesmo mappa.

Pescaria. Este nome ainda se conserva n'uma fazenda proxima á margem direita do Paranapinema.

Paranapitanga. Provavelmente na margem do pequeno rio do mesmo nome. O mappa de 1792 tem o nome do Cel. Joaquim Manoel nesta posição.

Sitio do Paihy, que tem signal no Mappa das Cortes e o nome "Pedroso" no de Olmedilla. Este ultima nome indubitavelmente se refere a Antonio Furquim Pedroso que, conforme a chronica, fundou, em 1766, a povoação de Itapeva da Faxina, no lugar denominado "Vila Velha" donde, depois de elevada á categoria de villa em 1769, foi removida para o sitio actual. A occorrença deste nome é uma indicação valiosissima da exactidão do mappa hespanhol, mesmo nos casos em que não concorde com as outras informações mais ou menos contemporaneas.

Fazenda da Escaramussa. Este nome ainda se conserva. O mappa hespanhol tem "escama" que é provavelmente o nome correcto estropiado.

No trecho entre Faxina e Castro, que ainda não existia, há os seguintes pousos.

Sitio de Tacuari.

Sitio de Perituba. Estes dois sitios são evidentemente nas passagens dos rios Taquary e Piritiba que não figuram no mappa de Olmedilla o qual tem, porem o nome estranho de "Hangua" em posição que corresponde pproximamente com a de Piri-

tuba. Como o mesmo mappa dá nesta região o nome de “taguás” a um rio que é evidentemente o Itararé, pode-se suppor que Hanguá seja erro de cópia por Itanguas. De facto existe conforme informações de um viajante que percorreu ultimamente esta região, um Lageado de Itanguá cerca de meia distancia entre os rios Itaquary e Pirituba.

Devo no obsequio do sr. C. F. Scheler a seguinte nota que muito esclarece a parte paranaense da antiga estrada. O Coronel João Martins, morador em Castro, de cerca de 60 annos de idade, que viajou muito como tropeiro no N. de Paraná a S. de São Paulo deu as seguintes informações sobre a antiga estrada entre S. Paulo e Curityba em territorio paranaense:

“De S. Pedro de Itararé, uma povoação relativamente nova em S. Paulo, passa-se primeiro a antiga fazenda “Morungaba”. O actual dono, Coronel do Canto Silva, mora nesta fazenda no lugar denominado “Barbozas”. A “Tapera”, a antiga casa da fazenda, fica mais distante a E. Para chegar lá passa-se primeiro um pequeno morro depois um lageado (pequeno riacho) de onde se avista a “tapera” encostada no primeiro morro de Morungaba (que tem mais de um ponto culminante). Indo para o S. atravessa-se o rio Jaguaricatú e as fazendas Postinho, Limoeiro e Tucunduva aonde tem plantações de café e criação de gado. Esta ultima fazenda pertence hoje á Companhia Frigorifica. Depois passa-se a fazenda “Samambaia” antigamente pertencendo ao Barão de Antonina, actualmente ao Coronel Domingos Antonio da Cruz. Atravessando a ponte do rio Jaguariahyva nesta fazenda, entra-se na villa do mes-

mo nome, que recebeu este nome pela fazenda, em que foi edificada. A antiga casa d'esta fazenda, onde já houve uma pequena povoação, fica além de uma restinga, onde se avista taperas. Esta fazenda communica com a das Cinzas. Deixando a fazenda das Cinzas entra-se no "matto ou serrinha das Furnas", D'ahi chega-se ao Aterrado Grande, ou Capella do Sr. Menino, aonde fica hoje Pirahy. O dono desta fazenda era há 50 annos o Capitão Francisco Carneiro do Lobo que porem morava retirado da villa Jaguariahyva n'um outro sitio. De Pirahy até Castro seguiu-se pelo caminho actual. Passando Castro entra-se na fazenda "Carambehy" que foi de um Capitão Mór. A mulher d'elle, D. Francisca Carambehy morreu há 50 annos muito velha. Ligado a esta fazenda era a do Boqueirão. A casa ficou três legoas da cidade da Ponta Grossa e a N. 10.^o E. desta cidade. Uma outra fazenda muito velha chama-se Carrapato, que demora alem do Tibagy e a S. 20.^o W. da Ponta Grossa. Ponta Grossa era uma pequena povoação encostada a uma "pontagrossa de matto", distante 1½ km. da cidade actual mas muito mais baixo. Existem ahi casas, que se avista do cemiterio. Da fazenda dos Carrapatos passa-se a fazenda Santa Cruz (aonde existe ainda a capella mais antiga n'esta região), que pertencia ao Capitão Joaquim Gonçalves Guimarães que morreu em 1885? com 90 annos de idade. De lá chega-se á fazenda do Lago. A casa ficou 1½ legoa de Palmeira. De Palmeira ao antigo registro acha-se perto da estação "Tamanduá" — A ultima parte deste caminho deste Ponta Grossa até Tamanduá não era comum e o Sr. Coronel João Martins não sabe explicar, porque foi indicado

este transito para as tropas, salvo que era por causa do melhor pasto”.

Fazenda de São Pedro. Este nome ainda se conserva n'uma fazenda que occupa grande extensão de terreno á direita do rio Itararé e que provavelmente teu nome é actual povoação de São Pedro de Itararé no ponto de passagem do rio. O mappa hespanhol não dá este nome mas tem o do Rio Verde que é outro pouso na mesma região.

Fazenda Murungaba. O mappa hespanhol dá a orthographia Morungaba que é mais do accordo com o uso moderno. O nome ainda se conserva n'uma grande fazenda do Estado do Paraná e n'um morro poucos kilometros abaixo de São Pedro do Itararé. O pouso acha-se assignalado no Mappa das Cortes.

Sitio de Jaguariayba. Passagem do rio Jaguarihiva, e talvez no lugar da actual villa deste nome. O mappa de Olmedilla dá “Jaurayba” e entre este e Morungaba, o rio Jaguarahi com os sitio de Samambaya que conforme a nota do Coronel Martins é uma fazenda que ainda conserva o mesmo nome a direita do rio Jaguarihiva estando a povoação deste ultimo nome á esquerda do mesmo rio. O mappa de Montezinho de 1792 tem o nome de Boa Vista para a povoação sobre o Jaguarihiva.

Fazenda das Cinzas. Olmedilla dá “Pinza” que é evidentemente o nome Cinza estropiado.

Atterrada Grande abaixo das Furnas. Este ponto que é assignalado no Mappa das Cortes, tem o nome de “Araraz” no de Oledilla que o colloca sobre um rio Furnas (Furnas). Conforme a nota do Coronel Martins o Atterrado Grande tem hoje o nome

de Pirahy, e a antiga fazenda pertencia talvez depois desta epocha) tambem ao Capitão Francisco Carneiro Lobo.

Fazenda do Cap Francisco Carneiro Lobo. Este ponto se não é o da actual cidade de Castro, é nas immedições. O mappa hespanhol dá o nome de "Rocha". O Capitão Francisco Carneiro Lobo era um dos exploradores do sertão de Guarapuava em 1768 (5). (Archivo do Estado de São Paulo, vol. IV, p. 49) e na occasião da creação da villa de Castro em 1792, era capitão de auxiliares.

Ao sul da actual cidade de Castro as explorações de 1768-1772 tinham aberto diversas estradas na região dos Campos Geraes, entre outras uma para o registro do Iguassú que encurtava a grande volta por Campo Largo onde a estrada São Paulo-Curytiba entrava na de Curytiba-Viamão. A ordem de marcha de Martim Lopes dá os pousos da estrada nova, ao passo que os mappas de Olmedilla e das Cortes dão os da antiga. Ao norte, a bifurcação das duas estradas era na povoação de Pitanguí conforme o mappa de Montezinho de 1792, porem por um esboço que acompanha a petição, em 1789 para a elevação da freguezia do Yapó á villa (Castro parece que era mais para o norte. Os mappas modernos desta região são tão pouco minuciosos que é difficil iden-

(5) — O commandante desta expedição era o Guarda Mór Francisco Martins Lustosa que na Administração de D. Luiz Mascarenhas era Guarda-Mór das novas minas de Santa Anna do Sapucahy, donde se retirou na occasião da passagem deste districto para Minas em 1749.

tificar todas as localidades. Os pousos entre Castro e o rio Negro são os seguintes :

Sítio de Tapanhoacanga. O mappa de Oledilla dá "Coicanga" parecendo haver confusão com a localidade deste nome na margem do Iguassú abaixo do registro. O mappa de 1792 dá "Carambiy", e os modernos "Boqueirão" em posição que corresponde proximamente com este pouso. Conforme a nota do Coronel Martins este sítio, o Boqueirão dos mappas modernos, parecem pertencer á antiga fazenda Carambehy, sendo a fazenda do Boqueirão que vem em seguida uma outra mais proxima a Ponta Grossa.

Fazenda do Boqueirão. Ao que parece, não é actual povoação deste nome sendo mais para o lado de Ponta Grossa, e proximo ao rio Tibagy.

Encruzilhada do Carrapato. E' o ponto donde partiu a estrada para o sertão de Guarapuava, situado a uma legoa da margem do rio Guarauna, afluente do lado esquerdo do Tibagy, e três legoas da Ponta Grossa conforme a narrativa de Affonso Botelho de São Paio em 1772, e a 4½ legoas da fazenda do Boqueirão, conforme a ordem de marcha. E' provavel que o nome ainda exista, bem que não figure nos mappas modernos á mão.

Fazenda do Lago.

Fazenda do Ferrador. Com os dados á mão não é possível determinar a posição exacta destas duas fazendas, nem se tem ellas conserva até hoje os mesmos nomes. Conforme a narrativa de Affonso Botelho, a fazenda do Ferrador não estava muito longe do porto de Caicanga no rio Iguassú, distante 9 legoas de Carrapato, distancia esta que está de accor-

do com a ordem de marcha de Martim Lopes. A nota do coronel Martins dá a fazenda do Lago a $\frac{1}{2}$ legoa de Palmeira.

Registro de Curytiba. Passagem do rio Iguassú na estrada de Curytiba. Nem o Mappa das Cortes, nem o de Olmedilla indica pouso neste ponto, donde se conclue que o estabelecimento do registro era facto recente em 1775.

O mappa de Olmedilla dá entre os rios Yapó e Negro os seguintes pousos que são os da estrada antiga.

Caiaçanga. Sobre um affluente do Yapó. E' provavelmente o ponto Tapanhoacanga da ordem de marcha e talvez o Boqueirão dos mappas modernos.

Pitangui. O mappa de Montezinho tem "Pitanga" com o accrescimo "dos jesuitas", dando a suppor que ali foram encontrados restos attribuidos á occupação jesuitica. O Sr. Rocha Pombo n'um recente escripto no Jornal do Commercio (27 de Novembro de 1897) menciona uma "Igreja Velha" na estrada de Castro a Tibagy attribuindo-a, porem, aos Jesuitas de São Paulo. Como na região dos Campos Geraes há muitas rochas de formas fantasticas que, as vezes, se assemelham a ruínas, é possível que algumas destas tinham sido assim chismadas na linhagem popular. E' certo porem, que os Jesuitas de Guayrá conheceram todo o valle do Tibagy onde tiveram diversos estabelecimentos que vem representados no mappa de 1646-1649. O de Incarnation parece ter sido na região da actual villa de Tibagy e o de S. Miguel perto das cabeceiras do rio, ambas do lado esquerdo. Seria interessante verificar o que há

de exacto sobre restos ou tradições de Jesuitas nesta região. Um viajante recente, o Sr. Erasmo Braga dá noticia de uma egreja attribuida aos Jesuitas em Carambehly.

Tajacoca. O nome Itajacoca figura nos mappas modernos.

Combeju.

Porcos. Conforme o esboço já referido de 1789 são estes os nomes de duas fazendas que ficam a cada lado do alto Tibagy na estrada de Castro a Curitiba.

Cabo Largo. Campo Largo.

Fray Carlos. Conforme a narrativa de Affonso Botelho, a "Fazenda dos Carlos" ficava a 10 legoas de Curytiba e cerca de 6 legoas de Campo Largo. Dahi foi-se em um dia a N.^a S.^a da Conceição de Tamanduá, (que é talvez o ponto "Prelado" de Olmedilla, fora da estrada), Caiacanga e fazenda do Ferrador.

O Mappa das Cortes representa três pousos nas aguas do Tigabâ que se pode suppor serem Castro, Bogueirão e Pitangui, ou tajacoca, e um só nas do Iguassú que pela posição parece ser Lapa.

Existe no Archivo Militar do Rio de Janeiro um mappa inedito que foi organizado em S. Paulo no anno de 1770, para acompanhar uma exposição do governador, D. Luiz Antonio de Souza a respeito das explorações dos Sertões do Tibagy e Ivahy, sendo de suppor que o seu auctor fosse o Tenente Coronel Affonso Boelho de São Paio. Este representa o rio Piahy (Apiahy) como o ultimo affluente

do Paranapanema. Depois vem ao sul um rio sem nome, rio Pintuba (Pirituba) e o Rio Verde que se unem para formar um rio Taquan desaguardo no Tibagy. O Itararé que recebe o Jaguanaiva (Jaguarahiva) que de sua vez recebe o Jaguarcata (Jaguaricatú) é também representado como affluente do Tibagy. E' evidente que nesta epocha os rios desta região só eram conhecidos nas suas cabeceiras nos pontos da passagem da estrada, sendo hypotheticos os seus cursos inferiores a pontos de descarga, e a este respeito as hypotheses do mappa hespanhol são mais acertadas do que as do paulista. O primeiro dá acertadamente o Rio Verde unindo-se com um sem nome que é o Itararé, e correndo para o Paranapanema, mas está em erro dando o Pirituba como affluente do Rio Verde. O nome de Rio Taquan dado no mappa paulista ao curso inferior do Rio Verde corresponde em posição com o Rio Itanguás do mappa de Olmedilla. E' possível que os nomes Taquan, Itanguás e Hanguá são todos variantes de um só nome indigena. O Mappa das Cortes de 1749, embora sem nomes, representa melhor os rios desta região do que o paulista de 1770.

Continuando do Registro do Iguassú a ordem de marcha dá:

Santo Antonio da Lapa. A narrativa de Affonso Botelho de 1770 menciona a "Freguezia nova de Santo Antonio do Registro" mas nada diz de um registro nas margens do Iguassú.

Campo do Tenente. Este nome que é conservado até hoje vem também no mappa de Olmedilla que tem ao sul o de "Passa 3.º" sobre um affluente da margem direita do Rio Negro. O mappa de Mon-

tezinho dá a este o nome de “Rio dos Três Irmãos” e representa-o dando uma volta em forma de S de modo que a estrada o corta três vezes, assim justificando a denominação do mappa hespanhol. A mesma configuração e o nome de Passa três são dados no mappa do Brigadeiro Muller de 1838. O nome “Passa Três” figura também nas notícias das recentes operações militares nesta região. O mappa hespanhol dá o nome de “R. Grande Meri” ao rio ao norte do Campo do Tenente (Rio da Vargem), representando-o como affluente do Iguassá.

Outra banda do Rio Negro. Este pouso tem o nome de Curralinho no mappa de Montezinho.

No trecho intermediario entre o Rio Negro e Lages os mappas modernos são tão incompletos que, sem conhecimento pessoal do terreno, é impossivel identificar muitas das localidades das quaes algumas te mindubitavelmente mudado de nome. Os poucos são os seguintes:

Butiatuba. O mappa do Paraná por Carlos Rivierre, publicado em 1875, tem o nome Rio Butiá como synonimo do Rio da Contagem. No mappa de Muller de 1838 o nome Butiá é dado ao segundo ribeirão ao sul do Rio Negro.

Oguraypú ou Oguarypu. A ordem de marcha dá ambas as orthographias. Nada que corresponda a este nome singular se encontra nos mappas.

Estiva onde se entra no matto de São João. Nos mappas modernos o nome Estiva só apparece nos “Campos da Estiva” designando um territorio grande ao sul do Rio Negro. A identificação deste ponto tem a sua importancia na discussão de lúii.

tes entre Paraná e Santa Catharina por ter sido designado o rio, ou ribeirão, de Estiva como divisa entre as villas Curytiba e Lages na occasião da demarcação desta ultima em 1774. Nas discussões havidas tem se dado como perdido o inidentificavel o nome de Estiva, mas com os dados fornecidos pelo documento de Martim Lopes deve ser facil verificar no terreno, a posição exacta do limite original. A região a direito da estrada e ao sul dos rios Negro e Iguassú ainda hoje figura como "Sertão desconhecido" sendo incerto o curso de diversos correios cortados pela estrada, conforme se vê no recente mappa official do Estado do Paraná, publicado em 1896.

Alto (Sima) do Morro Grande. O mappa de Olmedilla dá "Monte de San Juan" entre o Rio Negro e o "Rio Canoas-Meri" (Canoinhas) ? cuja curso inferior tem o nome de "Itapeva", nome este que figura tambem no Mappa das Cortes.

Tacuara! onde se sahe do matto.

Entrada do matto do Espigão. O mappa hespanhol dá o pouso "Espigon".

Espichada fora do dito matto.

Sepultura.

Ilha.

Ponte Alta. Sendo duvidoso que houvesse ponte nessa paragem, é de pressumir que o nome verdadeiro fosse "Ponto Alto", O mappa hespanhol dá "C Alto", "C. Alegre" e "Papaguyas" ao sul do Espigão. O ultimo se acha na margem de um rio sem nome. affluente do Uruguay, que parece ser o Rio das Marombas.

Outra Banda do rio das Marombas.

Curitibanos. O mappa hespanhol divide o nome em “Cori” e “Tibanos” dando assim dois pontos distinctos.

Rio dos Cachorros.

Ponte Alta. Estes dois nomes ainda figuram nos mappas modernos.

Outra Banda do Rio das Canoas.

Lourenço Rocha.

Villa de Lages. Em posição correspondente o mappa de Olmedilla dá “Pueblo e R. S. Thomé”, havendo entre este e Curitibanos o ponto “Fray Juan”.

Na villa de Lages termina o roteiro da Ordem de Marcha de Martim Lopes. O mappa de Olmedilla, porem, dá entre este ponto e Viamão os pousos seguintes :

Tributõs.

P. Altos.

Porcon.

Frutas.

Torrído.

Rio da Paz. Este é representado como affluente do rio “Teviquari” que talvez seja erro por Taquary. Este porem não se estende bastante a leste para alcançar a estrada em questão e, conforme os mappas modernos, todos os pousos entre Lages e Vaccaria pertencem á bacia do Uruguay.

Vaccaria.

Rio da Anta. Este rio é representado como afluente do “*Curucay*” que parece ser o verdadeiro Taquary.

Camisas.

Alto da Sierra.

Rodante, sobre o rio Cahy ou Caiyi. O nome moderno é Rolante.

R. Garabatahy. O nome moderno é Gravatahy.

Viamom. A actual cidade de Porto Alegre.
(Rev. “*Instit. Hist. S. Paulo*” vol. III, 2).

Trabalho muito antigo e já algo absoleto, tendo sido ultrapassado por muita cousa nova, mas merecedor desta homenagem.

QUADRO DO REFLEXO DA PRODUÇÃO CAFEEIRA NAS RENDAS DOS MUNICÍPIOS PAULISTAS

	1836	1841	1846	1851	1856	1860	1864-65	1870
São Paulo	8:800\$000	1:435\$532	8:668\$961	6:560\$000	12:950\$000	32:229\$000	26:804\$000	31:840\$000
São Sebastião	3:024\$000	2:968\$901	3:646\$512	3:646\$512	2:884\$622	3:178\$015	2:528\$270	1:240\$883
Santos	2:200\$000	7:055\$093	2:823\$000	4:463\$050	6:326\$074	14:762\$000	21:535\$000	33:804\$000
Sorocaba	2:065\$000	1:900\$000	2:912\$814	2:645\$206	2:780\$060	6:300\$528	8:994\$392	10:136\$000
Itú	1:457\$600	2:152\$208	2:427\$730	2:271\$785	3:202\$482	6:603\$971	7:146\$080	12:435\$048
Jundiáhy	1:447\$000	6420765	773\$782	1:071\$895	1:000\$000	1:000\$000	2:916\$121	10:000\$000
Lorena	1:170\$000	2:039\$109	2:935\$221	2:115\$522	3:278\$043	4:735\$392	6:018\$327	5:699\$219
Areias	1:150\$000	5:479\$031	8940365	718\$000	2:448\$000	7:184\$229	5:051\$534	3:648\$455
Bananal	1:100\$000	4:870\$920	5:447\$600	5:892\$643	11:850\$000	28:254\$361	36:485\$951	25:993\$748
Franca do Imperador	1:094\$000	1:922\$442	436\$371	836\$110	1:036\$570	2:523\$790	1:853\$875	3:788\$043
Pindamonhangaba	1:045\$000	4:366\$120	3:864\$900	2:479\$711	3:511\$000	4:210\$000	5:286\$433	7:126\$340
S. Carlos (Campinas)	1:023\$000	2:063\$271	2:652\$340	3:065\$564	4:539\$999	15:008\$078	17:767\$000	29:725\$281
Taubaté	1:020\$000	2:044\$845	1:313\$597	1:663\$012	4:078\$212	5:468\$000	7:676\$030	—
Ubatuba	1:000\$400	6:718\$790	9:737\$767	5:062\$223	14:500\$000	15:986\$754	5:579\$402	—
Iguape	1:000\$000	1:872\$837	1:200\$508	1:209\$398	2:174\$000	3:319\$208	4:429\$808	5:980\$300
Atibaia	920\$000	1:780\$608	1:088\$189	384\$210	8090383	1:802\$737	3:021\$012	1:780\$179
Guaratinguetá	912\$000	1:769\$306	2:000\$000	—	2:130\$000	5:507\$620	4:328\$259	10:534\$359
Bragança	800\$000	734\$136	582\$862	1:443\$004	2:288\$627	2:730\$000	7:225\$750	9:225\$380
Mogy Mirim	720\$000	3:327\$272	2:305\$226	1:352\$866	5:072\$717	6:188\$267	4:642\$821	14:640\$676
Jacarehy	660\$000	1:306\$737	1:408\$900	1:273\$851	2:917\$000	1:958\$000	4:066\$480	5:700\$573
São Roque	634\$240	5050520	421\$026	558\$597	599\$970	558\$426	846\$074	1:579\$300
São Luiz do Parahytinga	500\$000	2:292\$524	1:824\$865	485\$395	1:816\$335	1:824\$000	5:169\$221	6:086\$372
Mogy das Cruzes	490\$000	2:014\$953	609\$156	1:416\$229	2:713\$668	1:639\$316	7:066\$405	5:028\$412
Santo Amaro	403\$350	326\$200	370\$932	559\$031	322\$000	825\$960	780\$000	1:216\$000
Itapetininga	360\$000	1:712\$968	737\$070	400\$000	1:265\$000	2:493\$626	2:990\$000	6:582\$417
Constituição (Piracicaba)	3300000	1:268\$722	581\$601	2:330\$220	2:578\$040	4:770\$980	—	8:902\$165
Villa Bella da Princeza	327\$000	1:762\$094	—	1:281\$292	1:764\$046	9630000	1:079\$239	2:972\$000
Porto Feliz	317\$600	1:418\$405	1:068\$692	6610875	920\$809	2:130\$959	5:496\$684	5:007\$669
São José (dos Campos)	274\$000	326\$890	360\$000	479\$432	—	—	—	—
Capivary	264\$000	960\$826	335\$200	744\$001	766\$957	2:466\$970	2:607\$901	8:740\$089
Cunha	232\$000	438\$449	571\$979	694\$129	362\$000	—	1:150\$800	3:267\$358
Itapeva (Faxina)	210\$000	972\$823	393\$820	679\$004	375\$760	907\$320	1:902\$112	2:448\$400
Cananéia	208\$000	410\$932	348\$050	272\$143	331\$010	630\$000	665\$637	1:659\$520
Araraquara	200\$000	7310559	615\$495	186\$220	368\$866	1:605\$760	1:533\$680	—
Santa Izabel	200\$000	633\$700	168\$366	233\$238	244\$000	—	—	1:797\$012
Parahybuna	195\$600	1:673\$002	513\$258	3880914	2:063\$445	3:653\$118	4:318\$779	6:337\$945
Apiáhy	180\$000	312\$890	—	174\$000	115\$640	—	—	—
Parnahyba	153\$910	1:010\$370	355\$730	1:072\$398	652\$545	598\$488	1:354\$577	8410660
Conceição Itanhaem	80\$000	615\$750	3640730	308\$566	191\$310	—	—	236\$400
São Vicente	60\$000	67\$724	51\$846	130\$924	130\$924	—	129\$451	1500833
Batataes	—	598\$722	146\$920	565\$520	710\$000	818\$000	—	2:850\$320
Silveiras	—	—	766\$560	522\$000	1:406\$500	2:018\$000	2:840\$000	3:821\$510
Queluz	—	—	633\$605	439\$000	1:528\$796	3:074\$230	—	6:515\$623
Limeira	—	—	550\$000	3:6070950	1:342\$000	4:721\$233	4:440\$310	7:685\$583
Casa Branca	—	—	499\$387	849\$515	1:123\$030	4:398\$032	6:595\$620	—
Rio Claro	—	—	464\$000	1:716\$000	3:392\$000	5:780\$000	8:9210163	5:134\$036
Tatuy	—	—	258\$326	1:352\$317	6630\$960	2:479\$821	—	2:128\$000
Pirapora (Tietê)	—	—	127\$000	840\$502	843\$838	2:7570795	2:218\$890	—
Guaratuba	—	—	—	2:115\$522	—	—	—	—
Xiririca	—	—	—	709\$032	539\$800	875\$000	—	—
Nazareth	—	—	—	591\$400	2:376\$159	2:701\$495	1:524\$625	1:4024\$012
S. José Parahyba	—	—	—	—	547\$870	2:738\$860	2:3480138	8:048\$420
Bethlem (Itatiba)	—	—	—	—	—	1:412\$000	1:322\$835	2:497\$061
Caçapava	—	—	—	—	—	1:258\$788	—	—
S. Bento Sapucahy	—	—	—	—	—	906\$000	1:064\$000	2:118\$830
Cotia	—	—	—	—	—	731\$120	—	—
Amparo	—	—	—	—	—	756\$054	—	8:075\$010
Santa Branca	—	—	—	—	—	682\$129	1:394\$156	2:331\$598
Penha	—	—	—	—	—	658\$000	—	1:020\$000
Campo Largo (Sorocaba)	—	—	—	—	—	628\$000	914\$565	1:882\$569
Botucatu	—	—	—	—	—	590\$680	1:750\$599	—
Una	—	—	—	—	—	517\$020	1:568\$181	672\$765
S. José do Barreiro	—	—	—	—	—	—	2:367\$652	—
Indaiatuba	—	—	—	—	—	—	1:202\$897	1:310\$000
Indaiatuba	—	—	—	—	—	—	1:063\$500	1:5480450
S. Antonio da Cochoeira	—	—	—	—	—	—	692\$000	900\$000
Caraguatatuba	—	—	—	—	—	—	541\$000	497\$700
Cabreúva	—	—	—	—	—	—	526\$400	843\$974
Serra Negra	—	—	—	—	—	—	524\$480	604\$440
S. José do Parahytinga	—	—	—	—	—	—	—	8:425\$165
Pirassununga	—	—	—	—	—	—	—	6:585\$212
Brotas	—	—	—	—	—	—	—	2:013\$000
C. Bonito Paranapanema	—	—	—	—	—	—	—	1:341\$245
Bethelen Descalvado	—	—	—	—	—	—	—	1:917\$016
Natividade	—	—	—	—	—	—	—	900\$000
Santa Bárbara	—	—	—	—	—	—	—	—

Quadro organizado segundo Taunay, "Hist. do Café"

ÍNDICE

Prefácio	pg.	5
----------------	-----	---

I PARTE

Capítulo	I — Preliminares	"	27
"	II — A Cronologia do Café	"	47
"	III — A Vinda do Café para o Centro Sul ..	"	61
"	IV — O Café no Médio Paraíba	"	73
"	V — O Açúcar, as Gerais e a Política Brasileira no Prata	"	83
"	VI — Consequências Políticas da Prosperidade Aurífera	"	95
"	VII — O Fim do Ouro e a Baixada Fluminense	"	101
"	VIII — A Economia Paulista e os Acontecimentos Políticos do Início do Oitocentismo. — As Guerras Platinas	"	115
"	IX — Ainda o Fim do Ouro e o Fim da Baixada Fluminense	"	119
"	X — A Situação Econômica Brasileira na Primeira Metade do Oitocentismo	"	127
"	XI — O Transporte Terrestre do Café Fluminense	"	139
"	XII — A Concorrência	"	147
"	XIII — O Capital Necessário à Cafeicultura Fluminense	"	155
"	XIV — A Prosperidade Cafeeira Fluminense e os Reflexos Demográficos	"	159
"	XV — O Declínio da Cafeicultura Fluminense	"	169
"	XVI — O Café no Paraíba Paulista	"	175
"	XVII — O Negro	"	191
"	XVIII — O Café e a Independência Brasileira	"	197

Capítulo	XIX — O Aumento do Consumo nos Estados Unidos — O Algodão — O Navio a Vapor — A Batalha do Café	pg 217
"	XX — Ainda o Aumento do Consumo — A Alemanha — A Urbanização, etc.	" 241

II PARTE

Capítulo	I — A Autarquia Paulista	pg. 242
"	II — O Ciclo do Açúcar Paulista	" 259
"	III — O Fim do Açúcar Paulista	" 279
"	IV — O Ciclo do Muar	" 305
"	V — A Estrada S. Paulo-Rio Grande do Sul	" 323
"	VI — A Imaginação e a Cafeicultura	" 333
"	VII — O Café no Oeste Paulista	" 345
"	VIII — O Povoamento do Sertão Paulista	" 361
"	IX — Imigração Interna	" 373
"	X — Ainda o Café no Oeste Paulista	" 385
"	XI — O Consumo, o Preço e a Produção	" 431
"	XII — O Latifúndio Paulista	" 437
"	XIII — O Latifúndio no Norte de São Paulo ..	" 455
"	XIV — O Transporte	" 471
"	XV — Ainda a Vida e a Morte da Aristocracia Rural do Café	" 487
"	XVI — A Evolução Financeira do Café	" 491
"	XVII — O Sul Paulista	" 499
"	XVIII — A Desintegração da Propriedade	" 509
"	XIX — Os Núcleos Urbanos	" 517
"	XX — A Estruturação Social e a Cafeicultura ..	" 521
"	XXI — Ainda a Estruturação Social do Café — Municipalismo — Evolução Psicológica ..	" 529
"	XXII — Imigração	" 549
"	XXIII — A Média Propriedade e a Desagregação do Latifúndio do Oeste Paulista	" 569
"	XXIV — A Rede Rodoviária Paulista	" 575
"	XXV — O Café e a Posição Política de S. Paulo ..	" 579
"	XXVI — O "Rush" para a Esquerda do Tieté ..	" 601
"	XXVII — Declínio do Ciclo do Café — Restauração da Lavoura Paulista — Cafeicultura no Paraná	" 607

Capítulo XXVIII — Crise Financeira do Café na República e Consequências	pg	621
" XXIX — As Consequências do Café em S. Paulo "	"	627
" XXX — Ainda as Consequências do Café em São Paulo	"	633
" XXXI — Conclusões	"	635

A P Ê N D I C E

A Estrada de São Paulo ao Rio Grande do Sul, no Século Passado "	673
Quadro do reflexo da produção cafeeira nas rendas dos municípios paulistas	" 697

ADVERTÊNCIA FINAL

Este livro sae com a ortografia muito heterogênea por vários motivos. Houve muita pressa na ultimação do feitiço material do livro, de modo que a revisão não poudo ser muito cuidada e homogeneizada.

Diversas pessoas fizeram a revisão das provas tipográficas, algumas das quais ficaram com a ortografia como é usada em Portugal, enquanto que outras adoptaram o modo de grafar das palavras, como se usa no Brasil.

Além desta lacuna, eu tive de suprimir dêste trabalho o índice onomástico. É que o volume já estava muito grande. Assim, para não o aumentar ainda mais, cortei a referida parte e mais alguns capítulos que julguei dispensáveis.

Os leitores relevarão essas falhas, que não atingiram a essência do assunto.

a) Alfredo Ellis Jr.

Boletins publicados pela
CADEIRA DE HISTÓRIA DA CIVILIZAÇÃO
BRASILEIRA

- N.º 1 — MEIO SÉCULO DE BANDEIRISMO
- N.º 2 — FEIJÓ E SUA ÉPOCA
- N.º 3 — RESUMO DA HISTÓRIA DE S. PAULO
- N.º 4 — EVOLUÇÃO DA PSICOLOGIA PLANALTINA
- N.º 5 — CAPÍTULOS DA HISTÓRIA PSICOLÓGICA DE S.
PAULO
- N.º 6 — PANORAMAS HISTÓRICOS
- N.º 7 — AMADOR BUENO E SEU TEMPO
- N.º 8 — O OURO E A PAULISTÂNIA
- N.º 9 — UM PARLAMENTAR PAULISTA DA REPÚBLICA
- N.º 10 — AMERICO VESPUCCI E SUAS VIAGENS