

# Nas fronteiras do Capitalismo: a Mogiana e os (des)caminhos da expansão ferroviária

*On the frontiers of Capitalism: the Mogiana and  
the routes of railroad expansion*

**Pedro Geraldo TOSI\***

**Rogério Naques FALEIROS\*\***

*"Um dia um silvo de locomotiva gritou nos escampados proximos, alarmando a morna quietude dos espigões... Após os portuguezes da linha férrea, empregados no solapar de terrenos... aplainando os caminhos por onde a civilização teria de correr em cima de trilhos e de dormentes, chegaram os imigrantes piemontezes, lombardos e napolitanos... Era a invasão pacífica que se fazia para a transformação fatal... O bulício da vida nova que se agitava impedia de ouvir-se o rechino somnolento e monotonos dos carros de boi... era o ruído confuso da cidade no apitar das machinas resfolegantes, lançando ao ar pelas chaminés compridas, baforadas escuras de fumaça!" (Sic).*

## Abstract

This article investigates the importance and the influence of the formation of the National State in the context of competition between private capital and mercantile networks; specifically, both factors played roles in the extension of the Mogiana company. It also examines the part played by politicians in the determination of routes. Geographic considerations, of course, played their part but they do not fully explain the circuitous pattern of trajectories.

**Keywords:** National State, Railways, Mogiana, Mercantile Capital, Cities

## Resumo

Investiga a importância e a influência da formação do Estado Nacional, da competição entre capitais privados e das cadeias mercantis nos espaços de prolongamento da Companhia Mogiana, bem como o envolvimento dos políticos na definição dos caminhos. Condições geográficas necessariamente devem ser consideradas, todavia são insuficientes na determinação da sinuosidade desta via-férrea.

**Palavras-chave:** Estado Nacional, Ferrovias, Mogiana, Capital Mercantil, Cidades.

\* Professor Doutor do Departamento de Estudos Sociais Básicos e Educação, UNESP/Franca. E-mail: plusshoe@bestway.com.br

\*\* Mestrando em História Econômica pelo Instituto de Economia - UNICAMP.

<sup>1</sup> AZEVEDO, Alberto de. Página antiga: a terra natal. In: PALMA, Vital. (org.) *Almanach de Franca (1912)* com variadíssima e desenvolvida parte histórica, biographica, literaria, industrial, charadistica, comercial e amnunciante. São Paulo: Salesianas. 1911. p. 111.

Curvas, desfiladeiros, rios-oceanos e fuga das "terras de maleita". Ao observador desatento e superficial caberia apenas às imposições geográficas o fato de a linha tronco da Companhia Mogiana possuir o traçado mais sinuoso do Centro-Sul nas últimas décadas do século XIX. Mas, para além destas imposições, inúmeros aspectos políticos e econômicos apresentaram-se intrinsecamente ligados e determinantes na direção do prolongamento dos trilhos: a competição entre capitais privados e a busca de promissoras zonas comerciais, além do próprio fortalecimento do Estado Nacional brasileiro caminharam juntos no "descobrimento do interior".

"A Companhia Mogiana de Estradas de Ferro e Navegação, sociedade anonyma com sede em Campinas, foi organizada em 1872 com o fim de construir uma estrada de ferro, de bitola de um metro, entre as cidades de Campinas e Mogy-mirim, com um ramal para a cidade de Amparo, nos termos da Lei Provincial n. 18, de 21 de Março de 1872, a qual concedia privilegio e garantia de juros de 7% sobre o capital de 3.000:000\$000, dividido em 15.000 ações equivalentes a 200\$000. A mesma lei concedia ainda privilegio para o prolongamento da linha acima até as margens do Rio Grande, passando por Casa Branca e Franca<sup>2</sup>". (Sic).

Por estas cláusulas, todo o leste da Província de São Paulo tornara-se área de influência da Mogiana, mas o privilégio de exploração *per se* não era garantia de extensão das linhas. O epicentro no jogo dinâmico dos prolongamentos sempre fora o poder público, através de financiamentos e empréstimos, mas muito mais da minimização dos riscos daqueles empreendimentos. No caso da Mogiana todos os processos de extensão das linhas de ferro sempre estiveram ligados às garantias de juros estatais, por sinal bastante lucrativas à empresa. Viabilizar tal salvaguarda assumia, do ponto de vista do Estado, um único sentido: disseminar e estabelecer o poder central em partes distantes do Império, dando um passo adiante na formação do Estado Nacional. Esses nexos envolviam a territorialidade, a tributação e a própria legitimação do poder.

Em sentido inverso, para as distantes regiões do centro-norte, a chegada dos trilhos envolvia os caminhos da própria sobrevivência. Não raro eram os artigos que circulavam nos periódicos paulistas vangloriando as benesses naturais e as possibilidades comerciais de Minas Gerais, Goiás, Mato-Grosso e Pará, numa espécie de "*provincial marketing*" para atrair a ferrovia, como aponta este trecho abaixo:

*"Também para o Pará é de grande utilidade essa estrada de ferro. Não me deterei em apontar as suas vantagens correlatas ás da província de Goyaz. Ellas são evidentes. As rendas provinciaes*

<sup>2</sup> Histórico da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro e Navegação. p.05.1961.

do Pará terão grande acréscimo pela circulação das mercadorias que se produzirem e consumirem no norte de Goyaz.

Uma vantagem, porém, sobreleva a todas. A capital do Pará, tornando-se o emporio commercial de mais 200.000 productores, que em pouco, hão de attingir a meio milhão, tomará rapidamente considerável impulso. É esta uma questão vital para o Valle do Amazonas. É precisa uma grande cidade a dominar aquella vastissima e fertil região. As actividades espalhadas por esses desertos extensos atrophião-se pela ociosidade, que uma natureza prodiga alenta. Isso atrasa a ausencia dous grandes estímulos para o trabalho: a necessidade physica e a salutar fiscalisação que a sociedade exerce sobre o individuo. Não é possível que populações disseminadas offereção ao mundo as riquezas do Amazonas. A indústria, a exploração intelligente da natureza ha de partir da cidade, onde as forças se multiplicarão pela cohesão e o movimento. De Belém correrá a vida para toda a região amazonica. Será esta cidade o grande centro d'onde a intelligencia e o capital se irradiarão por toda a parte desse imenso território.<sup>3</sup> (Sic).

O governo provincial mineiro fora mais longe nas suas tentativas de atrair os trilhos da Mogiana. Em 1881, em correspondência enviada ao Barão de Parahyba - presidente da Companhia - Theophilo Otoni transcreveu a lei provincial nº 2791, promulgada pela Assembléia Provincial Mineira que viabilizava a construção de trilhos desta Companhia em território mineiro:

*"A lei provincial n. 2791 do 1º de outubro do anno passado autorisa esta Presidencia a contratar com essa Companhia o prolongamento da estrada de ferro mogyana, pelo territorio mineiro, desde a margem direita do Rio Grande até a margem esquerda do paranahyba, concedendo-lhe privilégio e garantia de juros sobre o capital que for effectivamente empregado e outros favores..."*

*"Cumprindo essa recomendação, devo levar ao conhecimento de V. Exc. que a Lei provincial concede garantia de juros de 7% por 30 annos, sobre o capital de 5.000:000\$000, á companhia mogyana para o prolongamento da respectiva estrada, pelo território mineiro, desde a margem direita do Rio Grande até a margem esquerda do Parahyba, sendo a cidade de Uberaba ponto obrigado da respectiva linha."*

*"Devo ainda observar que, affluindo a producção das duas provincias - Matto grosso e Goyaz - para as margens do paranahyba em procura desta estrada de ferro, será puramente nominal a garantia de juros concedida pela referida lei."<sup>4</sup>(Sic).*

Esta lei provincial mineira apresentava aos acionistas a minimização quase que total dos riscos, afinal de contas, durante 30 anos poder contar com 7% sobre o capital investido na empreitada é uma condição, no mínimo, agradabilíssima. Por outro lado, ao chegar

<sup>3</sup> Jornal O Nono districto. 16/07/1882.

<sup>4</sup> Jornal O Nono districto. 03/09/1882.

na margem esquerda do Parahyba, a companhia Mogiana fatalmente encontraria novas garantias para estender seus tentáculos, uma vez que o plano era ligar o norte ao sul do Império:

*"Esta linha tende a prolongar-se passando por Uberaba e Goyaz até as margens do Araguaya, no porto de Santa Leopoldina, onde alcançará a navegação a vapor organizada pelo General Couto de Magalhães, ficando por esta forma ligado o sul do Império com o Amazonas; e, essa comunicação se tomará mais completa, desde que se realize o projecto para a junção do alto e baixo Araguaya, por meio de uma via férrea."*<sup>5</sup> (Sic).

O capital privado só direcionou-se aos processos de expansão da malha ferroviária no século XIX após ter assegurado as garantias do Estado. Estes capitais deitaram-se sobre um projeto de construção política nacional e beneficiam-se das condições dadas, encontrando alta rentabilidade e sobretudo saída aos bens de capital britânicos, que encontraram nas organizações governamentais do mundo inteiro uma demanda imediata.

Entre 1845-49 e 1870-75, as exportações britânicas de ferro e aço para ferrovias mais que triplicaram, enquanto as de maquinaria aumentaram nove vezes. Durante esse mesmo período, as exportações britânicas para as Américas Central e do Sul, o Oriente Médio, a Ásia e a Australásia aumentaram umas seis vezes. A rede que ligava as diversas regiões da economia mundial a seu centro britânico estava sendo visivelmente ampliada e fortalecida.<sup>6</sup>

E justamente esta força de ampliação e expansão obrigava, numa desenfreada luta pela sobrevivência capitalista, as distantes partes do centro-norte a integrarem-se à economia-mundo. Este era o caminho, e por isso as Províncias abriam os cofres em formas de garantias de juros para atrair as estradas de ferro. Caso contrário, fenceriam numa economia elementar.

Neste período, a Companhia Mogiana era a única empresa férrea que supostamente reunia condições de estender-se ao Araguaia, pois passava por terras bastante povoadas onde os habitantes dedicavam-se quase que exclusivamente a uma economia mercantil baseada na pecuária e na produção de alimentos, o que garantia um intenso movimento de cargas, ou seja, retorno ao capital investido. Por certo, a Mogiana tinha como rota "natural" de prolongamento importantes centros produtores como Franca, Sacramento e o principal deles: Uberaba. Tais aspectos levaram a Mogiana a exercer uma forte atração sobre os capitais privados nacionais e internacionais sendo mais dinâmica nos prolongamentos a que se propunha.

<sup>5</sup> Jornal O Nono districto. 08/05/1882.

<sup>6</sup> ARRIGHI, Giovanni. *O longo século XX: dinheiro, poder e as origens de nosso tempo*. Rio de Janeiro: Contraponto; São Paulo: Ed. UNESP. 1996. p. 165.

Mesmo sob condições tão agradáveis e promissoras a Companhia Mogiana não de imediato dirigiu-se a Minas Gerais. Em seis anos de existência a ferrovia já havia partido de Campinas e chegado a Casa Branca, a 172 quilômetros de distância, e somente onze anos depois, em 1889, percorrendo uma distância de 319 quilômetros, a linha férrea atravessara o Rio Grande. Algo ocorreu neste trecho que travancou sobremaneira a expansão dos trilhos, uma vez que atravessado o Rio Grande já em 1896, apenas sete anos depois, os trilhos haviam chegado a Araguari - seu ponto final - a 298 quilômetros do rio.

O primeiro obstáculo do prolongamento de Casa Branca até o Rio Grande foi o atraso da Província de São Paulo em conceder garantias de juros sobre este trecho, garantia esta que fora aprovada pela Assembléia Provincial Paulista somente em maio de 1882, nos termos que se seguem:

*"Em sessão da camara dos deputados de 24 do passado, foi lido e remetido á comissão de obras publicas o seguinte projecto: Artigo unico: Fica o governo autorizado a conceder a garantia de juros de 6% por vinte annos sobre o capital maximo de 6.000.000\$000 á Cia Mogyana de Estradas de Ferro do ponto mais convincente até á margem esquerda do Rio Grande, em direcção á cidade de Uberaba..."* (Sic).

Claro que esta garantia fora aprovada mediante grande pressão de outras províncias (sobretudo Minas Gerais e Goiás) e da hiperexpansão das siderúrgicas britânicas. Isto toma-se mais plausível se pensamos que na região compreendida entre Casa Branca e o Rio Grande o café não era uma cultura estabelecida e as possibilidades de desenvolvimento ainda eram uma incógnita, excessão feita a São Simão e Ribeirão Preto. Ao contrário, o trecho já contemplado pela estrada de ferro Mogiana, entre Campinas e a própria Casa Branca, cortava uma extensa região onde o café já tinha dado sinais de sua força. São estes os rendimentos deste trecho entre os anos de 1876 - 1881: (ver tabela 1)

**Tabela 1**  
**Linha tronco Campinas - Casa Branca: rendimento sobre o capital investido 1876-81**

Ano	Rend. s/ capital inves.
1876	7%
1877	8%
1878	7,8%
1879	7,9%
1880	7,8%
1881	8,7%

Fonte: Jornal o Nono districto. 08/05/1882.

<sup>7</sup> Jornal O Nono districto. 11/06/1882.

A garantia da província sobre este trecho em vias de consolidação da cafeicultura era de 7%, já a garantia sobre o trecho entre Casa Branca e o Rio Grande era de 6%. Talvez o principal motivo para a diminuição proporcional da garantia de juros era o fato de os riscos de prejuízo serem maiores, uma vez que a região como um todo ainda não havia sido atingida pelas fronteiras do café e demonstrado todo o seu potencial econômico.

Todavia o prolongamento até o Rio Grande era uma verdade incontestável em 1882, faltava, porém, definir quais municípios se beneficiariam. O traçado mais provável, iniciando-se as obras por Casa Branca seria o que os cronistas da época chamavam de "caminho natural da Mogiana": São Simão, Cajuru, Matto Grosso dos Batatais (Altinópolis), Batatais e Franca, atravessando o Rio Grande no Porto da Espinha ou Ponte Alta, ambos nas proximidades de Santa Rita do Paraizo (atual Igarapava), seguindo rumo a Uberaba, ponto de destino estabelecido em contrato. Ainda, segundo este "caminho", Ribeirão Preto seria um subramal que se ligaria à linha tronco através de São Simão. (ver mapa 1).

**Mapa 1: Idéias defendidas para o prolongamento da Mogiana entre São Simão e Igarapava.**



Fonte:  
Adaptado de:  
Jornal O nono  
districto  
1882-84.



Mas como a lógica que presidia a definição dos traçados de uma ferrovia ligava-se a vários aspectos políticos e econômicos, a definição dos municípios agraciados pela Mogiana não era uma questão simples. Homens do quilate de Martinho Prado Júnior, representante na Assembléia Provincial, também tinham seu peso na definição dos caminhos.

Martinico, como era conhecido Martinho Prado Júnior, já em 1868 possuía as fazendas Campo Alto e Santa Cruz, nas proximidades de Mogi-Mirim. Pelo fim da década de 70, estava a caminho de estabelecer sua própria fortuna, tomando-se um dos líderes pioneiros a mover a fronteira do café para o norte. Explorou os municípios de São Simão e Ribeirão Preto, mandando de lá comentários enaltecendo seu potencial para o café. "Ele notou que as plantações iniciadas por famílias como os Pereira Barreto floresceram na área."<sup>8</sup>

Pouco depois da pesquisa pelos municípios do norte, Martinico adquiriu sua primeira fazenda em Ribeirão Preto, batizando-a "Albertina", em homenagem a sua mulher. Em 1885, mais provavelmente com o dinheiro emprestado por seu pai, e com os lucros da Albertina, comprou uma fazenda maior, "Guatapará", de 6.000 alqueires, ao preço de 70 contos. Meio milhão de pés foram plantados, e este número havia crescido gradualmente até perto de dois milhões por ocasião da I Guerra mundial<sup>9</sup>.

Em 1889, os Prado adquiriram sua maior plantação, no município de Ribeirão Preto (Sertãozinho após 1896). "São Martinho", medindo cerca de 14.000 alqueires, chegou a ter 3.400.000 pés de café, chegando a ser a segunda maior plantação no Brasil e a maior em um único bloco de terra. Era um mundo completo em si mesmo para os seus 4 mil trabalhadores<sup>10</sup>.

Em 1882 Martinico lançou no jornal "A Província de São Paulo" uma série de cinco artigos onde defendia a mudança do traçado da Mogiana. Segundo estes artigos o prolongamento deveria sair de Casa Branca, passando por São Simão e Ribeirão Preto tendo Uberaba como destino, sendo o Porto de São Fidelis o ponto de travessia do Rio Grande, deixando cidades como Batatais, Franca e Sacramento muito à direita da linha tronco.

Os esforços de Martinico tinham uma motivação muito clara: levar a ferrovia a Ribeirão Preto, município onde naquele momento o eminente republicano, como vimos, realizava estudos sobre as potencialidades da cultura cafeeira. Mesmo constatadas as potenciali-

<sup>8</sup> LEVI, Darrell Erville. *A Família Prado*. São Paulo: Cultura Livraria e Editora, 1977. p. 165.

<sup>9</sup> *Idem, ibidem*. p. 166.

<sup>10</sup> *Idem, ibidem*. p. 167-8. A aquisição e o desenvolvimento da terra pelos Prado foi apenas parte de uma estratégia envolvendo imigração européia, estradas de ferro, bancos, uma casa exportadora da família com subsidiárias européias e indústria.

dades da futura "capital do café" Martinico, como político do alto escalão paulista, sabia a dimensão da importância de ter os trilhos principais próximos de suas terras. A ferrovia traria uma dinâmica muito mais intensa, transformaria o caráter da produção e caracterizaria de uma forma totalmente nova a vida no nordeste paulista.

A Companhia Mogiana de Estradas de Ferro e Navegação, já na segunda metade de 1882, decidiu tornar aquilo que seria um subramal no mais novo prolongamento da linha principal. O trecho de 58 quilômetros já contruídos entre São Simão e Ribeirão Preto assumia um duplo significado: a vitória das potencialidades de Ribeirão Preto sobre as de outros importantes municípios - tendo Martinico Prado como o principal porta-voz - e a competição entre capitais privados aplicados em ferrovias.

Não podemos afirmar se a série de artigos de Martinico Prado fora um problema ou a solução para a Mogiana. A verdade é que esta companhia a partir de São Simão deu uma guinada à esquerda buscando Ribeirão Preto e, ao mesmo tempo, fechou as possibilidades de outra ferrovia, a Paulista, alcançar esta cidade com seus tentáculos.

Na década de 1880 o volume de capitais que circulavam na Mogiana era imensamente maior do que os que se movimentavam pela Paulista. A primeira cortava, ou pelo menos tangenciava, zonas onde o café já era uma realidade: Campinas, Amparo, Bragança Paulista e Mogi-Mirim. A segunda ainda estava por buscar promissoras terras do café: São Carlos, Jaú, Araraquara, Rio Claro, São José do Rio Preto, etc. O resultado só poderia ser a preponderância daquilo que já estava consolidado, e a Mogiana sem dificuldades tomou para si aquilo que seria o caminho "natural" de prolongamento da Paulista, comprimindo-a ainda mais para o oeste.

Barrando a Paulista e monopolizando os fretes da região, contentando as aspirações de Martinico Prado e de quebra alcançando Ribeirão Preto... Estas foram as motivações que levaram a Mogiana a mudar o curso do prolongamento rumo a Minas Gerais, que com suas garantias de juros era, sem dúvida, para onde caminhavam os trilhos.

Ao escolher o caminho passando por Ribeirão Preto, a Companhia Mogiana levou o pânico a cidades como Batatais, Franca e Sacramento. A garantia de juros mineira só entraria em vigor se os trilhos chegassem em Uberaba, assim, seria bastante lógico pensar, como fizeram os cronistas da época, que o prolongamento partindo de Ribeirão Preto tocaria o Rio Grande no ponto mais próximo de Uberaba, deixando estas cidades muito à direita da ferrovia (ver mapa I), fato que tinha como sinônimo a estagnação e o retrocesso.

Frente à insatisfação das populações destes municípios, Martinico Prado foi eleito pelos jornais o responsável único pela mudança dos planos da Mogiana:



*"O sr. dr. Martinho Prado Júnior foi sempre adverso ao prolongamento da linha Mogyana, passando por esta cidade. S. S. não fazia mysterio d'isso.*

*O sr. Martinho Prado Júnior, não ligando grande importância á prosperidade da Franca, não se compromettia, como deputado, a advogar uma idéia que trazia o seu engrandecimento... podemos afirmar desde já, sem receio de errar, que o sr. Martinho Prado Júnior não advoga os interesses da Franca, prejudicando ao mesmo tempo o centro agrícola e commercial das provincias de Minas, Goyaz e Matto Grosso.*

*(...) S.S. alimenta ainda a idéa de que partindo do Ribeirão Preto, a linha procurará o Rio Grande no lugar mais próximo, deixando assim Franca muito á direita; o que não aconteceria se a Estrada partisse de S. Simão."* (Sic).

Martinico Prado, republicano convicto e confesso, não compartilhava das aspirações políticas de consolidação do Império, muito menos da importância das estradas de ferro neste sentido. Para ele pouco importava a direção que os trilhos seguiriam após Ribeirão Preto, o importante é que por lá passasse a linha tronco.

Antes de a presidência da Mogiana divulgar os estudos que determinariam os destinos do prolongamento, Martinico defendia a idéia de que a ferrovia não deveria tocar em Franca, uma vez que de lá partiria o prolongamento a Uberaba. Já neste trecho do V artigo da série, com a já confirmada passagem por Ribeirão Preto, as conclusões do eminente político são, no mínimo, contraditórias:

*"Sendo a alliança dos interesses commerciaes e administrativos a séria preocupação da lei que autorizou o prolongamento da Mogyana, deve o seu traçado ser o seguinte:*

*Sahindo do Ribeirão Preto, atravessa o Rio Pardo nas proximidades do porto do Venancio, e prosseguindo d'ahí, deixando Batataes á direita, ir a Franca. As vantagens seriam por este traçado aproveitar a produção de Pitangueiras, Barretos, Sant'Anna do Cerrado, S. José do Morro Agudo (chapéu), espírito Santo, vindo os productos dos Barretos pela ponte do Ignácio Antonio. Esta direcção, embora atravesse regiões que não se prestam á cultura do café, serve para a grande importação de sal, e daria sahida facil á producção de toucinho, queijo e gado que cria-se n'essa região em grande escala.*

*Si a Mogyana quizer tocar em todas as localidades vae mal, e com este procedimento acarretará aos povos do centro prejuizos avultados, fazendo-os percorrer em linha ferrea distancia immensa. A direcção mais recta, de terrenos mais planos, e servindo nucleos de população maior, de R. Preto a Franca, é deixando Batataes á direita.*

*'Convém, porém, a linha ferrea tocar na Franca por toda a forma...*

*Da Franca deve procurar o Rio Grande á esquerda, aproveitando este traçado o Carmo e Santa Rita (Ituverava e Igarapava)*

<sup>11</sup> LIMA, Fernando Barbosa. O prolongamento da Mogyana. Jornal *O Nono districto*. 12/11/1882.

*collocando todo o commercio do triangulo mineiro á maior proximidade dos mercados. O seu ponto de passagem no Rio Grande será no Anhanguera (Espinha) ou outro qualquer, mais conveniente. Fora d'este traçado, por nós observado, e attendendo as mais minuciosas informações não conhecemos outro que melhor possa conciliar os interesses da companhia com o publico.<sup>12</sup>* (Sic).

Somente uma explicação alcança a contradição (ver mapa 1) de Martinico Prado: a eleição para deputado geral pelo 9º distrito em 1884. Geograficamente este distrito correspondia ao nordeste paulista, justamente a área preterida pela Mogiana ao decidir-se por Ribeirão Preto, e Martinico - um dos candidatos - tentava desesperadamente, a despeito dos outros artigos da série, defender um outro caminho para o prolongamento passando por Franca, a maior freguesia desta região.

Todavia a "contradição mais flagrante em que pode ser apanhado um escritor público<sup>13</sup>", como foi definido o V artigo de Martinico de nada adiantou e o candidato foi ridiculamente derrotado, sendo a mais contundente diferença registrada na Comarca de Franca: (ver tabela 2).

Tabela 2  
**Resultado da eleição para deputado geral pelo 9º  
Districto de São Paulo - Comarca de Franca.**

Candidato	Freguesia de Franca	Freguesia do Sapucahy	Freguesia do Carmo	F. Sta. Rita do Paraíso	F. Sto. Ant. da Rifaina	TOTAL
Delfino Cintra	52	17	13	15	00	97
Frederico Moura	51	08	07	31	07	104
Mendes Filho	47	12	00	04	01	64
Martinico Prado Jr.	03	00	00	23	01	27

Fonte: Jornal O Nono districto 06/12/1884.

No geral, Martinico Prado obteve 256 votos, contra 560 de Delfino Cintra, 360 de Frederico Moura e 192 de Mendes Filho. Também fora flagrante a derrota em Batatais, Cajuru e Espírito Santo do Pinhal. Ganhara apenas em São José do Rio Pardo e São João da Boa Vista, com 26 e 56 votos respectivamente.

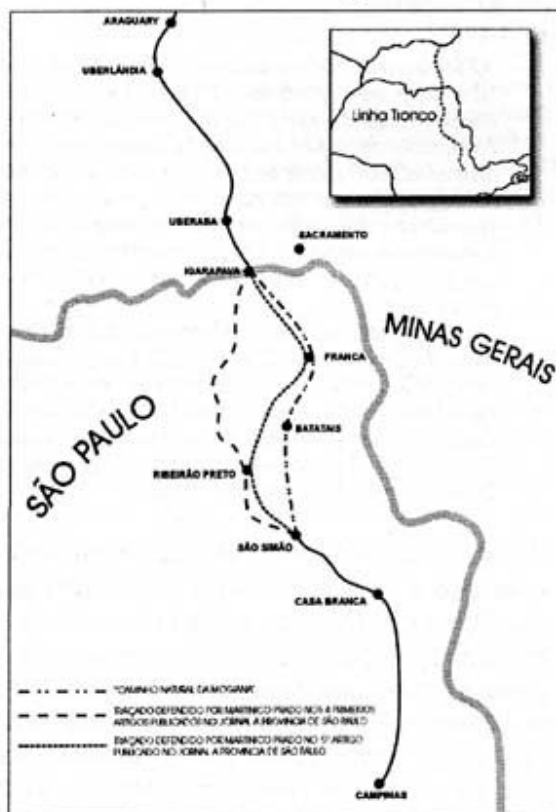
<sup>12</sup> PRADO JR., Martinico. O prolongamento da Mogiana. Jornal A Província de São Paulo. 22/10/1882. Este artigo também foi publicado no Jornal O nono districto de 17/12/1882.

<sup>13</sup> Jornal O Nono districto. 24/12/1882.

Perdendo ou ganhando, Martinico Prado sai de cena após a chegada dos trilhos a Ribeirão Preto. Após esta cidade o rumo a ser tomado pelo prolongamento era uma incógnita. Na segunda metade de 1882 sabia-se apenas que os trilhos chegariam a Uberaba... e não muito mais que isso.

O periódico *Nono districto*, dos redatores César Augusto Ribeiro e Gaspar da Silva, com circulação na capital paulista, Batatais, Franca, Sacramento e Uberaba foi talvez o maior campo de batalha das questões relacionadas ao prolongamento. Satisfazer as aspirações destas municipalidades parecia impossível. Era quase ilógico que a Mogiana partisse de Ribeirão Preto, passasse por Franca, Batatais e Sacramento tendo Uberaba como destino. Mas inúmeros fatores, não necessariamente nesta ordem, levaram a companhia a optar justamente por este traçado. (ver mapa 2).

**Mapa 2 - Linha Tronco e principais ramais da Estradas de Ferro Mogiana.**



Fonte: FALEIROS, Rogério Naques. *Ferrovia, café e imigrantes: o trinômio da transformação*. Franca: UNESP/FHDSS. 1999. Trabalho de Conclusão de Curso. Em 1915, com a construção da ponte sobre o Rio Grande nas proximidades de Igarapava, o trecho que vai de Batatais a Sacramento, passando por Franca, deixa de fazer parte da linha tronco.

O primeiro deles é que partindo-se de Ribeirão Preto buscando Uberaba em linha reta, haveria muitas dificuldades em atravessar o Rio Grande, uma vez que as opções de travessia - a saber: Ponte Alta, São Fidelis e Porto da Espinha - possuíam margens muito largas, o que demandaria avultados gastos na construção de uma ponte. Por outro lado, como o trecho entre estas cidades era marcado por grandes declives, matas fechadas e pantanosas, "não se recomendaria pela insalubridade de seu clima, pelas febres endêmicas ali localizadas e pelas maleitas que vai transportar<sup>14</sup>", como relatam os periódicos.

O Rio Grande sempre denunciou com sua natureza inóspita que oferecia poucos pontos para ser transposto por uma via férrea. Nas cheias o rio chegava em alguns pontos a medir doze quilômetros de uma margem a outra. O golfo da Jaguará, medindo cerca de 4 metros era um desses pontos de travessia. Partindo-se em sua direção inevitavelmente os trilhos passariam por Batatais e Franca.

Outro fator que levou a Mogiana a mudar os seus planos iniciais na construção do ramal Rio Grande<sup>15</sup> foi o intenso comércio na região de Sacramento:

*"O Sacramento, que fica ao norte da Franca, e muito á direita de Uberaba, e que é servido pelo porto do Barreirinho, nas proximidades do Jaguára, é hoje um dos mais importantes centros do commercio do sertão. Por aquella cidade passam actualmente mais de 60.000 saccos de sal por anno, o mesmo que dizer duas terças partes do sal que consome o centro, sem contar outras mercadorias. Existem no Sacramento diversos estabelecimentos commerciaes, sendo um dos mais importantes o de Simão Caleiro que vende para o centro, além de outros gêneros, de 18 a 20 mil saccos de sal.*

*Toda a parte de Minas que comprehende Araxá, Patrocínio, Patos, Água Suja, Carmo do Paranahyba, Bagagem, Sant'Anna, Brejo, Dôres de S. Juliana, Paracatú, Formosa, etc. e Goyaz desde a capital, S. Luzia, Bonfim, Meia-Ponte, Villa Bella, S. Cruz, Pouso Alto, Caldas, Rio Verde, Jaraguá, Catalão, Vaivem, Corubá e outros, fazem quasi todo o seu abastecimento no Sacramento ou n'esta cidade pela via do Barreirinho.<sup>16</sup>" (Sic).*

Toda esta zona comercial internada nas Minas Gerais garantiria um imenso transporte de cargas que afluiria para a província de São Paulo em demanda dos grandes centros consumidores. A Mogiana não poderia perder tal oportunidade... e a presidência precisava tomar rapidamente as decisões cabíveis pois um colosso movido a libras esterlinas também almejava esta região. A ferrovia Rio-Minas - posteriormente denominada Central do Brasil - já em agosto de 1883 tinha subscrito na Europa o

<sup>14</sup> Jornal O Nono districto, 15/07/1883.

<sup>15</sup> Assim era chamado o trecho que partia de Ribeirão Preto tendo o Rio Grande como destino.

<sup>16</sup> Jornal O Nono districto, 31/12/1882.

capital necessário para o prolongamento de sua linha à cidade de Patos<sup>17</sup>.

Este trecho não por acaso chamava-se ramal Rio Verde; o objetivo era que da cidade mineira de Patos fosse construído posteriormente um prolongamento com destino a Rio Verde, em Goiás, atravessando o Paranahyba e tomando para si uma das mais férteis e ricas zonas que a Companhia Mogiana almejava. Tão logo interrou-se dos planos da Rio-Minas, iniciaram-se as obras entre Ribeirão Preto e Franca com destino à Jaguara:

*"A directoria comprehendeu, enfim, que os seus interesses estão seriamente ameaçados pelo "Caminho de Ferro do Rio Verde" e corre pressurosa a salvaguardá-los. A situação é mais crítica que quando o futuro da companhia estava dependendo da Paulista. O "caminho de ferro Rio Verde" vai-se internando com rapidez accelerada pela mais rica região que a Mogiana quer explorar. As suas locomotivas não recebem, como as da Mogiana, o vagaroso impulso do vapor produzido por pobre combustível vegetal. Carvão e Pedra e boas libras esterlinas são os potentes "mineraes inglezes" empregados pelo caminho do Rio Verde, cuja directoria é ingleza, o que quer dizer poderosa, rica e emprehendedora.*

*Urge, portanto, que a Mogiana, adquirindo noção do perigo imminente que ameaça comprometter o seu futuro, corra vertiginosamente a interceptar a passagem ao caminho de ferro do rio Verde, como fez com a estrada Paulista, indo ao Ribeirão Preto.*

*E marcando-lhe o caminho a seguir, la está a corredeira do Jaguára, rolando ruidosamente as suas águas por entre as margens escarpadas.<sup>18</sup> (Sic).*

Tal qual fizera com a Paulista, a Mogiana fechou as portas à Rio-Minas utilizando-se da dinamicidade e rapidez que fora sua marca indelével. Com 5.100:000\$000 aplicados em capital fixo e 157:447\$000 em fundos de reserva<sup>19</sup>, além do montante adquirido com a chamada de capitais realizada a cada definição de prolongamento, a Mogiana se antecipou dando uma curva à direita garantindo o monopólio sobre as promissoras zonas comerciais do triângulo mineiro. (ver mapa 2)

A competição entre ferrovias, as zonas comerciais e a própria geografia definiram: a ferrovia passaria em Franca:

*"A Franca festejou entusiastamente e ruidosamente a inauguração dos trabalhos de exploração da Secção da Mogiana comprehendida entre esta cidade e o Sapucahy.*

*Os illustres e sympathicos engenheiros drs. Villares e Dumont com o seu auxiliar, e uma turma de trabalhadores, aguardavam a população e tinham destinado as seis estacas, que pri-*

<sup>17</sup> Jornal O Nono districto 19/08/1883.

<sup>18</sup> Jornal O Nono districto. 19/08/1883.

<sup>19</sup> Histórico da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro e Navegação. 1961. p. 18.

meio deviam ser fincadas, aos representantes das diversas classes, pela ordem seguinte(-):

*Em frases comovidas o dr. Villares, agradeceu ás saudações em nome da companhia e levantou um viva á cidade de Franca batendo a primeira estaca.*

*A segunda estaca foi cravada pelo presidente da Comarca, o sr. alferes José Teodoro de Mello.*

*A terceira, destinada á imprensa, foi batida por César Ribeiro, redactor d'esta folha e pelo da Gazeta de Franca, pronnunciando ambos algumas palavras allusivas ao acto e erguendo vivas á companhia, á sua directoria e aos engenheiros da linha do Rio Grande. A quarta estaca coube ao honrado agente de Portugal e decano dos negócios d'esta praça Álvaro de Lima Guimarães que, em nome do commercio francano e do seu paiz, levantou um viva ao Brasil. Seguiu-lhe o sr. tenente-coronel José Garcia Duarte que, representando a lavoura bateu a quinta estaca e saudou a companhia e seu digno presidente.*

*A última estaca, offerecida às sciencias e artes, foi collocada pelo dr. Santos Pereira que, em nome da medicina e da confraternização das Sciencias, saudou a engenharia brasileira e principalmente os engenheiros da Cia. Mogyana.<sup>20</sup>(Sic).*

O que parece num primeiro momento um “pormenor negligenciável”, na realidade assume um grande significado. Por que o engenheiro bateu a primeira estaca? Quais os motivos que colocaram o dr. Villares e o dr. Dumont como o centro de toda a narrativa?

Estes indícios nos levam a concluir que Franca não reunia condições e potencialidades de atrair por suas próprias forças os trilhos da Mogiana, muito menos de influenciar a assembléia provincial de São Paulo para agir neste sentido. “Apesar de vislumbrar a estrada de ferro e todas as conseqüências dela decorrentes, os parcos esforços da sociedade francana resumiram-se apenas em acompanhar pelos periódicos as discussões interprovinciais sobre o assunto e a alguns protestos contra a “falta de sangue empreendedor”. No mais, cabia aos francanos esperar que de alguma forma, na expansão dos trilhos da Mogiana até o Triângulo Mineiro, a cidade fosse agraciada com uma estação<sup>21</sup>.”

Em 11 de abril de 1887 inaugurou-se a Estação de Franca que daí partiu rumo ao Rio Grande, transposto em 05 de março de 1888. “A travessia foi feita sobre um dos pontos mais estreitos do rio, na chamada Jaguará, onde passa por um brutal afunilamento e onde o leito e as margens rochosas foram aproveitados para construir uma ponte, sem maiores esforços em termos de engenharia e gastos com obras de arte, embora corresse embaixo da ponte um rio-turbilhão<sup>22</sup>”.

<sup>20</sup> Jornal O Nono districto. 15/10/1883.

<sup>21</sup> FALEIROS, Rogério Naques. *Ferrovias, café e imigrantes: o trinômio da transformação*. Franca 1887/1902. Franca: UNESP/FHDSS. 1999. Trabalho de Conclusão de Curso. p. 55.

<sup>22</sup> TOSI, Pedro Geraldo. *Capitais no Interior: Franca e a história da indústria coureiro-calçadista 1860-1945*. Campinas/SP: UNICAMP. Tese de doutoramento. 1998. p.85.



Uma vez atravessado o Rio Grande a Mogiana em 1889 inaugurou as estações de Conquista, Sacramento<sup>23</sup> e Uberaba, partindo rumo a São Pedro de Uberabinha (Uberlândia) e Araguary, o suficiente para barrar os planos da Rio-Minas, conquistar o comércio local e a garantia de juros. (ver mapa 2)

Nas marchas e contramarchas da expansão da Mogiana Uberaba foi a única cidade que em nenhum momento se viu ameaça em não receber os trilhos. Desde a garantia de juros assinada por Theófilo Otoni passando pelas articulações de Martinho Prado Júnior, Uberaba sempre fora o ponto de destino. Fechando as portas para a Companhia Paulista e para a Rio-Minas, a aspiração da Mogiana de chegar naquela localidade nunca foi questionada. Quando o tentaram fazer, como por exemplo o deputado geral pelo 16<sup>o</sup> distrito mineiro Eduardo Montandon, que sugeriu a quebra do contrato que estabelecia esta cidade como ponto de destino, sentira-se o peso de nomes como os de Rui Barbosa e Rangel Pestana pressurosos em defender os interesses daquela localidade:

*“Os commerciantes de Uberaba dirigiram-se, ha dias por meio de circulares, ao commercio intermediário da praça do Rio e ás casas principaes d’esta praça, pedindo-lhes que intervissem perante o governo afim de ser modificado o traçado do prolongamento da estrada de ferro Mogyana. (...) O commercio intermediário da côrte representou logo ao governo, mostrando as inconveniencias do traçado preferido.*

*Os commerciantes d’esta praça que receberam a circular do commercio uberabense, deliberaram representar no mesmo sentido, encarregando o illustre parlamentar dr. Rui Barbosa, que se acha entre nós, de fazer a entrega da representação, que já está feita por Rangel Pestana.*

*O commercio de S. Paulo será muito prejudicado, se a linha Mogyana não tomar a direcção de Uberaba.<sup>24</sup> {Sic}.*

Uberaba era um ponto estratégico sob todos os aspectos, seja pela inquestionável força na economia mercantil do centro-sul - baseada sobretudo na pecuária - seja pela elite regional, que através deste tipo de economia ligada diretamente aos centros, forjou estreitos laços com a corte brasileira. O pacto entre as elites e o comércio levaram este município a uma posição estratégica do ponto de vista da formação do Estado Nacional, e a uma posição privilegiada em relação aos caminhos da expansão ferroviária.

<sup>23</sup> A Mogiana tinha Uberaba como principal objetivo, assim a estação de Sacramento foi elaborada a 14 quilômetros da cidade. Para o transporte de cargas da zona urbana à estação foi construída em 1907 uma linha de bondes elétricos, viabilizada através de um consórcio entre os cafeicultores do município e uma Companhia alemã com sede no Rio de Janeiro. Para alimentar os Bondes de Sacramento concomitantemente foi erguida a Usina Hidrelétrica Cajuru, uma das primeiras do país. Foi a segunda linha de Bondes Elétricos construída no Brasil, a primeira ligava o centro de São Paulo à Barra Funda.

<sup>24</sup> Jornal O Nono districto. 08/12/1883.

Na década de 1880 é necessário ter a noção de que a ferrovia é um negócio em si, criava suas próprias demandas e ditava o ritmo da atividade econômica por onde passava. No caso da região nordeste de São Paulo, como um todo, a ferrovia dinamizou e potencializou uma capacidade produtiva preexistente e criou as condições necessárias para o desenvolvimento da cafeicultura em escalas capitalistas, e não o contrário como tradicionalmente é concebido.

É moeda corrente que os senhores do café, com a sua força econômica e política, sempre determinaram o rumo dos trilhos. Tal fenômeno realmente ocorreu na região em questão, todavia as gestões dos senhores do café no sentido de trazer a ferrovia até perto das suas fazendas, àquelas maiores e mais produtivas, ocorreram com maior clareza a partir de 1906 com a estação Francisco Schimidt, nas proximidades de Ribeirão Preto, e tornaram-se mais evidentes entre 1910-1912<sup>25</sup>.

Tal fato ocorreu justamente no momento do vencimento das garantias de juros cedidas pelo governo, outrora imperial, para a exploração da região pela Companhia Mogiana. Em 1910-12 com a perda das salvaguardas, o Estado deixa de ser o epicentro no jogo dos prolongamentos. Ao mesmo tempo, a ferrovia submetia-se à cafeicultura e por isso os trilhos não chegaram em Belém... mas na Fazenda Mendonça.

#### FONTES:

- Histórico da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro e Navegação. 1961.
- Jornal O Nono districto. Anos: 1882 - 1883 - 1884.

#### BIBLIOGRAFIA:

- ARRIGHI, Giovanni. *O longo século XX: dinheiro, poder e as origens de nosso tempo*. Rio de Janeiro: Contraponto; São Paulo: Ed. UNESP. 1996.
- FALEIROS, Rogério Naques. *Ferrovia, café e imigrantes: o trinômio da transformação*. Franca 1887/1902. Franca: UNESP/FHDSS. 1999. Trabalho de Conclusão de Curso.
- LEVI, Darrell E. *A Família Prado*. São Paulo: Cultura Livraria e Editora, 1977.
- PALMA, Vital. (org.) *Almanach de Franca (1912)* com variadíssima e desenvolvida parte histórica, biographica, literaria, industrial, charadistica, comercial e amnunciante. São Paulo: Salesianas. 1911.
- TOSI, Pedro Geraldo. *Capitais no Interior: Franca e a história da indústria coureiro-calçadista 1860-1945*. Campinas/SP: UNICAMP. Tese de doutoramento. 1998.

Artigo recebido para publicação em fevereiro de 2000

<sup>25</sup> Em 1910 foram inauguradas as estações de Bifurcação, Manuel Amaro, Alvarenga, Fagundes, Arantes, Júlio Pontes, Porongaba e Vila Orlando; em 1911 Gironde, Tatuca, Capão da Cruz e Amália e em 1912 a estação de Monteiro e Mendonças. TOSI, Pedro Geraldo. op. cit. p. 86.