

## NOS TRILHOS DA TRANSFORMAÇÃO: A INSERÇÃO DE SÃO SEBASTIÃO DO PARAÍSO (MG) NA MALHA FERROVIÁRIA PAULISTA (1870 – 1930). Joander Alves de Castro Silva, Pedro Geraldo Tosi. – História – Departamento de Educação, Ciências Sociais e Política Internacional – Faculdade de História, Direito e Serviço Social – Campus de Franca.

Este texto tem por objetivo apresentar os principais pontos de nosso projeto de iniciação científica no que se refere às suas problemáticas, hipóteses, metodologia e topologia de fontes.

Antes de especificarmos os objetivos do projeto, consideramos necessário mencionar, ainda que superficialmente, a geografia econômica e as condições em que se processou a formação do município de São Sebastião do Paraíso, cidade do Sudoeste Mineiro próximo às divisas com o nordeste do estado de São Paulo.

Os condicionantes que levaram ao processo de ocupação e povoamento da região na qual se formou o município de São Sebastião do Paraíso explica-se, primeiramente, pelo processo que envolveu toda a região do Sudoeste Mineiro. Trata-se de um tema ainda não explorado pela historiografia especializada, por isso, não podemos ir muito além dos caminhos já traçados por alguns autores.

Textos mais antigos<sup>1</sup> – produzidos fora da academia e da historiografia especializada – indicam que o processo de ocupação daquela região iniciou-se no momento em que paulistas descobriram ouro no local onde se formou o povoado de Jacuí em meados do século XVIII, os autores analisam que foi esboçado um precário sistema de comunicação que possibilitou um certo nível de circulação ligado ao território paulista. Alguns autores mais recentes<sup>2</sup>, mesmo que em abordagens superficiais, vem trabalhando com a idéia de que não podemos ir muito longe quanto a este ponto de vista. Além de ser um fato isolado do contexto do ciclo da mineração, a quantidade de ouro encontrado foi insignificante para que possamos ver nele, o modelo de ocupação daqueles sertões. Quanto a este fato isolado, podemos apenas concordar que ele garantiu que o povoado de Jacuí fosse sede administrativa de uma vasta região despovoada até a metade do século XIX.

Aquele processo vinculou-se muito mais à expansão de novas fronteiras agrícolas no Sul de Minas e no Nordeste Paulista, verificados no início do século XIX, nesse sentido, com características bem divergentes aos das regiões auríferas. Como destacou Moisés Alves Amorim, toda aquela região adaptou-se à agricultura mercantil de subsistência baseado, principalmente, na pecuária, devido ao seu próprio caráter semovente, capaz de vencer as distâncias das vias de circulação e as condições geográficas pouco favoráveis.

José de Souza Soares observou que muito antes de 1821 – data em que se considera o início da formação do município – , muito antes desse ano, a região já era ocupada por posseiros que se dedicavam à agricultura familiar de subsistência. Realmente, este fenômeno é bem anterior ao processo de formação do município; o fato era que durante boa parte do século XIX, o vasto território que compreenderia São Sebastião do Paraíso pertenceu – administrativamente – ao termo de Jacuí e tão somente em 1870, adquirindo a categoria de vila, São Sebastião do Paraíso passou a ser a sede do município.

Reclama-se por um estudo sério e minucioso sobre o período anterior a 1890 de São Sebastião do Paraíso, que revele o grau de mercantilização da produção dos fazendeiros do município, bem como sua capacidade de circulação. Poucas informações indicam que produtores e negociantes do município conseguiam escoar sua produção através do contato com o mercado de Franca. Pedro Geraldo Tosi analisa que “[...] Franca constitui-se por longo tempo, durante quase todo o século XIX, um entreposto, uma espécie de entroncamento que se articulava com Minas Gerais, do Triângulo Mineiro até a Serra da Canastra” (TOSI, 2003, p. 42). Novamente somos barrados pela falta de dados, porém é bem provável que Franca tenha sido o meio mais eficiente de manter-se em contato com o mercado paulista antes da chegada dos ramais da “São Paulo e Minas” e da Companhia Mogiana em São Sebastião do Paraíso.

---

<sup>1</sup> Trata-se dos trabalhos de José de Sousa Soares e Luiz Ferreira Calafiori.

<sup>2</sup> Antônio Theodoro Grilo, Moisés Alves Amorim e Douglas C. Libby.

Poderia-se pensar também, na possibilidade do município contar com a estação da Mogiana de Ribeirão Preto a partir de 1883, porém, se houve um maior fluxo para lá, em decorrência daquela estação, duvidamos que ela tenha sido significativa, visto que, provavelmente esse fluxo era marcado por uma lenta e penosa locomoção de tropas e de cargas sob lombo de burros que, além da distância, tinham que superar o fator geográfico. Apesar da região de São Sebastião do Paraíso estar num entreposto entre o ponto final de um conjunto de elevações – que separa o estado de São Paulo e o Sul de Minas – e o ponto que inicia os planaltos do nordeste paulista; mesmo nessa posição intermediária, tudo leva a crer que o fluxo de homens e de mercadoria para Ribeirão Preto e para Franca tinha que vencer todas estas dificuldades. Nossa hipótese é a de que tais barreiras somente foram superadas com a chegada da ferrovia.

Deixemos claro que nossa pesquisa não envolve um determinado ramo do setor produtivo – no caso, o mais importante seria a cafeeicultura – mais sim os impactos gerados pela dinamização da circulação em função da ferrovia na economia e no capital como um todo; por isso, envolve os vários setores da produção. O gado, por exemplo, quase não é mencionado por Sousa e Calafiori. São Sebastião do Paraíso estava entre os maiores fornecedores de gado do Sudoeste Mineiro e Nordeste Paulista. Pedro Geraldo Tosi, ao analisar a circulação de gado nos trilhos da Companhia Mogiana, observa que: “Dentro das estações que mais embarcavam gado, destacavam-se: São Sebastião do Paraíso, Biguatinga e Pratápolis.” (TOSI, 2003, p. 232). Mais importante ainda é os dados apresentados pelo autor sobre a quantidade de gado embarcado em cada estação da companhia. São Sebastião do Paraíso, de 1915 a 1918, passa a embarcar na estação Mogiana, de 1.081 para 41.137 cabeças de gado respectivamente; este último ano, sendo uma das maiores quantidades de gado transportadas pela Mogiana ( TOSI, 2003, p. 310 ), o que é, naturalmente, muito significativo. Este impacto sobre a criação e sobre a exportação do gado do município precisa ser analisado em suas nuances, por isso, será também objetivo da nossa pesquisa.

Outros dados que merecem ser analisados são os de transporte de minérios pela Estrada de Ferro São Paulo-e-Minas para as atividades da Companhia Metalúrgica de Ribeirão Preto (SOARES, 1945, p. 54). Na realidade, o minério embarcado na estação de São Sebastião do Paraíso vinha de Jacuí, o que inevitavelmente, leva a crer que a ferrovia não apenas articulou São Sebastião do Paraíso com o mercado paulista como também deve ter atraído os fluxos de municípios vizinhos para o município. Informação muito significativa às nossas hipóteses.

Se não encontramos um estudo especializado quanto aos impactos da ferrovia em São Sebastião do Paraíso na “historiografia” referente ao município, da mesma forma, não o encontramos nos autores que se dedicaram ao binômio café-ferrovias no estado de São Paulo. Se por um lado, trabalhos importantes como os de Odilon Nogueira de Matos e Fernando A. Marques de Saes, ou estudos mais recentes como o Maria Célia Zamboni, mencionam a capacidade da Mogiana – por exemplo – de absorver o Sudeste Mineiro nos ritmos da economia paulista, por outro lado, não encontramos neles, dados e informações mais precisas em relação a essa região, devido ao próprio fato de estarem preocupados com o estado paulista. Quanto à Estrada de Ferro São Paulo-e-Minas, as informações são menores ainda.

O único estudo especializado sobre os trilhos da Mogiana no Sudoeste Mineiro é o de Moisés Alves Amorim. O autor estuda o avanço da produção de cimento em Itaú de Minas desencadeada pela vinculação às linhas da Companhia Mogiana. O autor analisa que “Em Itaú de Minas, a Companhia Mogiana (...) chegaria em 1919, conectando toda a produção de cimento desta região à economia paulista”. (AMORIM, 2000, p. 39).

Nossa proposta, do ponto de vista teórico-metodológico, pressupõe três etapas de pesquisa e, conseqüentemente, três abordagens fundamentais para a compreensão deste processo.

A primeira parte, tem por objetivo fazer uma análise do processo de ocupação e adaptação da região do município de São Sebastião do Paraíso na primeira metade do século XIX e o conseqüente modelo em que se estruturam os aspectos da vida material no decorrer do século: gêneros e setores da produção, especialização ou diversificação, alternativas de mercantilização, de circulação, de fluxos e de movimentos, de possíveis tropas e rebanhos nas rotas e nos caminhos ligadas ao Nordeste Paulista. Essa primeira parte de nossa pesquisa procurará constatar o que já vem sendo tratado por alguns trabalhos como analisamos acima: a idéia de que aquele processo vinculou-se à expansão de novas fronteiras agrícolas no Sul de Minas e no Nordeste Paulista, verificados no início do século XIX e nela se fixou uma agricultura predominantemente auto-suficiente, marcada pela pequena propriedade

familiar, sendo o gado, a única alternativa de um tímido grau de mercantilização. Essas realidades e essas paisagens realmente parecem marcar quase todo o século XIX em São Sebastião do Paraíso, onde tudo se caracteriza pela lentidão. Essa análise das características da vida material anteriores ao recorte que propomos, explica-se, pelo fato de que é justamente essa estrutura – auto-suficiente, ou, no máximo, lenta e pouca dinâmica – que acreditamos ter sido desfeita pela extensão dos trilhos da Mogiana e da São Paulo-e-Minas no Sudoeste Mineiro que vem acelerar as viagens e a encurtar as distâncias.

Na segunda parte da pesquisa, propõe-se analisar os contextos que propiciaram esse avanço. Ele explica-se, antes de tudo, pela expansão da malha ferroviária no próprio território paulista, em função da lavoura cafeeira em direção ao oeste do estado. Para tanto, uma análise de conjunto da economia paulista e da economia brasileira da segunda metade do século XIX é indispensável. Aqui, caberá um diálogo com autores indispensáveis quanto este tipo de análise: Caio Prado Júnior, Celso Furtado, Wilson Cano, João Manuel Cardoso de Melo, entre outros. Entendemos que, sem essa compreensão do global pouco se pode entender da chegada dos trilhos em São Sebastião do Paraíso, processo ligado à uma dinâmica muito maior, ligada também à trajetória das companhias Mogiana e São Paulo-e-Minas. Propõe-se abordar – ainda que não seja o principal objetivo do projeto – as circunstâncias e as razões que levaram as companhias investirem nas implantações dos ramais no sudoeste de Minas, lembrando que a Mogiana também estendeu seus trilhos até a região do Triângulo Mineiro. No caso do sudoeste de Minas, questões fundamentais surgem: era realmente viável o prolongamento desses ramais na região, tendo em vista que – ao que tudo indica – a região não se comparava, em termos de rentabilidade, com Nordeste Paulista? São Sebastião do Paraíso já apresentava bons níveis de produção de café, ou – do ponto de vista das companhias – se esperava um retorno a longo prazo, objetivando incentivar, com a facilidade do escoamento, um aumento da produção? Propomos, para resolver todos estes problemas, num primeiro momento, uma investigação em dados quantitativos que possibilitem a construção de séries que permitam identificar se a produção do município, antes da ferrovia – instaladas em 1911 e 1914 -, realmente permitiriam um retorno viável às companhias. Para isso, reportaremos à década de 1970, período considerado como o início e constante aumento da produção de café. Na medida em que não se obtiver dados estatísticos mais precisos – dificuldade que acreditamos nos esbarrar – serão levados em consideração os números dispersos apresentados por José de Sousa Soares. Para o período posterior à instalação dos ramais, os dados, possivelmente, tornam-se mais precisos, na medida em que se tem a quantidade da carga transportada através dos balanços das companhias. Propomos debruçar, também, sobre dados e informações de cunho discursivo, como as atas das assembléias das companhias; nelas acreditamos encontrar os debates sobre a viabilização ou não viabilização do prolongamento dos ramais. Em síntese, é nessa segunda etapa que propomos analisar e constatar os reais impactos da inserção de São Sebastião do Paraíso na malha ferroviária paulista, levando-se em consideração as séries produtivas e de cargas do período de 1870 a 1930.

Por fim, na terceira e última etapa da pesquisa, propõe-se analisar o papel dinamizador da ferrovia para a economia local e as reações, bem como participações, dos contemporâneos no processo. Apesar de não ser o objetivo principal do projeto, é visível – pelo que observamos em Soares e Calafiori – o impacto modernizador na vida dos homens. A ferrovia acelera, dinamiza, facilita o contato com as principais cidades paulistas: São Paulo – no caso da Mogiana – e Ribeirão Preto – no caso da São Paulo-e-Minas.

Paralelo ao possível aumento da produção de café com a presença das linhas, acreditamos que surgem melhores técnicas de comércio e de negociações. Ao lado das estações – da Companhia Mogiana e da “São Paulo-e-Minas”, ambos na atual Avenida Oliveira Resende – formam-se as principais lojas e casas de comércio do município, como a “Casa Brasil”. Percebe-se um aumento dos recursos públicos municipais, a possibilidade de se preocupar e de se investir em projetos de melhoria e eficiência do espaço urbano. Surgem as principais lojas de artigos de luxo na cidade, como a joalheira “Casa João Ponte” e a loja de tecidos “Casa Pádua”. Constata-se aí, e em muitos outros aspectos, como uma própria efervescência cultural e educacional – a inserção de São Sebastião do Paraíso na dinâmica econômica paulista, e na própria dinâmica capitalista nas primeiras décadas do século passado. Para essa etapa e essa abordagem de nossa pesquisa, são indispensáveis os livros de José de Souza Soares, os jornais e revistas da época, todos eles presentes no arquivo no museu histórico do município.

Portanto, estas são os problemas e as três etapas de análise e de abordagem que propomos em nosso projeto de iniciação científica.

### **Referências Bibliográficas**

AMORIM, Moisés Alves. *Transformação e modernização em Itaipu de Minas: da paisagem sertaneja à indústria do cimento*. (Trabalho de conclusão de curso), Franca: FHDSS/UNESP, 2000.

CALAFIORI, Luiz Ferreira. *São Sebastião do Paraíso: História e tradições*. São Paulo, 1973.

GRILO, Antônio Theodoro. *História social de Passos*. Passos: Editora Offset São Paulo, 1990.

MATOS, Odilon Nogueira de. *Café e ferrovias*. São Paulo, 1981.

MILLIET COSTA E SILVA, Sérgio. *Roteiro do café e outros ensaios: contribuição para o estudo da história econômica e social do Brasil*. 2 ed., São Paulo: Bipa, 1946.

SAES, F. A. Marques de. *As Ferrovias de São Paulo 1870 – 1940*. São Paulo: Hucitec/INL, 1981.

SILVA, Paulo Sérgio. *Dimensões e perspectivas históricas de Jacuí – Minas Gerais*. Passos: Editora São Paulo.

SOARES, José de Souza. *São Sebastião do Paraíso e sua história*. 1945.

\_\_\_\_\_. *Notícia Histórica de São Sebastião do Paraíso*. São Paulo: Casa Espindola, 1922.

ZAMBONI, Maria Célia. *A Mogiana e o café: contribuições para a história da estrada de ferro Mogiana*. (Dissertação de Mestrado), Franca: FHDSS/UNESP, 1993.