

*História
Econômica
&
História de
Empresas*

ISSN 1519-3314

v. 27 | n. 1

jan.-abr. | 2024



ASSOCIAÇÃO
BRASILEIRA DE
PESQUISADORES
EM HISTÓRIA
ECONÔMICA



ASSOCIAÇÃO
BRASILEIRA DE
PESQUISADORES
EM HISTÓRIA
ECONÔMICA

Diretoria (2023-2025)

PRESIDENTA: Cláudia Alessandra Tessari (UNIFESP)

VICE-PRESIDENTA: Milena Fernandes de Oliveira (UNICAMP)

PRIMEIRA-SECRETÁRIA: Renata Bianconi (UNIFAL)

SEGUNDO-SECRETÁRIO: Nelson Mendes Cantarino (UNICAMP)

PRIMEIRO-TESOUREIRO: Julio Cesar Zorzenon Costa (UNIFESP)

SEGUNDA-TESOUREIRA: Maísa Faleiros da Cunha (UNICAMP)

Conselho de representantes

REGIÃO CENTRO-OESTE: Fernando Tadeu de Miranda Borges (UFMT) e Déborah Oliveira Martins dos Reis (UnB); suplente: Caroline Gonçalves (UFMS)

REGIÃO NORDESTE: Glaudionor Gomes Barbosa (UFPE) e Idelma Aparecida Ferreira Novais; suplente: Augusto Fagundes da Silva dos Santos (UEFS)

REGIÃO NORTE: Siméia de Nazaré Lopes (UFPA) e Leila Mourão Lopes (UFPA); suplente: Danilo Araujo Fernandes (UFPA)

REGIÃO SÃO PAULO: Milena Fernandes de Oliveira (UNICAMP) e Guilherme Grandi (USP); suplente: Janaína Fernanda Battahin (UNESP)

REGIÃO SUDESTE: Rita de Cássia da Silva Almico (UFF) e Pérola Maria Goldfeder e Castro (UFOP/UEMG); suplente: Vitória Fernanda Schettini (UNIVERSO)

REGIÃO SUL: Fábio Faria de Moraes (CIASC) e Talita Alves de Messias (UNISINOS); suplente: Valter Lenine Fernandes (IFSUL, UFRGS)

De acordo com os Estatutos, também fazem parte do Conselho os ex-presidentes da ABPHE: Luiz Carlos Soares (1997-1999), Wilson Suzigan (2001-2003), João Antonio de Paula (2003-2005), Carlos Gabriel Guimarães (2005-2007), Josué Modesto dos Passos Subrinho (2007-2009), Pedro Paulo Zahluth Bastos (2009-2011), Armando João Dalla Costa (2011-2013), Ângelo Alves Carrara (2013-2015), Alexandre Macchione Saes (2015-2017), Luiz Fernando Saraiva (2017-2019), Alcides Goularti Filho (2019-2021) e Bruno Aidar (2021-2023).

História Econômica & História de Empresas

EQUIPE EDITORIAL

Fabio Moraes (USP)

Ivan Colangelo Salomão (USP)

Marcos Taroco Resende (UFMG)

Rafael Galvão de Almeida (UFMG)

Revisão de texto: Jeferson Mello Rocha

Editoração eletrônica: Eva Maria Maschio

*História
Econômica
&
História de
Empresas*

ISSN 1519-3314

v. 27 | n. 1

jan.-abr. | 2024



www.hehe.org.br | hehe.abphe@gmail.com

História Econômica & História de Empresas /
Associação Brasileira de Pesquisadores em História
Econômica – v.1
São Paulo: ABPHE, 1998-
Quadrimestral
ISSN 1519-3314

Sumário

- 7 O debate sobre as causas da Revolução Industrial
Thales Zamberlan Pereira
- 57 O Atlântico e a fronteira escravista-mercantil no Rio Grande de São Pedro, c. 1765-1810
Luigi Bastos do Nascimento Pintaude
- 90 “Aceleração do tempo” no século XIX em Desterro (SC): de capital de província a capital de estado
Hoyêdo Nunes Lins
- 127 Das selvas à metrópole: as rotas de exportação da erva-mate sul-mato-grossense (estruturação, transformações, intermodalidade – 1883-1949)
Paulo Roberto Cimó Queiroz
- 166 Modernização da agricultura em São Paulo no início do século XX: ciência e política em conexão
Aldenor da Silva Ferreira, Mário Roberto Ferraro e Luciana Raffi Menegaldo Ferreira
- 207 Rua Riachuelo, 42: uma mulher de negócios e a economia da prostituição no extremo Sul do Brasil (1915-1922)
João Manuel Casquinha Malaia Santos e Luís Augusto Ebling Farinatti
- 235 As maiores firmas industriais de Rio Claro (SP) na primeira metade do século XX (1918-1945)
Gustavo Pereira da Silva e Nicolay Gomes Barrotti
- 270 Surtos e atrasos à medida que o Brasil ficou para trás antes de 1913: um enigma na Grande Divergência
Steve de Castro e Sérgio Ricardo de Brito Gadelha

Table of contents

- 7 The Debate About the Causes of the Industrial Revolution
Thales Zamberlan Pereira
- 57 The Atlantic Ocean and the Slave-Mercantile Frontier in Rio Grande de São Pedro, c. 1765-1810
Luigi Bastos do Nascimento Pintaude
- 90 “Time Acceleration” in the 19th Century in Desterro (SC): From Provincial Capital to State Capital
Hoyêdo Nunes Lins
- 127 From the Jungles to the Metropolis: the Export Routes of Sul-Mato-Grossense Yerba-Mate (Structuring, Transformations, Intermodality – 1883-1949)
Paulo Roberto Cimó Queiroz
- 166 The Modernization of Agriculture in São Paulo at the Beginning of the 20th Century: Science and Policy in Connection
*Aldenor da Silva Ferreira, Mário Roberto Ferraro e
Luciana Raffi Menegaldo Ferreira*
- 207 Riachuelo St., 42: A Business Woman and the Prostitution Economy in the South of Brazil (1915-1922)
João Manuel Casquinha Malaia Santos e Luís Augusto Ebling Farinatti
- 235 The Largest Industrial Firms in Rio Claro (SP) in the First Half of the 20th Century (1918-1945)
Gustavo Pereira da Silva e Nicolay Gomes Barrotti
- 270 Spurts and Lags as Brazil Fell Behind Before 1913: a Puzzle in the Great Divergence
Steve de Castro e Sérgio Ricardo de Brito Gadelha

O debate sobre as causas da Revolução Industrial*

The Debate About the Causes of the Industrial Revolution

Thales Zamberlan Pereira**

Resumo: A Revolução Industrial britânica é possivelmente o tópico mais estudado em História Econômica. A relevância dentro da disciplina não surpreende, dado que a Revolução Industrial é o principal marco para o início da era moderna. A partir do início do século XIX, diversas sociedades começaram a apresentar um crescimento sustentado, deixando para trás um período de escassez de recursos que limitava o aumento contínuo do padrão de vida da população. Naturalmente, inúmeros questionamentos surgem com uma mudança tão significativa na história global. Por que na Inglaterra? Por que durante o fim do século XVIII? O que ocorreu foi mesmo uma revolução, ou é apenas a percepção que temos ao olhar o passado de forma fragmentada? As respostas para essas perguntas mudaram radicalmente nas últimas décadas, estimulando um grande debate empírico e teórico. Este artigo busca apresentar uma síntese do debate a partir das três interpretações mais influentes desse período: instituições, preços de fatores e capital humano.

Palavras-chave: Revolução Industrial. Preço de fatores. Instituições.

Abstract: The British Industrial Revolution is possibly the most studied topic in Economic History. Its relevance within the discipline is not surprising, given that the Industrial Revolution is the key milestone marking the beginning of the modern era. From the early 19th century onwards, various societies began to experience sustained growth, leaving behind a period of resource scarcity that had limited the continuous improvement of living standards for the population. Naturally, numerous questions arise with such

* Submissão: 10/05/2023 | Aprovação: 12/02/2024 | DOI: 10.29182/hehe.v27i1.923

** Escola de Economia de São Paulo (EESP/FGV), Brasil | ORCID: 0000-0002-5245-1167 | E-mail: thales.pereira@fgv.br



a significant change in global history. Why in England? Why during the late 18th century? Was it indeed a revolution, or is it just the perception we have when looking at the past in a fragmented manner? The answers to these questions have radically changed in recent decades, stimulating a great empirical and theoretical debate. This article seeks to present a synthesis of the debate based on the three most influential interpretations of this period: institutions, factor prices, and human capital.

Keywords: Industrial Revolution. Factor prices. Institutions.

JEL: A22. N13. N73.

Introdução

A Revolução Industrial marca o início do crescimento econômico moderno. A partir do fim do século XVIII, o crescimento da renda *per capita* de diversas sociedades ocorre junto com o crescimento da população de forma sustentada (Kuznets, 1966). As sociedades pré-modernas eram caracterizadas por “*feedbacks* negativos”, em que a escassez de recursos limitava que diversos setores crescessem concomitantemente (Wrigley, 2016). Os limites desse mundo estão presentes nas famosas estimativas de Gregory King para o crescimento da população inglesa (Overton, 1996). Realizadas no final do século XVII, as projeções assumiam que a população alcançaria 5,5 milhões em 1700, 6,42 milhões em 1800 e 7,35 milhões em 1900. Segundo King, a Inglaterra não possuía terras suficientes para alimentar mais que 11 milhões de pessoas, número que seria atingido apenas no ano 3500. Essas estimativas eram razoáveis em um mundo de baixo crescimento da produtividade, no qual um rápido aumento populacional não teria como perdurar pela falta de recursos, especialmente de alimentos. No entanto, o limite populacional da Inglaterra estimado por King foi alcançando em 1820, séculos antes das suas projeções.

O período da Revolução Industrial, portanto, marca o fim do chamado “mundo malthusiano”. O modelo, inspirado no trabalho de Thomas Malthus, possui duas características principais: dado que o fator de produção terra é inelástico, o padrão de vida é inversamente relacionado ao tamanho da população e o crescimento da população é positivamente relacionado com o seu padrão de vida. Isso significa que a população pode aumentar no longo prazo, mas não sua renda real. Se alguma mudança tecnológica aumentar a produtividade da terra, por exemplo, a maior disponibilidade de recursos permitirá um crescimento populacional que eventualmente encontrará dois limites naturais. O primeiro, chamado por Malthus de limite “positivo” (impositivo talvez fosse mais apropriado), ocorre com o aumento da mortalidade quando o crescimento populacional ultrapassa a nova quantidade de recursos disponíveis. O excesso de pessoas resultaria em conflitos, fome e morte por doenças, que estabeleceriam o novo equilíbrio populacional. O segundo limite é o “preventivo”, quando diferentes sociedades escolhem taxas de natalidade menores, reduzindo a demanda por recursos. Apesar de Malthus citar formas extremas

de limites preventivos, como infanticídio, existiam outras formas de reduzir a quantidade de filhos por casal, como a preferência por casar-se mais tarde. A diferença na quantidade de filhos por casal permitiria que sociedades tivessem diferentes níveis de padrão de vida mesmo em uma economia sem crescimento no longo prazo (Voigtländer; Voth, 2013).

Existem contestações sobre a inevitável estagnação das sociedades pré-modernas decorrente do modelo malthusiano. Prados de la Escosura, Álvarez-Nogal e Santiago-Caballero (2021) argumentam que a Espanha pré-industrial teve longos períodos nos quais o crescimento populacional ocorreu junto com o aumento da renda *per capita*. Esses períodos de crescimento “smithiano” tiveram um aumento da produtividade, decorrente da especialização do trabalho, antes de 1800. No entanto, mesmo com períodos de crescimento, os autores encontram que o nível de renda no início do século XIX era semelhante a picos de renda anteriores nos séculos XIV e XVI. Na ausência de um mecanismo malthusiano, os autores argumentam que a ausência do crescimento da renda no longo prazo ocorreu por fatores institucionais, como crises fiscais inerentes a sistemas absolutistas.

A literatura das últimas décadas demonstrou que as economias do Mar do Norte, especialmente Inglaterra e Holanda, foram as únicas a terem aumento de renda de forma contínua antes do período da Revolução Industrial. Utilizando uma amostra de 14 cidades europeias, Mattia Fochesato (2018) apresenta evidência que o mecanismo malthusiano não ocorreu em Amsterdã, Antuérpia, Londres e Oxford a partir do século 16. Esse resultado sugere que Malthus estava incorreto na sua interpretação sobre a trajetória da economia britânica, apesar de seu modelo ser adequado para entender outras regiões. Publicada originalmente em 1798, a obra de Malthus contestava a interpretação otimista de Adam Smith sobre o crescimento econômico britânico após a Revolução Gloriosa, em 1688. As próximas seções, no entanto, mostram que a literatura recente está do lado de Smith.

Considerando o tamanho da historiografia sobre a Revolução Industrial, algumas escolhas são necessárias para apresentar o debate de forma inteligível. Este artigo discute as três interpretações mais influentes das últimas três décadas: instituições, preços de fatores e capital humano. Portanto, as antigas narrativas sobre grandes inventores que “criaram o

mundo moderno” não estão presentes. Também não são discutidas as interpretações marxistas sobre a Revolução Industrial e o papel do comércio de longa distância – incluindo o papel do tráfico de escravos – no crescimento econômico britânico (Vries, 2010; Inikori; Engerman, 1992; O’Brien, 2005; Berg; Hudson, 2023). A próxima seção, contudo, contextualiza quais eram os principais temas discutidos antes do debate atual sobre as causas da Revolução Industrial, cujo marco é o artigo de North e Weingast, de 1989.¹ Essa literatura pode ser dividida em duas fases: primeiro, os trabalhos descreveram uma série de eventos para definir o que foi a Revolução Industrial; posteriormente, estudos buscaram encontrar a revolução através de medidas quantitativas.

1. As primeiras interpretações

Se distanciamento dos fatos é necessário para a análise de eventos históricos, a história da Revolução Industrial inicia de forma apropriada. Apenas no final do século XIX é que livros começaram a chamar as mudanças que ocorreram de revolução (Bezanson, 1922). Uma hipótese para explicar esse interesse é que a disseminação, a partir da década de 1870, das tecnologias associadas a “segunda” revolução industrial ajudou a “desencadear a primeira reflexão histórica” sobre a revolução original (Wilson, 2014, p. 145).

A Figura 1 apresenta a cronologia de alguns dos livros que moldaram a forma como pensamos a Revolução Industrial. Assim como outros marcos historiográficos, a literatura primeiro buscou descrever e entender o que aconteceu para depois se perguntar quais foram as causas dessas transformações. Arnold Toynbee foi possivelmente o primeiro – certamente o mais influente à época – a historicizar as transformações que ocorreram no final do século XVIII. Apesar de influenciar a forma como a industrialização na Grã-Bretanha seria contada posteriormente, as palestras de Toynbee (2011) representaram apenas uma tentativa preliminar de organizar e explicar a história do período. Após o trabalho pioneiro de Toynbee, o livro de Paul Mantoux, que descreve em detalhes o período

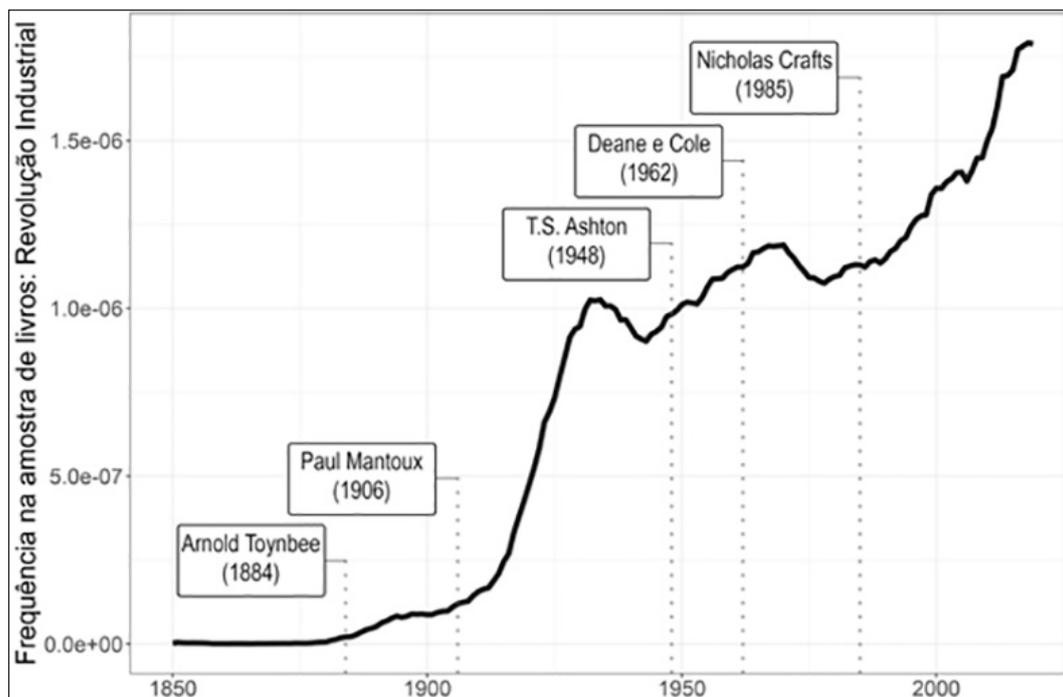
¹ Com 2383 citações em janeiro de 2024, “Constitutions and Commitment” de North e Weingast é o artigo mais citado do *Journal of Economic History*.

1760-1800, se tornou a “única pesquisa abrangente” sobre a Revolução Industrial durante as três primeiras décadas do século XX (Rees, 1929).

O rápido avanço tecnológico durante o período da Segunda Guerra Mundial renovou o interesse sobre a Revolução Industrial (Coleman, 1992). O símbolo desse período é o livro de T. S. Ashton, de 1948. Conhecido pela frase sobre “uma onda de *gadgets*” varrer a Inglaterra a partir de 1760, Ashton argumenta que transformações ocorreram em diversos setores, como agricultura, transporte, comércio e finanças, não apenas nas manufaturas. Ele critica, aliás, a visão romântica sobre os inventores que possibilitaram a revolução tecnológica. A inovação não era simplesmente resultado da “genialidade” de alguns indivíduos, era consequência do progresso social que estava ocorrendo. Invenções ocorriam em todos os lugares, mas só prosperavam em sociedades com divisão do trabalho, onde existissem incentivos para aplicar novas ideias. Além disso, a Revolução Industrial também foi uma revolução das ideias porque existia liberdade de pensamento. Ashton salienta o papel da educação primária e do ambiente das universidades escocesas nessas mudanças (Ashton, 1968, p. 21).

É interessante notar que, na sua busca para definir o que foi a Revolução Industrial, Ashton deu ênfase a vários tópicos que se tornaram centrais nos debates subsequentes. Primeiro, destacou o rápido aumento populacional com as melhorias nas condições de saúde da população. A queda na mortalidade ocorreu com avanços tecnológicos, como alimentos mais baratos, melhor higiene e investimentos em infraestrutura urbana. Sobre os alimentos, argumentou que o aumento na produtividade veio das novas culturas e com os cercamentos do século XVIII. Além disso, as “condições políticas e sociais estáveis” após a Revolução Gloriosa (1688) encorajaram as pessoas a “olharem para horizontes mais distantes”, gerando uma “preferência temporal favorável a acumulação” (Ashton, 1968, p. 7). Sobre os efeitos de 1688, também notou que a queda na taxa de juros ao longo do século XVIII permitiu mais investimentos em infraestrutura e em novas tecnologias.

Figura 1 – Frequência da expressão “Revolução Industrial” em livros (1850-2019)²



Fonte: Google Ngram.

Apesar de salientar a importância de fatores que permitiram mudanças sociais, intelectuais e nas formas de produção, Ashton não tinha como objetivo explicar as causas da Revolução Industrial. Seu livro busca oferecer exemplos para mostrar como a quantidade de inovações técnicas acelerou entre 1760 e 1830. Questões essenciais para a literatura atual, como explicar por que a revolução ocorreu primeiro na Inglaterra, não são do seu interesse. Para Ashton, a Revolução Industrial era um “movimento”, não um período específico. As características centrais do processo que ocorreu na Inglaterra e, posteriormente, nos Estados Unidos e em partes da Europa continental seriam as mesmas. O fato dessa transformação ser ou não chamada de revolução não era essencial.

A segunda fase dos estudos sobre a Revolução Industrial buscou avaliar se as mudanças que ocorreram realmente foram revolucionárias. Usando uma série de estatísticas demográficas e econômicas, Phyllis Deane e W. A. Cole (1962) mostraram que a produção industrial e a renda *per*

² A frequência é baseada no termo em inglês “Industrial Revolution”. A tradução para o inglês do livro de Paul Mantoux, *La Révolution industrielle au XVIIIe siècle*, é de 1927.

capita começam a aumentar rapidamente no fim do século XVIII. Existia, agora, uma métrica sugerindo uma revolução. No entanto, em 1982, Knick Harley contestou esses resultados com um novo índice de produção industrial que apresentava um crescimento 1/3 menor durante o período entre 1770 e 1815 (Harley, 1982). Segundo ele, as estimativas anteriores superestimavam o peso do setor têxtil (algodão) e do comércio marítimo na economia britânica. A visão que a Revolução Industrial não foi um período de descontinuidade em termos de crescimento foi reforçada com o trabalho de Nicholas Crafts, em 1985. A interpretação Crafts-Harley não busca transformar a Revolução Industrial em uma “ilusão estatística”, mas mostrar o caráter gradual das diversas transformações que ocorreram na economia britânica. Como as próximas seções demonstrarão, existe evidência que o gradualismo é uma forma mais adequada para pensar o período.

2. A explicação institucional

“A liberdade dos homens sob um governo consiste em viver segundo uma regra permanente, comum a todos nessa sociedade e elaborada pelo poder legislativo nela erigido: liberdade de [...] não estar sujeito à vontade inconstante, incerta, desconhecida e arbitrária de outro homem.” (John Locke, *Dois tratados sobre o governo*, 1689)

O principal argumento da literatura institucional é que uma economia moderna, com crescimento contínuo de renda, não pode surgir em um regime absolutista (De Long; Shleifer, 1993). Para financiar os seus gastos, as monarquias extraíam recursos da sociedade de forma predatória, com empréstimos forçados ou simplesmente confisco. Essa forma de extração fiscal não respeitava direitos de propriedade e, portanto, não gerava incentivos para investimentos. Apesar da possibilidade de o monarca arrecadar mais no longo prazo na existência de direitos de propriedade bem estabelecidos, os frequentes conflitos bélicos criavam incentivos de curto prazo para agir de forma oportunista. O chamado “problema de comprometimento”, portanto, era inerente a regimes absolutistas.³

³ No caso da Inglaterra, o parlamento possuía certa independência para questões de taxaço antes da Revolução Gloriosa, mas a coroa possuía controle sobre gastos e empréstimos. Ver Stasavage (2003, p. 62).

Crescimento econômico de longo prazo, portanto, ocorre quando o problema de comprometimento é resolvido. Uma forma de resolver esse problema seria o soberano simplesmente sinalizar ao longo do tempo que irá respeitar direitos de propriedade, arrecadando recursos fiscais de forma não arbitrária. Mas, em um regime autocrático, nada garante que esse precedente de comportamento responsável irá durar quando demandas súbitas por recursos, como guerras, surgirem. Como argumentam North e Weingast (1989), é improvável que o problema do comprometimento possa ser resolvido sem restrições institucionais, ou seja, apenas a partir de mudanças comportamentais. Uma possível solução seria obrigar o monarca a respeitar um conjunto de regras que limitam o seu próprio poder. No entanto, qual é o incentivo de um soberano renunciar ao seu próprio poder? Por isso, a literatura institucional defende que a solução do problema de comprometimento precisa de mudanças exógenas. Para North e Weingast, o ambiente da Revolução Gloriosa (1688-89) foi essa mudança.

O estopim da Revolução Gloriosa foi o nascimento do herdeiro do trono de James II, um rei católico em uma nação protestante. Até o nascimento do seu filho, a linha sucessória da coroa era da filha anglicana de James, Mary. No entanto, o novo herdeiro do trono claramente seria católico, uma vez que seus padrinhos eram o Papa Inocêncio XI e Luís XIV que, além de conhecido como o “Rei Sol”, também era católico (Hoppit, 2002). Sendo o catolicismo associado na Inglaterra à dominação estrangeira e à falta de liberdade, diversos setores da sociedade demandavam que o próximo rei fosse protestante. A expressão “papismo”, aliás, era muitas vezes usada como sinônimo de escravidão. A perseguição religiosa de James II reforçou essa visão, deflagrando uma oposição aberta ao rei. A crise levou à sua fuga para a França após a invasão “encomendada” de William III, príncipe das Províncias Unidas dos Países Baixos e cunhado de James II.

Com a vacância do trono, a solução encontrada foi estabelecer uma monarquia com dois chefes de Estado, William III e Mary II.⁴ No entanto, como eles não tiveram filhos e o único filho da irmã de Mary, Anne, faleceu (após ela engravidar 17 vezes), a casa Stuart ficou sem uma linha sucessória direta. O objetivo, portanto, era encontrar um monarca protestante que fosse um símbolo no equilíbrio de poder europeu contra a

⁴ A experiência tirânica com Cromwell também mostrou que a simples ausência do monarca não era a solução para um regime político mais aberto.

França. Antes da Revolução Gloriosa, uma coalização europeia estava se formando para tentar barrar as agressões de Luís XIV. Logo, o apoio da Inglaterra era fundamental. A primeira geração de políticos Whig, que dominaram o parlamento no início da dinastia Hanover, eram todos “francófilos apaixonados”, incluindo símbolos do Iluminismo como John Locke (Pincus; Robinson, 2014, p. 212).

Após duas quebras na sucessão hereditária, o enfraquecimento da monarquia na Inglaterra se tornou inevitável. Existia a visão que essas quebras abriam possibilidades para a ascensão de monarcas como William III, que não se interessavam necessariamente por questões internas e passavam boa parte do seu reinado em outros territórios. A contínua instabilidade fez com que o parlamento estabelecesse regras, em 1701, de que futuros monarcas deveriam ser anglicanos (não apenas protestantes) e que eles só poderiam sair do reino com consentimento parlamentar (Hoppit, 2002, p. 39).

A crise da monarquia estabeleceu que, após 1688, o rei não possuía mais poder absoluto e não possuía incentivos para ignorar compromissos e quebrar contratos. A partir da Revolução Gloriosa, portanto, o parlamento se tornou forte o suficiente para se contrapor ao monarca. O legislativo era quem autorizava a criação de novos impostos, além de ter a autoridade de avaliar os gastos da coroa. Por sua vez, leis estabeleceram a independência do judiciário, oferecendo mais uma camada de proteção para aqueles que não dependiam economicamente das benesses do rei. A evidência de que essas mudanças fortaleceram direitos de propriedade aparece no comportamento fiscal da monarquia. Os calotes e expropriações, recorrentes durante a dinastia Stuart, pararam de ocorrer. O governo aumentou substancialmente os seus gastos de forma não inflacionária, por meio de empréstimos via dívida pública. Além disso, North e Weingast mostram que o custo da dívida caiu ao longo do tempo, com a redução da taxa de juros de 14% em 1693 para 3% em 1731. Condizente com o modelo apresentado, esse novo ambiente permitiu um aumento de investimentos. A principal evidência apresentada é o rápido crescimento do mercado de capitais a partir de 1690. A relação desses eventos com a Revolução Industrial é apenas sugerida no texto de North e Weingast, apesar do impacto subsequente do artigo deixar uma mensagem mais direta. O ambiente favorável para investimentos, com melhorias no sis-

tema de transporte, agricultura e comércio, naturalmente colocaria a Inglaterra na vanguarda para a Revolução Industrial.

A interpretação de North e Weingast, de que a Revolução Gloriosa foi uma mudança nas instituições “formais” (*de jure*, no modelo de Acemoglu e Robinson) que limitou o poder discricionário do rei, continua a ser muito influente. O artigo, de 1989, ainda é o mais citado do *Journal of Economic History*. Essa interpretação não é, contudo, imune a uma série de críticas. Gregory Clark (1996) foi um dos primeiros a questionar a visão que direitos de propriedade, assegurados em uma democracia representativa, seria uma condição necessária e suficiente para crescimento econômico.

A conexão entre o desenvolvimento econômico durante o século XVIII e a Revolução Gloriosa é contestada porque existe evidência de que existiam proteções dos direitos de propriedade antes de 1688. Clark usa dados de retorno do capital e preços das terras agrícolas – dados que North e Weingast não possuíam – para argumentar que direitos de propriedade também eram seguros durante o conturbado período Stuart. Segundo a interpretação institucional, juros deveriam aumentar em períodos de instabilidade, como o fim da casa Tudor, em 1603, e a guerra civil da década de 1640. O problema, portanto, é duplo. Além da ausência de efeitos negativos significativos para o setor privado durante períodos de instabilidade política, a evidência mostra que essa estabilidade não se transformou em crescimento. Como o crescimento econômico durante o século XVII foi pequeno, Clark argumenta que direitos de propriedade não eram condição suficiente para crescimento econômico. Sobre a queda das taxas de juros do governo, Clark argumenta que a redução ocorreu somente 25 anos depois da Revolução Gloriosa, após a morte da rainha Anne, cujo reinado (1702-1714) foi marcado por uma série de guerras.

Evidência para a “City” de Londres também sugere que o mercado financeiro era atuante antes da Revolução Gloriosa. Diferente dos valores apresentados por North e Weingast, de taxas de juros de 10% ou mais antes de 1688, informações da companhia pública responsável por reconstruir Londres após o incêndio de 1666 (*The Corporation of London*) mostram que a empresa tinha acesso a crédito com uma taxa de apenas 4% (Coffman; Stephenson; Sussman, 2022). A revolução financeira na Inglaterra não ocorreu, portanto, somente após o “*credible commitment*” de North e Weingast.

A existência de direitos de propriedade seguros em regimes absolutistas, como a França, também gera questionamentos sobre a interpretação de North e Weingast (Hoffman; Postel-Vinay; Rosenthal, 2000). Diferente da Inglaterra, onde os atos de cercamento muitas vezes violaram direitos de propriedade para aumentar a eficiência do uso da terra, na França o governo não conseguiu construir canais ou estradas justamente porque não conseguiu se contrapor a esses direitos. Ou seja, a França teria um “excesso” de direitos de propriedade, impactando negativamente o seu crescimento econômico.

Outra crítica importante decorre da interpretação da Revolução Gloriosa como uma descontinuidade institucional, uma vez que North e Weingast não explicam por que a queda na taxa de juros ocorreu apenas três décadas após a queda de James II. David Stasavage argumenta que, além do surgimento de uma monarquia limitada, a disputa política entre Whigs e Tories foi essencial para o fortalecimento dos direitos de propriedade. A formação de partidos que atendiam interesses plurais dentro da sociedade, e que intermediavam múltiplos conflitos políticos, permitiu o pagamento das dívidas do governo mesmo com credores representando uma minoria na população. Segundo Stasavage (2003), grupos que poderiam se beneficiar com o não pagamento das dívidas não apoiavam esse caminho porque buscavam apoio dos credores para suas pautas, como questões religiosas ou de política externa. A evidência mostra que a taxa de juros aumentou quando os Tories, que representavam grupos desfavoráveis aos credores, assumiram o poder no início do século XVIII.

A distribuição de forças políticas, portanto, explica como os credores conseguiram manter seus direitos de propriedade em uma monarquia constitucional. Assim como Stasavage (2003), Pincus e Robinson (2014) argumentam que 1688 representou um período de mudanças de instituições informais (“*de facto*”) que consolidaram um novo equilíbrio político. Diferente da interpretação de North e Weingast, os autores enfatizam que o período após a revolução foi de instabilidade, com diversas rebeliões jacobinas entre 1692 e 1722.⁵ Conflitos no parlamento também eram frequentes. Durante o reinado da rainha Anne, disputas entre o partido Tory e Whig impactaram diretamente a credibilidade da dívida do gover-

⁵ Depois de perder o trono, os descendentes de James VII (removido durante a Revolução Gloriosa) e James II (seu irmão) ficaram conhecidos como jacobitas.

no (Stasavage, 2003, p.124). Mesmo com a instabilidade, é inegável que o parlamento se tornou mais atuante – se reunindo todos os anos, o que não acontecia antes de 1688 – e aumentou consideravelmente a produção de nova legislação (Hoppit, 1996; Cox, 2012).

Apesar de concordarem que houve uma mudança institucional importante em 1688, com o aumento no poder do parlamento, Pincus e Robinson consideram que a evidência sobre taxas de juros apresentada por North e Weingast não é adequada porque “o mundo financeiro de Charles II e James II não era caracterizado por um mercado competitivo no qual a taxa de juros mudava para equilibrar a oferta e a demanda de empréstimos” (Pincus; Robinson, 2014, p. 205). Mesmo assim, eles defendem que a nova legislação trouxe diversas mudanças econômicas, como o primeiro Calico Act (1701), que protegeu o setor têxtil, além de mudanças no uso da terra com os cercamentos, o que viabilizou a construção de infraestrutura, como canais e estradas com pedágio (*turnpike*). Dan Bogart apresenta evidência quantitativa que o ambiente regulatório para empresas nesse setor ficou mais favorável após 1688 e que o investimento na melhoria de estradas e rios aumentou substancialmente na década de 1690 (Bogart, 2011). Segundo Pincus e Robinson, em artigo subsequente, a maior atuação do estado durante o século 18 em áreas além do “modelo fiscal-militar” que dominava as despesas das nações da Europa transformou a Inglaterra no primeiro “estado desenvolvimentista” (Pincus; Robinson, 2016).

Essas mudanças não ocorreram necessariamente porque o parlamento ganhou força, mas porque um grupo político específico ganhou força dentro do parlamento. Pincus e Robinson argumentam que existia uma disputa de visões sobre o futuro da Inglaterra após a queda de James II. Todos os grupos políticos queriam, de alguma forma, capturar o Estado. Os Tories (conservadores) queriam reduzir o tamanho do Estado, especialmente o aparato militar que se expandiu após a guerra civil de 1642. Os Whigs, por sua vez, queriam um Estado “grande e intervencionista que servisse aos interesses das novas classes urbanas e manufatureiras”, ou seja, aos seus interesses. O partido Whig, formado em 1679, estava ligado aos setores urbanos e comerciais que vinham se expandindo ao longo do século XVII e a sua vitória política selou a trajetória da economia britânica. Portanto, mesmo com as críticas ao artigo North e

Weingast, a interpretação institucional persiste, muito pela abrangência de suas implicações.

3. A economia de altos salários e energia barata

Segundo Robert Allen, a Revolução Industrial ocorreu na Inglaterra porque sua estrutura de preços era diferente da de outros países. Os salários ingleses eram mais elevados que em outras regiões da Ásia e Europa, com exceção dos Países Baixos. Além disso, a grande quantidade de carvão com baixo custo de extração resultou em preços de energia menores que outras regiões, incluindo os Países Baixos.⁶ Como o custo da energia era fundamental para determinar o preço do capital – afinal, carvão era necessário para produzir diversos bens –, a Inglaterra era o único local onde a utilização comercial das novas tecnologias que caracterizam a Revolução Industrial era lucrativo. Ou seja, essa estrutura incomum de preços relativos criava incentivos para utilizar menos trabalho e mais capital (energia). Apesar de argumentar que os altos salários ingleses também aumentaram a oferta de tecnologia ao criar incentivos para as pessoas buscarem treinamento técnico e adquirirem educação, o objetivo principal de Allen é explicar por que a demanda por tecnologia na Inglaterra era diferente.

Para mostrar como a Inglaterra era uma economia caracterizada por altos salários, Allen vai além dos diversos relatos que atestavam o alto padrão de vida inglês décadas antes da Revolução Industrial. A forma utilizada para medir o padrão de vida da população, conhecida como razão de bem-estar (*welfare ratios*), é a razão entre salários nominais de trabalhadores não qualificados e qualificados (como pedreiros e carpinteiros) e uma cesta de consumo, que inclui alimentos, vestuário e gastos com moradia.⁷ Usando dados entre 1375 e 1875 (com um espaço de 50 anos entre cada observação), essa medida mostra que os salários em Londres eram maiores que um conjunto de cidades europeias e asiáticas (Florença, Viena, Delhi e Beijing) desde o século XVI, com exceção de Amsterdã. Todas as cidades na amostra apresentam um nível alto de salários

⁶ “[...] os britânicos simplesmente tiveram mais sorte em sua geologia” (Allen, 2011, p. 382).

⁷ Outras medidas de comparação, como a transformação dos salários utilizando taxas de câmbio (gramas de prata), também sugerem que a Inglaterra tinha salários maiores que outras regiões. Essa medida, no entanto, compara apenas os salários nominais.

após a Peste Negra (1347-51). A diferença é que Londres e Amsterdã mantiveram esse nível nos séculos subsequentes, enquanto as outras cidades começaram a convergir para um nível inferior de renda à medida que a sua população se recuperava. A diferença nos salários reais aumentou especialmente a partir da segunda metade do século XVII (Allen, 2009, p. 34).

Ao demonstrar que os salários eram altos não apenas em relação aos bens de consumo, como também ao preço da energia e capital no período que antecede a Revolução Industrial, é necessário entender por que a Inglaterra desenvolveu uma estrutura econômica diferente das outras nações. Para Allen, essas diferenças começaram com a expansão comercial europeia do século XVII. A divergência entre os salários de Londres e Florença confirmam a visão tradicional (influenciada por Fernand Braudel) que o aumento do comércio durante esse período fez o mar do norte tomar o lugar do mediterrâneo como centro da atividade econômica europeia (Braudel, 1992). A Inglaterra começou a exportar tecidos que imitavam produtos italianos, mas que utilizavam lã de melhor qualidade (*light worsteds*). No final do século XVII, 40% dos tecidos eram exportados, o que representava 69% das exportações totais. Durante a década de 1760, praticamente metade da força de trabalho dependia de alguma forma do comércio internacional para sua subsistência (O'Brien, 2021). É importante notar, contudo, que Allen difere de autores como Pomeranz (2009), Inikori (2002) e Acemoglu, Johnson e Robinson (2005), para os quais a ascensão comercial no noroeste europeu ocorreu com a expansão do comércio com as Américas e Ásia no século XVIII.

A revolução comercial teve um impacto direto nas cidades portuárias do mar do norte, especialmente Londres e Amsterdã. Entre 1520 e 1700, enquanto a população da Inglaterra dobrou, a população de Londres aumentou dez vezes, atingindo 575 mil pessoas (Wrigley, 2010, p. 61). O aumento da renda em Londres atraiu trabalhadores e transformou a Inglaterra em uma das regiões mais urbanizadas da Europa (Vries, 2006). Dados sobre a estrutura ocupacional mostram que, entre 1600 e 1700, ocorreu uma queda substancial na quantidade de trabalhadores homens que estavam no setor agrícola, de 68% para 48% (Wallis, 2018). Além disso, no início do século XVIII, 25% da força de trabalho em Londres trabalhava em atividades relacionadas ao setor de navegação. Posterior-

mente, o crescimento do comércio atlântico, fruto de políticas mercantilistas e colonialismo, reforçou essa tendência. A consequência do crescimento da população urbana foi mais demanda por alimentos e energia.

O maior consumo de alimentos, decorrente da urbanização, requer uma explicação sobre como a oferta agrícola conseguiu acompanhar a demanda em um momento em que a importação de alimentos era praticamente inexistente (Meredith; Oxley, 2014). Afinal, a economia pré-moderna é caracterizada pelo modelo malthusiano, o que significa que o padrão de vida era negativamente relacionado com o tamanho da população. No modelo, isso ocorre porque algum tipo de fator de produção, como a terra, é inelástico. Portanto, apesar do padrão de vida ser positivamente relacionado com o crescimento populacional, ou seja, quando a renda aumenta, a fertilidade também cresce, e em algum momento a população será muito grande para os recursos disponíveis. A única forma de postergar esse limite é com crescimento da produtividade, o que aumenta permanentemente o tamanho potencial da população (Ashraf; Galor, 2011).

Allen apresenta evidências de que a produtividade da agricultura aumentou a partir de 1600. No início do século XVI, aproximadamente 80% dos agricultores produziam apenas para sua subsistência. No entanto, estimativas sugerem que um trabalhador agrícola em 1800 produzia o suficiente para sustentar dois trabalhadores urbanos. Esse aumento de produtividade foi resultado de um conjunto de mudanças, como o melhor uso da terra, por meio de sistemas de rotação que utilizavam a pecuária como fonte de adubo e projetos de drenagem, que aumentaram a oferta de terras férteis (Overton, 1996, p. 89; Brunt, 2004). Essas melhorias, em conjunto com a seleção de animais, permitiram um aumento gradual no rendimento de grãos, na produção de leite e lã (Broadberry *et al.*, 2015, p. 94).

A expansão do comércio internacional também influenciou o desenvolvimento da agricultura. Trigo, centeio, cevada e aveia eram os grãos tradicionais da agricultura inglesa. No entanto, a introdução de batatas das Américas no final do século XVI estabeleceu uma fonte mais eficiente de calorias. Inicialmente apenas uma curiosidade, as batatas foram progressivamente substituindo culturas de menor rendimento, como o centeio. Dado que o rendimento médio por área era substancialmente

maior que as antigas culturas, Nathan Nunn e Nancy Qian (2011) encontram que a introdução da batata foi responsável por aproximadamente 25% do crescimento da população e urbanização europeia entre 1700 e 1900.

Além das novas culturas, outra fonte de aumento na produção foram as melhorias no sistema de transporte, que facilitaram o comércio interno e permitiram certo grau de especialização agrícola (Overton, 1996, p. 103). Preços do trigo em diferentes regiões da Inglaterra sugerem que já existia um mercado nacional de grãos no início do século XVII (Bateman, 2011). No entanto, mesmo que a produtividade da agricultura tenha aumentado de forma gradual ao longo de séculos, existe evidência de que ocorreu uma aceleração na produtividade do trabalho a partir do século XVIII. Esse período, entre 1700 e 1850, é conhecido como a Revolução Agrícola.

3.1 A Revolução Agrícola

A interpretação clássica para as causas da Revolução Agrícola é que o aumento da produção foi possível com os cercamentos, uma mudança nas instituições agrárias que substituiu áreas comuns por terras com direitos de propriedade para os arrendatários. Como a principal fonte de renda dos proprietários era o aluguel da terra, o incentivo para os cercamentos era que a terra progressivamente valia mais dessa forma do que o sistema com uso comunitário. A redução das terras de uso comum, no entanto, não ocorreu de forma súbita e a existência de áreas cercadas é muito anterior ao período da chamada Revolução Agrícola. Os cercamentos ocorreram ao longo de vários séculos e aproximadamente 45% da terra já estava sob esse regime em 1500 (Overton, 1996, p. 148). Além disso, algumas regiões nunca tiveram um sistema de campos abertos durante o período medieval.

No período que antecede a Revolução Agrícola, aproximadamente 70% do território da Inglaterra estava sob o regime de cercamentos. A diferença fundamental, no entanto, é que anteriormente os cercamentos ocorriam por meio de acordos voluntários, enquanto a partir de 1750 eram mediados majoritariamente pelo parlamento (Hoppit, 2017, p. 92). A partir dessa mediação, o processo de cercamentos não precisava mais de um consenso das partes interessadas, apenas de uma maioria. Essa mudança significava que, além dos efeitos sobre a produtividade, outra

questão central nos estudos sobre os cercamentos parlamentares foi o seu efeito na desigualdade, uma vez que camponeses perderam acesso à terra de forma não voluntária. É esse fato histórico que influenciou a interpretação marxista sobre as causas da Revolução Industrial.

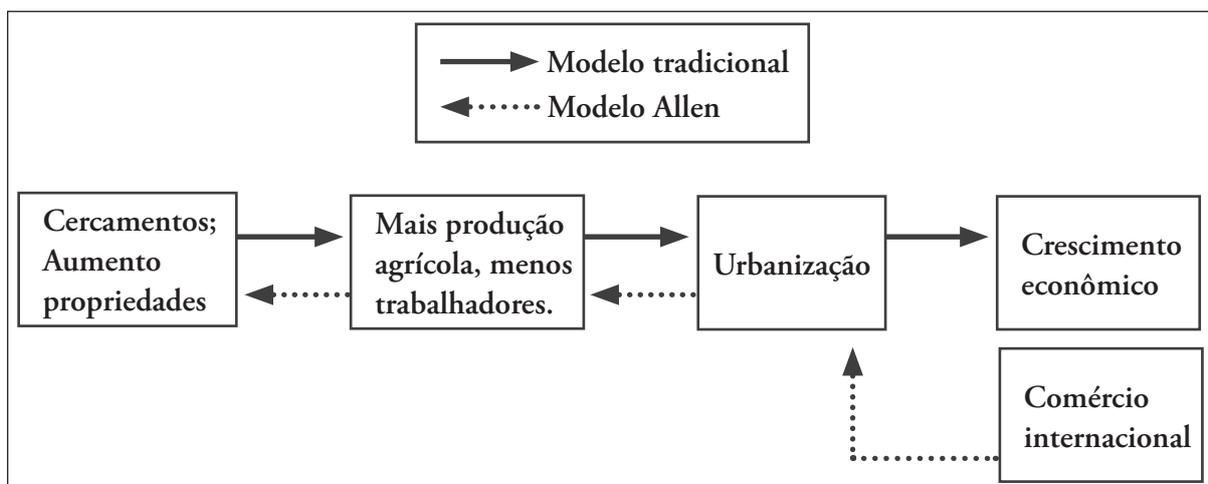
A ideia de que a Revolução Agrícola foi necessária para a Revolução Industrial possui uma longa tradição historiográfica, mas sua forma mais conhecida é a interpretação marxista, influenciada pela discussão sobre a acumulação primitiva presente em *O Capital*. Nessa interpretação, a diminuição da produção agrícola por pequenos produtores e o “fim” da organização comunal seria condição necessária para a agricultura capitalista. A menor quantidade de trabalhadores agrícolas na Inglaterra do que em outras regiões da Europa seria a manifestação mais evidente do efeito dos cercamentos. A agricultura moderna, portanto, não poderia coexistir com formas produtivas organizadas sob bases feudais.⁸ O aumento da escala de produção permitiu o uso de técnicas mais eficientes de cultivo, com maior uso de capital e, com isso, criou incentivos para a inovação. O passo subsequente foi que o aumento na produtividade agrícola gerou rendas mais altas, estimulando a demanda por bens industriais. Ao mesmo tempo que as classes proprietárias aumentavam sua renda, a expulsão dos trabalhadores com os cercamentos manteve os salários baixos nas cidades, criando o proletariado para a produção industrial. Essa interpretação difere das demais porque os mecanismos que tornam a Inglaterra diferente do resto da Europa não são fatores demográficos (malthusianos), como argumentam North e Thomas (1973), ou comerciais, como argumenta Allen (2009). Para Robert Brenner, o mais influente intérprete marxista desse debate, fatores como o aumento populacional e mudanças de preços e salários foram comuns a toda a Europa, e apenas diferentes estruturas de propriedade e distribuição de poder entre classes explicaria o caso britânico (Aston; Philpin, 1985).

A repercussão da interpretação de Brenner, de 1976, é longa e envolve questões além do objetivo deste texto, como o debate acerca da transição do feudalismo para o capitalismo. O ponto que nos interessa, contudo, é que existe praticamente um consenso na literatura atual de que os cercamentos parlamentares aumentaram a desigualdade, mas existe

⁸ Diferente da interpretação de Marx, áreas comuns persistiram com os cercamentos e o campesinato (*peasantry*) inglês não desapareceu antes da Revolução Industrial. Ver Neeson (1996).

um debate em aberto sobre o impacto na produtividade. Allen, por exemplo, argumenta que o efeito dos cercamentos parlamentares sobre a produtividade foi pequeno porque campos comunitários também adotavam técnicas que resultavam em um nível de produtividade semelhante ao das terras cercadas.⁹ O efeito dos cercamentos, portanto, foi aumentar a desigualdade da terra sem ter o contraponto no aumento da oferta de alimentos. Assim como Brenner, que rejeita o período tardio da “revolução agrícola”, Allen defende que as mudanças fundamentais na agricultura inglesa ocorreram antes de 1700. Porém, diferente de Brenner e outros historiadores da agricultura, como Mark Overton, Allen usa a evidência que salários urbanos começaram a crescer antes dos salários agrícolas para argumentar que o aumento da produtividade no campo foi consequência da urbanização, não o contrário (Figura 2).

Figura 2 – O modelo padrão entre agricultura e crescimento econômico e o modelo de Allen para a Revolução Agrícola



Fonte: Adaptado de Allen (2009, p. 58).

A evidência de que salários urbanos começaram a crescer antes do que no setor agrícola reforça o argumento de Allen de que o aumento na produtividade da agricultura não foi resultado dos cercamentos parlamentares do século XVIII. No entanto, novas estimativas sobre os efeitos desses cercamentos não dão suporte a essa conclusão. Heldring, Robinson

⁹ É importante notar que esse argumento é mais uma tentativa de Allen de questionar a interpretação institucional, uma vez que as melhorias técnicas no sistema de campos abertos eram contrárias à interpretação de mudanças tecnológicas baseada em direitos de propriedade.

e Vollmer (2022) mostram que o rendimento do trigo aumentou 45% em áreas cercadas. O interessante é que a região que Allen usou para a sua análise (*South Midlands*) não apresentou aumentos significativos de produtividade com os cercamentos. O problema, portanto, parece ser o fato de Allen ter extrapolado suas conclusões a partir de uma amostra que não era representativa para a Inglaterra como um todo. No entanto, independente do papel dos cercamentos na produtividade agrícola, a característica essencial para entender como o crescimento urbano na Inglaterra foi possível é o progresso incremental desse setor entre os séculos XV ao XIX (Broadberry, 2015, p. 129). Assim como outras peças que nos ajudam a entender o quebra-cabeça da Revolução Industrial, nada por si só parece ser suficientemente revolucionário.

3.2 Demografia e consumo

É difícil reconstruir o caminho que levou ao surgimento da era moderna, mas o melhor candidato para marco inicial é a Peste Negra (1347-1351). Considerada o “maior choque demográfico” da história europeia, estimativas sugerem que a Peste Negra matou aproximadamente 40% da população (Jedwab; Johnson; Koyama, 2022b). O motivo que um evento tão trágico gerou mudanças econômicas positivas para os trabalhadores decorre da imposição do modelo malthusiano. A rápida redução no número de pessoas permitiu um aumento na quantidade de recursos disponíveis para aqueles que sobreviveram, aumentando o seu padrão de vida (Voigtländer; Nico; Voth, 2013b).

O efeito da Peste Negra sobre a trajetória de renda em regiões da Europa com diferentes estruturas institucionais e características populacionais é um debate clássico em história econômica (North, 1973; Pamuk, 2007). Segundo Allen, o século XV marca o fim do período em que trabalhadores na Europa tinham padrões de vida semelhantes (Allen, 2009, p. 40). Entre trabalhadores não qualificados, existe uma diferença de salários reais entre cidades durante o período medieval de aproximadamente 3,4 vezes. A possibilidade para migrar e se beneficiar dessa diferença, no entanto, era reduzida dado os altos custos de informação e transporte, além de barreiras legais e culturais que dificultavam o movimento de pessoas durante o período (Jedwab; Johnson; Koyama, 2022a; Ogilvie; Carus, 2014).

A permanência de rendas mais altas em regiões como Londres e Amsterdã pode ser explicada pelo modelo malthusiano. Mesmo essas regiões estando na “armadilha malthusiana”, o modelo não implica que, em equilíbrio, o padrão de vida da população será o de subsistência. O que determina esse nível é a quantidade média de filhos por casal. De acordo com Malthus, a escolha pela quantidade de filhos poderia ser afetada por choques econômicos e reduções no padrão de vida que levariam as pessoas a terem menos filhos adiando o período do casamento. Morgan Kelly e Cormac Ó Grada (2016) encontram evidências de que esse controle populacional preventivo ocorreu durante o período medieval e no início da era moderna.

A perspectiva de melhora econômica, naturalmente, também afetava a preferência por filhos. Estudos demográficos demonstram que a estrutura familiar no noroeste da Europa era diferente de outras regiões da Europa e Ásia desde o fim da Idade Média. Além da quantidade significativa de mulheres não casadas, a idade média de casamento na Inglaterra era de 27 anos no século XVII (Wrigley; Davies; Oeppen; Schofield, 1997, p. 141). Existem diversas explicações para essas diferenças, como questões religiosas, mas a literatura de história econômica argumenta que esse padrão foi “essencialmente uma adaptação institucional a uma situação de oportunidades de emprego em rápida expansão e remuneração relativamente alta no século após a Peste Negra” (De Moor; Van Zanden, 2010, p. 3, tradução minha). A mudança no mercado de trabalho, especialmente para mulheres, e o progressivo aumento no comércio resultou em um ambiente econômico que gerava incentivos para que as famílias investissem em treinamento (como aprendizes) e educação como forma de aumentar os salários e o consumo.¹⁰

Após a diferença inicial no padrão de vida, a expansão do comércio e o subsequente aumento da urbanização e da produtividade agrícola ajudaram o noroeste da Europa a escapar do declínio de renda observado em outras regiões a partir do século XVI. No início do século XVIII, 13,3% da população da Inglaterra morava em áreas urbanas. Esse valor era maior que na França, Espanha, Portugal e outras regiões do continente, mas ainda era substancialmente menor que na Holanda, onde 33,6%

¹⁰ Para uma crítica sobre o impacto positivo do padrão de casamento europeu, ver Dennison e Ogilvie (2014).

da população era urbana (Vries, 2006, p. 39). O crescimento da população urbana era, portanto, um fenômeno europeu, mas o que diferenciava a Inglaterra era a sua concentração. Entre 1500 e 1700, Londres representou quase todo o aumento no nível de urbanização, de 3,1% para 13,3% (Vries, 2006, p. 152).

O impacto do comércio internacional também foi importante para mudar o padrão de consumo no norte da Europa. Segundo Jan De Vries (1994), a diversificação de produtos a partir da segunda metade do século XVII (a evidência vem principalmente de inventários) gerou uma “redução do tempo de lazer à medida que a utilidade marginal da renda monetária aumentou”. Durante esse período, De Vries argumenta que, além do aumento na intensidade do trabalho, essa nova situação também expandiu a oferta de trabalho de mulheres e crianças. Essa relação entre uma “aspiração” de novos consumidores e a reorganização dos recursos familiares é conhecida na literatura como Revolução Industrial. Apesar da evidência quantitativa limitada apresentada por De Vries, estudos posteriores demonstram que de fato ocorreu um aumento significativo na quantidade de dias trabalhados ao ano entre 1750 e 1800 (Voth, 1998).

Apesar de Allen criticar a ideia de que existiu uma revolução no consumo durante o século XVII, as implicações da Revolução Industrial para a sua interpretação sobre a tendência dos salários reais são importantes (Allen; Weisdorf, 2011). Como forma de calcular a renda anual dos trabalhadores entre diferentes regiões, uma hipótese utilizada por Allen é que o período anual de trabalho, durante todo o período entre o século XIV e o XIX, durava 250 dias. Essa suposição é necessária porque a maior parte dos dados de salários são para jornadas diárias. No entanto, se assumirmos que as pessoas aumentaram a quantidade de dias trabalhados no ano para aumentar o consumo de novos bens, a comparação entre os países pode se tornar problemática. De Vries argumenta que a Revolução Industrial também aconteceu na Holanda e em partes da França e Alemanha. Portanto, além da comparação com cidades não europeias, como Delhi e Beijing, estar potencialmente subestimada, a comparação entre as cidades europeias pode mudar a partir da variação regional nos novos padrões de consumo. Além disso, a maior capacidade de consumo dos trabalhadores ingleses pode ter sido resultado do aumento nas horas trabalhadas, não necessariamente do maior nível salarial ou diferenças de

produtividade. Dada a sua importância, os problemas do “ano de trabalho” fixado por Allen, além de outras críticas ao seu modelo, serão retomados posteriormente.

3.3 Os efeitos econômicos da energia barata

A Inglaterra compartilhava com os Países Baixos diversas características apontadas como relevantes para explicar a Revolução Industrial, como salários altos, urbanização e aumento na produtividade agrícola. No entanto, a diferença fundamental entre essas regiões, o que para Allen explica por que a Revolução Industrial não ocorreu primeiro nos Países Baixos, era o custo da energia. Apesar desse custo ser semelhante em Londres, Amsterdã e Antuérpia no início do século XVIII, o preço da energia era substancialmente menor no noroeste da Inglaterra, uma região que possuía grandes reservas de carvão com baixo custo de extração e que, posteriormente, tornou-se o berço da Revolução Industrial.

A hipótese mais influente para a substituição de fontes de energia decorre do esgotamento da oferta de madeira durante o período Tudor. Durante o século XVI, a “crise da madeira” se tornou um problema generalizado na Europa Ocidental, mas como a escassez ocorreu primeiro na Inglaterra, o desenvolvimento da indústria carvoeira ocorreu antes da Alemanha e França (Wrigley, 2010). No caso de Amsterdã, a rápida urbanização resultou na utilização de turfa (acúmulo de matéria orgânica) como um substituto para a madeira.

Apesar de não rejeitar essa explicação, para Allen o fator mais relevante para explicar o aumento no uso de carvão foi o rápido crescimento de Londres a partir do seu papel na expansão comercial britânica. Como Londres era muito maior que qualquer outra cidade europeia, a utilização da madeira como principal combustível não era economicamente viável mesmo antes do período de escassez. O alto custo de transporte da madeira fez o carvão ser uma alternativa a partir do final do século XVI, o que explicaria a precocidade do desenvolvimento dessa indústria na Inglaterra. Com o crescimento urbano, novas moradias foram projetadas com uma estrutura adequada para a queima do carvão, reforçando a sua demanda (Allen, 2009, p. 84). Além das residências, que representavam metade do consumo energético em 1700, fabricantes de vidros, tijolos,

porcelana, cerveja, pão e metais demandavam quantidades crescentes de energia com a economia de altos salários (Flinn, 1984, p. 252).

Todas as formas de produção material envolvem gasto de energia. No entanto, durante o período pré-moderno, a oferta de energia era limitada porque as fontes eram orgânicas, não minerais. Segundo Tony Wrigley, seria fisicamente impossível produzir grande quantidade de barras de ferro, insumo essencial para diversos produtos da Revolução Industrial, usando apenas a energia térmica das florestas. Isso ocorria porque, diferente de combustíveis como a madeira, que eram um “fluxo”, o carvão representava um grande estoque de energia. Contudo, mesmo com a adoção do carvão como energia térmica a partir do século XVI, as restrições ao crescimento permaneceram porque as fontes de energia mecânica ainda eram orgânicas – como tração animal ou o uso de carvão vegetal. Para métodos de produção intensivos em energia, outra fonte de energia era necessária.

A máquina a vapor se tornou um marco porque foi o primeiro momento em que houve uma mudança na principal fonte de energia mecânica (de uso intensivo). Mesmo sendo pouco eficiente inicialmente, o baixo custo de extração de carvão no noroeste da Inglaterra tornou o uso das primeiras gerações de máquinas a vapor economicamente viável e permitiu o aprimoramento da tecnologia antes do que em outros países. A partir do início do século XVIII, com a invenção da “máquina atmosférica”, o uso do carvão marca o fim da “economia orgânica” (Wrigley, 2016). A evidência empírica de que essa mudança representou uma redução em limites anteriores ao crescimento é apresentada por Alan Fernihough e Kevin O’Rourke (2021). Esses autores mostram que não existia relação entre proximidade de minas de carvão e crescimento antes de 1750, mas após esse período essa relação é positiva.

A partir do período da Revolução Industrial, o uso da tecnologia a vapor se tornou um símbolo do aumento na capacidade de produção da era moderna. Segundo Allen, ao “libertar a economia da dependência do vento, da água e dos músculos, a energia que cada trabalhador poderia empregar aumentou dramaticamente e, com ela, a produtividade do trabalho” (Allen, 2009, p. 156). É somente a partir do século XIX, portanto, que frases como a da cientista escocesa Mary Sommerville, de que o vapor “aniquila[va] tempo e espaço”, se tornarão parte do imaginário popular

sobre o papel da tecnologia para a melhora material da sociedade (Tonkin, 2020).

3.4 Salários reais e o debate sobre a “pequena divergência”

A influência da interpretação de Robert Allen sobre as causas da Revolução Industrial é evidente quando observamos o desenvolvimento subsequente da literatura. Diversos pesquisadores buscaram melhorar as estimativas de salários reais para a Inglaterra e expandir o debate para outras regiões usando a mesma metodologia. O principal objetivo desses estudos é verificar quando as economias do Mar do Norte começaram a divergir das demais. Para Allen, a divergência começou no século XVI, quando o noroeste europeu conseguiu manter o seu nível de renda enquanto as outras regiões viram seus salários reais declinarem. A “hipótese dos altos-salários” proposto por Allen, portanto, não busca explicar um aumento contínuo na renda em algum momento antes da Revolução Industrial. O debate é sobre diferentes trajetórias nos séculos após a Peste Negra, quando a redução populacional gerou um aumento substancial na renda dos trabalhadores em diversas regiões (Allen, 2009, p. 39). Esse ponto é importante porque esclarece que não existe conflito entre a hipótese dos altos salários e o uso do modelo populacional malthusiano. Ou seja, segundo Allen, mesmo com altos salários reais, a renda da Inglaterra só cresce de forma contínua a partir do século XIX.

O debate sobre a divergência de renda do noroeste europeu, no entanto, vai além da busca por dados de salários e preços para outras localidades. Questões metodológicas são centrais para verificar se a hipótese dos altos-salários é a interpretação mais convincente para as origens da Revolução Industrial. A seguir, é apresentado um resumo dos principais pontos do debate:

- **Quantidade de dias trabalhados**

A comparação de salários reais entre regiões usa a renda anual dos trabalhadores como métrica. Porém, como a maior parte da evidência para salários nominais refere-se a pagamentos diários, a metodologia assume 250 dias de trabalho por ano como um valor representativo. Essa hipótese é problemática porque a quantidade de dias é igual para todo o

período analisado, que inclui séculos (Wallis; Colson; Chilosì, 2018). Além disso, Allen assume que a quantidade de dias de trabalho em um ano é a mesma para diferentes regiões da Europa, Ásia e Américas.

Como forma de responder à parte dessas críticas, em trabalho com Jacob Weisdorf, Allen estima salários reais assumindo quantos dias de trabalho por ano seriam necessários para a compra de uma cesta de consumo fixa (Allen; Weisdorf, 2011). Os autores encontram que 250 dias era suficiente para o consumo dos trabalhadores em Londres entre os séculos XV e XIX, sugerindo que a hipótese não afeta as principais conclusões da interpretação de Allen para a Revolução Industrial.

- **Salários monetários são representativos?**

A evidência histórica sugere que trabalhadores na Inglaterra e Holanda recebiam salários em espécie (monetários) porque essas economias desenvolveram estruturas de mercado mais cedo que as demais. Estimativas para o século XVI sugerem que 60% da força de trabalho em regiões holandesas recebia seus rendimentos por meio de salários, enquanto para a China esse valor não era superior a 2%. As estimativas para a Inglaterra variam entre 25% e 50% (De Moor; Van Zanden, 2010). Dados de salários nominais, portanto, são muito mais representativos da renda total dos trabalhadores no noroeste da Europa do que em outras regiões.

Vincent Geloso (2018) apresenta evidência que formas de pagamento não monetárias também eram o padrão na França durante o século XVIII. Ele argumenta que a inclusão dessas rendas, especialmente comida, aumenta os salários reais para a região de Estrasburgo, localidade presente na comparação que Allen faz entre a Inglaterra e a França (Allen, 2001). Após esses ajustes, o aumento nos salários reais chega a ser de 46% para algumas categorias de trabalhadores. Contudo, mesmo após essas mudanças, a renda na França permanece menor do que na Inglaterra. Logo, esse resultado impacta mais o debate sobre quando a divergência começou do que a hipótese de que a Inglaterra tinha salários mais altos que outras regiões no período que antecede a Revolução Industrial.

- **Formas de contrato**

A perenidade de instituições públicas e religiosas as torna fonte natural de dados históricos. Logo, a maior parte dos dados no debate sobre

salários reais vem de registros de grandes instituições. Allen reconhece que preços e salários registrados nessas fontes podem ser diferentes dos de mercado, mas argumenta que “eles são relativamente uniformes e, em última análise, são as únicas fontes suficientemente abrangentes para abordar essas questões” (Allen, 2001, p. 413, tradução minha). Porém, segundo Judy Stephenson (2018), ao usar registros de trabalhadores no setor de construção, como artesãos, o problema das estimativas de Allen não reside na fonte, mas na forma como esses dados são interpretados.

No caso de Londres, mesmo que habitações privadas representassem a maior demanda por trabalhadores no setor de construção, os dados que existem para salários são de contratos para a construção de prédios públicos, nos quais não existia pagamento direto para os trabalhadores. Segundo Stephenson, o uso de empreiteiros aumentou ao longo do século XVIII, mas a principal mudança ocorreu após o incêndio de 1666, que destruiu grande parte da cidade e quebrou o monopólio das guildas sobre o trabalho de carpinteiros e pedreiros. A partir de 1666, praticamente não existia mais contrato direto de trabalhadores no setor de construções de grande porte. Isso significa que a taxa diária de pagamento registrada nos documentos não era o salário que os trabalhadores recebiam, pois incluía a margem de lucro do empreiteiro. Stephenson (2018) também mostra que a “taxa diária” utilizada por Allen não era o tipo de contrato mais comum e trabalhadores preferiam contratos mais longos, mesmo que os valores recebidos por dia fossem menores.

Essa correção reduz a “excepcionalidade” salarial de Londres, mas mantém sua superioridade em relação à maior parte das cidades europeias, com exceção de Amsterdã e Antuérpia. No período que antecede a Revolução Industrial, entre 1650 e 1775, Allen encontra que o salário dos trabalhadores em Londres era 78% maior do que em Paris, enquanto Stephenson encontra uma diferença de 42%.

Um segundo problema decorre da suposição feita por Allen que a arbitragem no mercado de trabalho assegurava que trabalhadores em contratos diários e anuais ganhavam uma renda anual semelhante. Contra essa hipótese, Jane Humphries e Jacob Weisdorf (2019) fornecem evidências de que formas de contrato importam e salários diários não são equivalentes à renda anual. O trabalho apresenta uma série de rendimentos baseados em contratos anuais, sugerindo que o “crescimento econômico

moderno começou mais de dois séculos antes do que se pensava” (Humphries; Weisdorf, 2019, p. 2867, tradução minha). Essa nova série sugere que os estudos anteriores superestimam a renda do trabalho no período medieval, especialmente a chamada “era de ouro do trabalho” após a Peste Negra, além de mostrar que o crescimento da renda começou no final do século XVII – resultado semelhante às estimativas de crescimento do PIB *per capita*. A explicação para essa mudança é o aumento do trabalho na margem intensiva, ou seja, a quantidade de dias trabalhados duplicou, de 150 para 300, entre o período medieval e a Revolução Industrial. Esse argumento se relaciona com a interpretação de Jan de Vries sobre a Revolução “Industriosa”: novas mercadorias aumentaram a utilidade do dinheiro e causaram uma redução no tempo de lazer à medida que as pessoas buscavam rendas mais altas.

- **Composição da cesta**

A construção de uma cesta de consumo requer não apenas que os produtos escolhidos sejam representativos, mas também que os preços desses produtos estejam disponíveis. Com o objetivo de estimar o custo de vida ao longo de séculos, a quantidade de produtos será reduzida e, portanto, a variação de alguns preços pode gerar mudanças significativas no índice. Um exemplo é o preço do pão, que possui um peso grande nas cestas de consumo. Na ausência de dados, a literatura estima esse preço de forma indireta usando preços de cereais. No entanto, a evidência para a Espanha demonstra que o uso de cereais como uma *proxy* para o preço do pão reduz artificialmente o custo de subsistência em regiões com salários urbanos altos, como Londres e Amsterdã. O impacto é substancial: a redução na diferença de salários reais entre a Espanha e a Inglaterra, após a mudança de apenas um produto, desloca o início da pequena divergência europeia por quase dois séculos, do século XVI para o início do século XVIII (Losa; Zarauz, 2020).

O trabalho de Mauro Rota e Jacob Weisdorf para a Itália também questiona o surgimento da pequena divergência no século XVI. Utilizando uma série de salários para Roma mais homogênea do que as estimativas anteriores para a Itália, os autores demonstram que o declínio dos salários italianos começou na segunda metade do século XVII e a divergência com a Inglaterra ocorreu apenas no século XVIII. Esse artigo é o que apresenta

uma das evidências mais fortes contra a hipótese que altos salários (do setor de construção) são suficientes para desencadear a industrialização (Rota; Weisdorf, 2020).

Uma crítica adicional à cesta de consumo proposta por Allen é que ela não é uma representação histórica acurada. Jane Humphries argumenta que, mesmo que salários ingleses fossem mais altos do que em outras regiões, a cesta de consumo proposta por Allen sugere que o padrão de vida dos trabalhadores na Inglaterra era muito acima do nível de subsistência, o que não é condizente com outras evidências históricas (Humphries, 2013). O baixo consumo imposto pela cesta também aumentaria artificialmente o padrão de vida do resto da família. Aceitando a crítica, Allen (2015) criou uma cesta com uma oferta maior de quilocalorias do que a cesta original, chamada de “cesta de subsistência”, que oferecia apenas 1.940 kcal por dia para um homem adulto.

- **Tamanho da família e trabalho feminino e infantil**

Outra crítica de Jane Humphries refere-se à estrutura familiar apresentada no modelo de *welfare ratios*: dois adultos e duas crianças, assumindo que o homem é a única fonte de renda da família. A evidência histórica, no entanto, sugere que famílias com mais de quatro pessoas eram o padrão na Inglaterra no período da Revolução Industrial, e que mulheres e crianças participavam da renda familiar. A primeira crítica implica que a hipótese de uma família pequena superestima o padrão de vida dos domicílios. Sobre a segunda, Humphries argumenta que a presença de mulheres e crianças no mercado de trabalho, que recebiam salários menores que os homens, levanta dúvidas sobre a hipótese que a demanda por tecnologia era maior na Inglaterra porque o custo do trabalho era muito alto. O setor têxtil, um dos principais setores que foram afetados pelas “macroinvenções” de Allen, possuía mais de 1 milhão de mulheres e crianças em 1750 (Humphries; Schneider, 2019).

A hipótese de substituição de trabalho por capital no setor têxtil requer a existência de um aumento nos custos no período anterior ao último quarto do século XVIII. No entanto, a evidência que Allen apresenta para trabalhadores nesse setor (*spinners*) é limitada. Contrariando a hipótese de Allen, Humphries e Schneider apresentam novos dados e mostram que os salários das fiadoras mulheres não aumentaram durante o século XVIII (Humphries; Schneider, 2019).

- **Salários urbanos em uma economia rural**

Uma suposição importante na metodologia de Allen é que assalariados urbanos podem ser utilizados para comparar o padrão de vida entre diferentes regiões. No entanto, dado o predomínio do setor rural nas economias pré-industriais, salários urbanos podem distorcer o nosso entendimento sobre o nível de vida médio de diferentes populações. Como exemplo, estimativas para a Inglaterra sugerem que trabalhadores rurais não tiveram um aumento no padrão de vida como ocorreu com os trabalhadores urbanos (Allen; Weisdorf, 2011).

A inclusão de estudos sobre o leste europeu fornece uma perspectiva sobre o padrão de vida em sociedades menos urbanizadas que a Inglaterra. Malinowski (2016) estima salários reais para a Polônia e encontra que os salários agrícolas eram menores que na Inglaterra e no norte da Itália entre os séculos XVI e XVIII. A diferença salarial entre o setor rural e urbano também era maior que a evidência existente para a Europa. Esses resultados, portanto, reforçam o argumento de Allen sobre a maior renda nas cidades costeiras da Europa Ocidental. Por último, Malinowski demonstra que a presença de grãos processados, como pão e cerveja, aumenta a diferença de salários reais entre a Polônia e a Inglaterra. Isso vai ao encontro de outros estudos que argumentam que cestas de consumo muito simples – inevitáveis para estimar o nível de consumo no passado, dada a disponibilidade de dados – podem subestimar a diferença de renda entre regiões quando uma delas possui um padrão de consumo mais sofisticado, com mais bens manufaturados e importados (Broadberry; Gupta, 2006).

- **Relação entre salários reais e renda *per capita***

Além dos debates sobre a validade das estimativas sobre salários reais, outro questionamento que persiste é se a armadilha malthusiana é um modelo adequado para pensar a trajetória da renda na Inglaterra antes do século XIX. Diferente das informações de salários reais, as estimativas de PIB *per capita* apresentam um crescimento contínuo a partir do período das Guerras Civis e da Revolução Gloriosa (1688) (Broadberry *et al.*, 2015, p. 207). Durante o final do século XVII, o crescimento ocorreu também porque houve uma redução populacional e, portanto, não configurava ainda um crescimento econômico moderno. Mas a partir do século XVIII, isso mudou, e pela primeira vez ao longo de um século, a renda e a po-

pulação cresceram juntas. Esse resultado é reforçado pela evidência antropométrica demonstrando que os britânicos eram mais altos do que os homens na Europa continental no último quarto do século XVIII (Floud et al, 2011, p. 69).

As críticas elencadas nessa seção permitem reavaliar alguns pontos da influente interpretação de Robert Allen, mas elas não invalidam as hipóteses centrais. Uma série de estudos confirma que o noroeste europeu possuía salários reais maiores do que outras regiões durante o século XVIII. Além disso, a evidência de que o preço da energia era mais barato na Inglaterra se mantém. O que mudou foi o período da pequena divergência, que provavelmente ocorreu depois do período defendido por Allen. Além disso, a evidência de que a Inglaterra escapou da armadilha malthusiana antes da Revolução Industrial é bastante convincente (Humphries; Weisdorf, 2019).

4. Inovação e capital humano

Inovações tecnológicas sempre foram uma parte central na história da Revolução Industrial. Uma das formas em que T. S. Ashton descreveu a Revolução Industrial foi o “crescimento da produção associado com novas formas de energia, novo maquinário ou novo conhecimento derivado da ciência” (Ashton, 1968, p. 79, tradução minha). Segundo Joel Mokyr, “descobertas, invenções e avanços científicos são a matéria-prima dos escritos mais interessantes da história econômica” (Mokyr, 2011b, p. 1, tradução minha). No entanto, apesar da sua importância, nas interpretações que vimos até o momento o papel da tecnologia é deixado em segundo plano. Na interpretação institucionalista o desenvolvimento tecnológico ocorre naturalmente quando há liberdade política e econômica, ou seja, a implementação das ideias é condicionada pelos direitos de propriedade. Para Allen, o papel da inovação não é central porque o que explica a origem britânica da Revolução Industrial é a demanda por tecnologia, não a sua oferta. Segundo ele, a geração de ideias foi importante, mas foi um fator comum a diversas regiões, como França e Países Baixos, que não foram o berço da Revolução Industrial.

Apesar de o Iluminismo ser um fenômeno europeu, o aumento na criatividade e inovação não ocorreu de forma aleatória no espaço. Existiram

claras concentrações geográficas durante o período que antecedeu a Revolução Industrial, como Florença no século XV e Paris no século XVIII. Para explicar a existência desses *clusters*, Michel Serafinelli e Guido Tabellini (2022) apresentam evidência de que o surgimento de centros de inovação está mais associado a regiões com liberdade política e econômica do que a sociedades economicamente mais prósperas (medida por meio de salários reais e crescimento da urbanização). Além disso, o desenvolvimento de centros de aprendizado, como universidades, também teve impactos positivos na atividade econômica mesmo em um período sem grandes inovações tecnológicas. Segundo Cantoni e Yuchtman (2014), a expansão do aprendizado do direito romano reduziu a incerteza em relação ao comércio, aumentando a atividade econômica durante o final do período medieval. Logo, esses estudos sugerem que a transmissão de ideias afetou a oferta de tecnologia e o desenvolvimento institucional antes da era moderna.

O mais conhecido defensor da relação entre a expansão do chamado Iluminismo Industrial a partir do século XVII e a Revolução Industrial é Joel Mokyr.¹¹ Em seu livro *The Lever of Riches*, ele apresenta a diferença entre macroinvenções, descobertas que criaram campos de conhecimento tecnológico e tiveram grande impacto econômico, e microinvenções, melhorias incrementais que possibilitaram o amplo uso comercial dessas tecnologias. Apesar da existência de *clusters* de macroinvenções em diferentes sociedades antes de 1750, foi apenas a partir da Revolução Industrial que esse processo de inovação gerou crescimento econômico sustentado. Para Mokyr, essa mudança foi possível com o fim de alguns mecanismos de “*feedback* negativo”. Utilizando o conceito de Wrigley, a primeira mudança ocorreu com a diminuição na restrição de recursos após a transição da “economia orgânica” para a “economia mineral”. Além disso, sobre o enfraquecimento do *feedback* negativo institucional, o período do Iluminismo produziu mudanças políticas que tornaram atividades produtivas mais atraentes do que comportamentos oportunistas e de *rent-seeking* (Mokyr, 2011b, p. 80). Ele aceita, portanto, o argumento de North e Weingast de que a Revolução Gloriosa teve efeitos positivos sobre o investimento. A

¹¹ David Landes, Deirdre McCloskey e Margaret Jacob também são bastante influentes no debate. Sobre a troca de informações científicas na “república das letras”, ver o site do projeto Mapping the Republic of Letters (<http://republicofletters.stanford.edu/>).

diferença para Mokyr é que mudanças institucionais não são condição suficiente para o crescimento econômico de longo prazo porque elas podem ser revertidas a partir de crises políticas. O que diferencia o período da Revolução Industrial foi que as mudanças tecnológicas que ocorreram entre 1760 e 1800 permitiram uma nova era de “conhecimento prescritivo”, ou seja, a ciência se tornou menos “aleatória e casual”.

A extensa pesquisa de Mokyr sobre o impacto do Iluminismo na transição para a era moderna inicialmente sugere que a sua explicação para a origem da Revolução Industrial britânica é primordialmente centrada no efeito das ideias sobre o mundo material. Allen, por exemplo, argumenta que o “modelo de Iluminismo industrial de Mokyr enfatiza as mudanças na cultura da elite como causa da revolução industrial” (Allen, 2011, p. 376, tradução minha). No entanto, algumas qualificações são necessárias para se comparar a interpretação desses dois autores. Primeiro, o livro de Mokyr citado por Allen, *Gifts of Athena*, busca responder por que a Revolução Industrial ocorreu no fim do século XVIII, não porque essa mudança ocorreu na Inglaterra. Para essa discussão, mais ampla, Mokyr apresenta a sua explicação cultural como um complemento às explicações econômicas tradicionais, “que se concentram em instituições, mercados e geografia” (Mokyr, 2011b, p. 29, tradução minha).

O mais recente trabalho de Mokyr, enfatizando o papel da cultura para o crescimento econômico moderno, busca traçar as origens da inovação intelectual e de uma “elite criativa” na Europa durante os séculos XVI e XVII. Cultura é caracterizada como o conjunto de “crenças, valores e preferências” de determinados grupos e, para Mokyr, nos “dois séculos entre Colombo e Newton” essa cultura sofreu uma mudança radical (Mokyr, 2016, p. xiii, tradução minha). Mudanças políticas e econômicas na parte ocidental da Europa permitiram que ideias fossem disseminadas a um custo cada vez menor, resultando na chamada República das Letras. A troca de ideias e informações através de fronteiras reforçou uma “ideologia do progresso”, a qual, diferente de períodos anteriores, quando inovadores dependiam da boa vontade de patronos, possibilitou um ambiente que recompensava a inventividade.

O uso de uma teoria de evolução cultural é semelhante ao trabalho de Deirdre McCloskey, que descreve a mudança na forma como as pessoas pensavam e falavam sobre trabalho e lucro entre os séculos XVII e XVIII.

Segundo McCloskey (2017), a consolidação de uma “retórica burguesa” permitiu que profissões como comerciantes, antes consideradas de baixo prestígio, se tornassem respeitadas. McCloskey e Mokyr, portanto, dividem a crença de que a forma como as pessoas compreendiam o mundo importou para o surgimento do que ambos chamam de Grande Enriquecimento. A explicação cultural, no entanto, não é suficiente para explicar por que a Revolução Industrial ocorreu na Inglaterra, uma vez que explicita um fenômeno que também ocorreu no continente.

Apesar de considerar a tecnologia como a grande “alavanca da riqueza” – o que permitiu o aumento no padrão de vida da era moderna –, a interpretação de Mokyr não atribui às ideias iluministas a causa principal da Revolução Industrial britânica. Ele também não atribui o avanço tecnológico britânico a uma elite, argumentando que “grande parte do progresso tecnológico na primeira metade do século XIX veio do conhecimento semiformal e pragmático gerado pelos grandes engenheiros da Revolução Industrial” (Mokyr, 2011b, p. 81). Logo, o Iluminismo industrial foi o que permitiu a manutenção do crescimento durante o século XIX, mas para Mokyr o que explica por que a onda de inovações durante a Revolução Industrial ocorreu primordialmente na Inglaterra foi a diferença de capital humano. Utilizando a definição de Theodore Schultz (1959) para capital humano – educação, condição física (saúde) e mobilidade geográfica –, Mokyr argumenta que foi a combinação desses fatores que permitiu à Inglaterra implementar de forma eficiente as inovações científicas e tecnológicas que vinham sendo desenvolvidas ao longo do século XVIII.

Allen também afirma que trabalhadores ingleses tinham uma dieta melhor do que em outras regiões e que isso impactou o nível de produtividade. Contudo, ele defende que o aumento na produtividade não foi o suficiente para compensar o alto nível dos salários (Allen, 2011, p. 367). Além disso, a estrutura de preços e salários decorrente da expansão comercial da Inglaterra no século XVII não apenas criou demanda por invenções que poupavam trabalho, mas também gerou uma população com alto nível educacional, o que facilitou a adoção e o desenvolvimento tecnológico. Allen também salienta a qualificação dos trabalhadores utilizando o adágio de que a transformação tecnológica foi “99% transpiração e 1% inspiração”, ou seja, as inovações da Revolução Industrial não

foram simplesmente fruto de gênios solitários, mas do desenvolvimento e aperfeiçoamento de ideias. Na sua interpretação, portanto, existe tanto um papel (secundário) para a “cultura científica” quanto para o aumento no capital humano.

É interessante notar que Mokyr apresenta consistência há mais de três décadas na sua interpretação sobre as causas da Revolução Industrial britânica. Em um dos seus primeiros livros, *The Lever of Riches*, de 1990, ele argumenta que a maior presença de mão de obra especializada e conhecimento científico aplicado foi o que colocou a Inglaterra na dianteira para o processo de industrialização. Para ele, diversas tecnologias da Revolução Industrial não dependiam de novos conhecimentos científicos, mas de capacidade mecânica para implementar ideias existentes. O desenvolvimento no setor de relógios – o primeiro bem de consumo durável produzido em massa na Inglaterra – é recorrentemente utilizado como exemplo para a importância de melhorias técnicas incrementais (Maw *et al.*, 2022). Mokyr, Allen e ninguém menos que Adam Smith citam a queda nos preços dos relógios, de cerca de 75% ao longo do século 18, como evidência para o progresso tecnológico do período (Kelly; Gráda, 2014). Portanto, para Mokyr, o importante para entender como a tecnologia impacta o crescimento econômico é a interação entre invenção – determinada pelo comportamento individual do inventor – e inovação – determinada por mercados e instituições.

O objetivo do livro *The Lever of Riches*, contudo, não era oferecer uma interpretação sobre as causas da Revolução Industrial, mas descrever e analisar quais foram as principais inovações tecnológicas desde a antiguidade clássica. Em trabalhos posteriores, no entanto, Mokyr é categórico ao afirmar que “em termos de qualidade física e habilidades mecânicas, os trabalhadores britânicos por volta de 1750 estavam em um nível muito mais alto do que seus equivalentes continentais” (Kelly; Mokyr; Gráda, 2014, p. 363). O resultado da maior qualidade da força de trabalho foi que as novas invenções, “independentemente de como se originaram”, foram adotadas antes e em uma escala mais ampla do que em outras regiões. Diferente de Allen, portanto, Mokyr argumenta que os altos salários da Inglaterra decorriam principalmente de diferenças de produtividade e não implicavam custos unitários do trabalho mais elevados para os empregadores britânicos do que em outras regiões (Kelly; Mokyr; Gráda,

2014, p. 370). A evidência vem de dados mostrando que trabalhadores ingleses eram mais altos e tinham uma expectativa de vida maior (eram mais saudáveis) do que trabalhadores franceses. Essa interpretação sobre a evidência dos altos salários implica uma rejeição da hipótese de “inovação induzida” defendida por Allen, ou seja, que o desenvolvimento tecnológico decorreu do incentivo para poupar trabalho.

A crítica de Mokyr (1992, p. 165) a avanços tecnológicos resultantes da escassez de trabalho e salários altos, no entanto, precede o trabalho de Allen. Isso ocorre porque a interpretação de Allen é inspirada na pesquisa de H. Habakkuk (1962), que utiliza a ideia de mudança tecnológica via preço relativo dos fatores para explicar o desenvolvimento industrial dos Estados Unidos durante o século XIX. Mokyr usa literatura secundária para argumentar que, durante o século XVIII, a maioria das patentes registrava o objetivo de poupar capital, não trabalho, como motivo para a inovação. No entanto, no mesmo livro, ele também argumenta que a evidência do efeito das patentes na inovação é inconclusiva.

Posteriormente, Mokyr também criticou o modelo de “inovação induzida” de Allen argumentando que o custo da energia na Inglaterra não era exógeno. Usando as transformações no setor de mineração de carvão como exemplo, ele argumenta que as tecnologias avançavam simultaneamente em diversas áreas e o preço do carvão dependia também de investimentos em transporte que eram parte da Revolução Industrial. Ou seja, para Mokyr (2011a, p. 270) existia uma “diferença fundamental entre fatores afetando a taxa versus a direção da inovação”. A taxa de inovação não poderia ser afetada por preços relativos de energia e trabalho porque, para o caso do carvão, o seu baixo preço era consequência, não causa, da Revolução Industrial.

Apesar das diversas críticas ao modelo da “economia de altos salários”, a evidência quantitativa que Mokyr apresenta para embasar a sua interpretação da Revolução Industrial é limitada. O argumento sobre o Iluminismo industrial (por que ocorreu no século XVIII?) possui claras limitações para ser testado empiricamente e o argumento sobre maior capital humano (por que ocorreu na Inglaterra?) utiliza apenas algumas estatísticas descritivas para a Inglaterra e a França, ignorando os Países Baixos, uma região central no argumento de Allen.

Recentemente, no entanto, Mokyr buscou avaliar quantitativamente

as diversas hipóteses sobre as origens da Revolução Industrial utilizando dados regionais da Inglaterra entre as décadas de 1760 e 1830. Esse artigo, com Morgan Kelly e Cormac Ó Gráda, compara o crescimento de 41 regiões da Inglaterra para mostrar que variáveis como alfabetização, direitos de propriedade, presença de bancos (para capturar desenvolvimento financeiro) e proximidade a fontes de carvão possuem pouco poder explicativo no crescimento industrial (Kelly; Mokyr; Gráda, 2023). O principal resultado mostra que, no setor têxtil, a industrialização ocorreu em áreas com baixos salários, mas com alto nível de habilidade mecânica. Segundo os autores, portanto, isso reforçaria a hipótese sobre a importância do capital humano como causa da Revolução Industrial britânica.

O mecanismo que explica a relação entre capital humano e industrialização parte do pressuposto de que a integração econômica, com a expansão nas redes de transporte a partir do final do século XVII, permitiu que regiões se especializassem de acordo com as suas vantagens comparativas. Portanto, áreas com baixo potencial agrícola, como o noroeste da Inglaterra, especializaram-se em atividades manufatureiras. O desenvolvimento de algumas “proto-indústrias”, como no setor de metais, criou grupos de trabalhadores qualificados, cujas habilidades foram adaptadas e “transferidas para as máquinas cada vez mais sofisticadas e processos de fabricação do início da Revolução Industrial.” A qualidade desses artesãos decorria do sistema de treinamento profissional na Inglaterra e, no início do século XVIII, mais de um quarto dos homens com 21 anos de idade tinham completado o seu treinamento por meio do sistema de mentoria (*apprenticeship*) (Kelly; Mokyr; Gráda, 2014, p.381). Essas características explicariam a maior presença de mecânicos, que estavam na “cauda superior” da distribuição de habilidades dos trabalhadores, na Inglaterra.

Apesar de ser um avanço em termos quantitativos quando comparado aos trabalhos anteriores de Mokyr, o artigo “*The Mechanics of the Industrial Revolution*” possui diversos detalhes metodológicos e da base de dados que precisam ser esclarecidos para que se possa avaliar os seus resultados. Primeiro, a variável utilizada para medir diferenças em direitos de propriedade, número de advogados *per capita* por região em 1730, não parece captar algo que possibilite testar alguma ideia da literatura institucional sobre a Revolução Industrial. A importância dos direitos de

propriedade para essa literatura refere-se a comparações entre países, não diferenças de nível dentro de um mesmo país.

Outro ponto passível de críticas é o quanto a evidência de que a industrialização começou em regiões com baixos salários dialoga diretamente com a hipótese de Allen. O principal motivo é que os dados de salários são para a agricultura, não para atividades manufatureiras.¹² O resultado encontrado é esperado uma vez que os autores argumentam que regiões com menor produtividade agrícola se especializaram em manufaturas após a queda nos custos internos de transporte. No entanto, mesmo se os salários da manufatura fossem mais baixos que em Londres ou Oxford, isso não oferece uma comparação com os salários do continente europeu. Como mencionado, os autores aceitam que os salários ingleses eram mais altos do que na França, mas justificam essa diferença pelo maior capital humano.

Por último, a principal limitação do trabalho é como a variável “habilidade mecânica”, a mais importante do artigo, é medida. Na ausência de observações contemporâneas, para verificar a distribuição da habilidade mecânica dos trabalhadores entre as localidades, os autores utilizam o censo de 1851 para encontrar trabalhadores homens acima de 60 anos – que potencialmente seriam aprendizes na década de 1790. Essa distribuição de trabalhadores assume, portanto, que não houve migração interna durante um período (1790-1830) em que salários no setor manufatureiro estavam aumentando. Além de alguns testes quantitativos, a justificativa dos autores para a baixa mobilidade desses trabalhadores é que antes das ferrovias a maior parte da migração interna ocorria em pequenas distâncias.

O que podemos concluir a partir dos principais trabalhos de Mokyr é que ele é consistente em separar o argumento sobre o Iluminismo industrial explicar o surgimento do crescimento econômico moderno e como diferenças de capital humano explicam por que esse crescimento ocorreu primeiro na Inglaterra (Mokyr, 2005). O efeito do Iluminismo, portanto, é secundário nas três interpretações apresentadas nesse artigo sobre as causas da Revolução Industrial britânica. Além disso, a literatura apresentada defende que o movimento iluminista também não influenciou as mudanças tecnológicas que caracterizaram a Revolução Agrícola, uma

¹² A fonte utilizada por Kelly, Mokyr e Grada (2023) é Hunt (1986), “Industrialization and regional inequality”.

vez que publicações sobre tecnologias agrícolas só aumentaram depois de 1760 (O'Brien, 2021, p. 7).

5. Conclusão

Existem inúmeras formas de escrever a história de eventos importantes. Na impossibilidade de apresentar de forma representativa a vasta literatura sobre as causas da Revolução Industrial britânica, este texto apresenta as três interpretações mais influentes das últimas décadas. Essa escolha naturalmente exclui tópicos e trabalhos importantes; no entanto, Allen, Mokyr e North certamente foram os autores mais citados no debate sobre a Revolução Industrial nos últimos 20 anos.

Os múltiplos fatores considerados relevantes para explicar por que a Revolução Industrial ocorreu na Inglaterra sugere que nenhuma interpretação isolada poderia ser suficiente para explicar tamanha transformação. Diversas regiões na Europa e na Ásia tinham características que anteriormente se achava que eram exclusivas da ilha britânica. Progressivamente, portanto, ocorreu uma convergência entre as três interpretações discutidas. A revolução não ocorreu porque a Inglaterra tinha necessariamente algo diferente, mas sim porque ela tinha um conjunto de fatores que apareciam apenas de forma fragmentada em outras localidades.

Dentro dos fatores que se destacam na historiografia, mudanças institucionais após a Revolução Gloriosa foram importantes tanto para o aumento da renda *per capita* quanto para o aumento no capital humano. A monarquia parlamentarista gerou a capacidade de o Estado se endividar de forma não inflacionária e criou um ambiente em que a grande quantidade de trabalhadores qualificados fosse utilizada de forma produtiva. Além disso, a hipótese de altos salários se mantém, mesmo que a evidência atual indique que o fim do período malthusiano na Inglaterra foi anterior ao defendido por Allen. Por fim, apesar de considerar a geração de ideias e a capacidade para implementar novas tecnologias como um ponto de partida natural para a história da Revolução Industrial, Mokyr reconhece que mudanças políticas foram cruciais para o surgimento do mundo moderno. O debate certamente continuará.

Referências

ACEMOGLU, D.; JOHNSON, S.; ROBINSON, J. The Rise of Europe: Atlantic Trade, Institutional Change, and Economic Growth. *American Economic Review*, v. 95, n. 3, p. 546-579, 2005. doi: <<https://doi.org/10.1257/0002828054201305>>.

ALLEN, R. C. Why the industrial revolution was British: commerce, induced invention, and the scientific revolution. *The Economic History Review*, v. 64, n. 2, p. 357-384, 2011.

ALLEN, R. C.; WEISDORF, J. L. Was there an 'industrious revolution' before the industrial revolution? An empirical exercise for England, c. 1300-1830. *The Economic History Review*, v. 64, n. 3, p. 715-729, 2011.

ALLEN, R. C. *The British Industrial Revolution in Global Perspective*. Cambridge; New York: Cambridge University Press, 2009.

ALLEN, R. C. The Great Divergence in European Wages and Prices from the Middle Ages to the First World War. *Explorations in Economic History*, v. 38, n. 4, p. 411-447, 2001. <doi: <https://doi.org/10.1006/exeh.2001.0775>>.

ALLEN, R. C. The High Wage Economy and the Industrial Revolution: A Restatement. *The Economic History Review*, v 68, n. 1, p. 1-22, 2015. doi: <https://doi.org/10.1111/ehr.12079>.

ASHRAF, Q.; GALOR, O. Dynamics and Stagnation in the Malthusian Epoch. *American Economic Review*, v. 101, n. 5, p. 2003-2041, 2011. <doi: <https://doi.org/10.1257/aer.101.5.2003>>.

ASHTON, T. S. *The industrial revolution 1760-1830*. Oxford: Oxford University Press, 1968. (Oxford paperbacks university series, v. 38)

ASTON, T. H.; PHILPIN, C. H. E. (Org.). *The Brenner Debate: Agrarian Class Structure and Economic Development in Pre-industrial Europe*. Cambridge: Cambridge University Press, 1985. (Past and Present Publications). <doi: <https://doi.org/10.1017/CBO9780511562358>>.

BATEMAN, V. N. The evolution of markets in early modern Europe, 1350-1800: a study of wheat prices”. *The Economic History Review*, v. 64, n. 2, p. 447-471, 2011.

BERG, M.; HUDSON, P. *Slavery, Capitalism and the Industrial Revolution*. Medford: Polity, 2023.

BEZANSON, A. The Early Use of the Term Industrial Revolution. *The Quarterly Journal of Economics*, v. 36, n. 2, p. 343-349, 1922. <doi: <https://doi.org/10.2307/1883486>>.

BOGART, D. Did the Glorious Revolution Contribute to the Transport Revolution? Evidence from Investment in Roads and Rivers 1. *The Economic History Review*, v. 64, n. 4, p. 1073-1112, 2011. <doi: <https://doi.org/10.1111/j.1468-0289.2010.00580.x>>.

BRAUDEL, F. *Civilization and Capitalism, 15th-18th Century*. Vol. II: The Wheels of Commerce. Berkeley, Los Angeles: University of California Press, 1992.

BROADBERRY, S.; CAMPBELL, B. M. S.; KLEIN, A.; OVERTON, M.; LEEUWEN, B. V. *British Economic Growth, 1270–1870*. Cambridge: Cambridge University Press, 2015.

BROADBERRY, S.; GUPTA, B.. The Early Modern Great Divergence: Wages, Prices and Economic Development in Europe and Asia, 1500-1800. *The Economic History Review*, New Series, v. 59, n. 1, p. 2-31, 2006.

BRUNT, L. Nature or Nurture? Explaining English Wheat Yields in the Industrial Revolution, c.1770. *The Journal of Economic History*, v. 64, n. 1, p. 193-225, 2004. <doi: <https://doi.org/10.1017/S0022050704002657>>.

CANTONI, D.; YUCHTMAN, N. Medieval Universities, Legal Institutions, and the Commercial Revolution. *The Quarterly Journal of Economics*, v. 129, n. 2, p. 823-887, 2014. <doi: <https://doi.org/10.1093/qje/qju007>>.

CLARK, G. The Political Foundations of Modern Economic Growth: England, 1540-1800. *The Journal of Interdisciplinary History*, v. 26, n. 4, p. 563-588, 1996. <doi: <https://doi.org/10.2307/205042>>.

COFFMAN, D'M.; STEPHENSON, J. Z.; SUSSMAN, N. Financing the Rebuilding of the City of London after the Great Fire of 1666. *The Economic History Review*, v. 75, n. 4, p.1120-1150, 2022. <doi: <https://doi.org/10.1111/ehr.13136>>.

COLEMAN, D. C. Myth, *History and the Industrial Revolution*. London: Bloomsbury Academic, 1992.

COX, G. W: Was the Glorious Revolution a Constitutional Watershed? *The Journal of Economic History*, v. 72, n. 3 p. 567–600. <doi: <https://doi.org/10.1017/S0022050712000307>>.

CRAFTS, N. F. R. *British economic growth during the Industrial Revolution*. Oxford: Clarendon, 1985.

DE LONG, J. B.; SHLEIFER, A. Princes and Merchants: European City Growth before the Industrial Revolution. *The Journal of Law and Economics*, v. 36, n. 2, p. 671-702, 1993. <doi: <https://doi.org/10.1086/467294>>.

DE MOOR, T.; VAN ZANDEN, J. L. Girl Power: The European Marriage Pattern and Labour Markets in the North Sea Region in the Late Medieval and Early Modern Period1. *The Economic History Review*, v. 63, n. 1, p. 1-33, 2010. <doi: <https://doi.org/10.1111/j.1468-0289.2009.00483.x>>.

DEANE, P; COLE, W. A. *British Economic Growth: 1688-1959*. Cambridge: Cambridge University Press, 1962.

DENNISON, T.; OGILVIE, S. Does the European Marriage Pattern Explain Economic Growth? *The Journal of Economic History*, v. 74, n. 3, p. 651-693, 2014. <doi: <https://doi.org/10.1017/S0022050714000564>>.

FERNIHOUGH, A.; O'ROURKE, K. H. *Coal and the European Indus-*

trial Revolution. *The Economic Journal*, v. 131, n. 635, p. 1135–1149, 2021. <doi: <https://doi.org/10.1093/ej/ueaa117>>.

FLINN, M. W. *The History of the British Coal Industry*. Vol. ii, 1700-1830. Oxford: Oxford University Press, 1984.

FLOUD, R.; FOGEL, R. W.; HARRIS, B.; HONG, S. C. *The Changing Body: Health, Nutrition, and Human Development in the Western World since 1700*. Cambridge: Cambridge University Press, 2011.

FOCHESATO, M. Origins of Europe's North-South Divide: Population Changes, Real Wages and the 'Little Divergence' in Early Modern Europe. *Explorations in Economic History*, v. 70, p. 91-131, 2018. <doi: <https://doi.org/10.1016/j.eeh.2018.07.002>>.

GELOSO, V. Were Wages That Low? Real Wages in the Strasbourg Region Before 1775. *The Journal of Interdisciplinary History*, v. 48, n. 4, p. 511–522, 2018. <doi: https://doi.org/10.1162/JINH_a_01197>.

HARLEY, C. K. British Industrialization Before 1841: Evidence of Slower Growth During the Industrial Revolution. *The Journal of Economic History*, v. 42, n. 2, p. 267-289, 1982. <doi: <https://doi.org/10.1017/S0022050700027431>>.

HELDRING, L.; ROBINSON, J. A.; VOLLMER, S. The Economic Effects of the English Parliamentary Enclosures. *Working Paper Series. National Bureau of Economic Research*, 2022. <doi: <https://doi.org/10.3386/w29772>>.

HOFFMAN, P. T.; POSTEL-VINAY, G.; ROSENTHAL, J.-L. *Priceless Markets: The Political Economy of Credit in Paris, 1660-1870*. Chicago: University of Chicago Press, 2000.

HOPPIT, J. *A Land of Liberty?: England, 1689-1727*. Oxford: Oxford University Press, 2002.

HOPPIT, J. *Britain's Political Economies. Parliament and Economic Life, 1660-1800*. Cambridge: Cambridge University Press, 2017.

HOPPIT, J. Patterns of Parliamentary Legislation, 1660–1800. *The Historical Journal*, v. 39, n. 1, p. 109-131, 1996. <doi: <https://doi.org/10.1017/S0018246X00020690>>.

HUMPHRIES, J. The Lure of Aggregates and the Pitfalls of the Patriarchal Perspective: A Critique of the High Wage Economy Interpretation of the British Industrial Revolution. *The Economic History Review*, v. 66, n. 3, p. 693-714, 2013. <doi: <https://doi.org/10.1111/j.1468-0289.2012.00663.x>>.

HUMPHRIES, J.; SCHNEIDER, B. Spinning the Industrial Revolution. *The Economic History Review*, v. 72, n. 1, p. 126-155, 2019. <doi: <https://doi.org/10.1111/ehr.12693>>.

HUMPHRIES, J.; WEISDORF, J. Unreal Wages? Real Income and Economic Growth in England, 1260-1850. *The Economic Journal*, v. 129, n. 623, p. 2867-287, 2019. <doi: <https://doi.org/10.1093/ej/uez017>>.

HUNT, E. H. Industrialization and Regional Inequality: Wages in Britain, 1760–1914. *The Journal of Economic History*, v. 46, n. 4, p. 935-966, 1986. <doi: <https://doi.org/10.1017/S0022050700050658>>.

INIKORI, J. E. *Africans and the Industrial Revolution in England: A Study in International Trade and Economic Development*. Cambridge: Cambridge University Press, 2002.

INIKORI, J. E.; ENGERMAN, S. L. *The Atlantic Slave Trade: Effects on Economies, Societies and Peoples in Africa, the Americas, and Europe*. Duke University Press, 1992.

JEDWAB, R.; JOHNSON, N. D.; KOYAMA, M. Medieval Cities through the Lens of Urban Economics. *Regional Science and Urban Economics, Urban Economics and History*, v. 94, 103598, 2022a. <doi: <https://doi.org/10.1016/j.regsciurbeco.2020.103598>>.

JEDWAB, R.; JOHNSON, N. D.; KOYAMA, M. The Economic Impact of the Black Death. *Journal of Economic Literature*, v. 60, n. 1, p. 132-178, 2022b. <doi: <https://doi.org/10.1257/jel.20201639>>.

KELLY, M.; GRÁDA, C. Ó. Adam Smith, Watch Prices, and the Industrial Revolution. *The Quarterly Journal of Economics*, v. 131, n. 4, p. 1727–1752, 2016. <doi: <https://doi.org/10.1093/qje/qjw026>>.

KELLY, M.; GRÁDA, C. Ó. The Preventive Check in Medieval and Pre-industrial England. *The Journal of Economic History*, v. 72, n. 4, p. 1015-135, 2012. <doi: <https://doi.org/10.1017/S0022050712000678>>.

KELLY, M.; MOKYR, J.; GRÁDA, C. Ó. Precocious Albion: A New Interpretation of the British Industrial Revolution. *Annual Review of Economics*, v. 6, n. 1, p. 363-389, 2014. <doi: <https://doi.org/10.1146/annurev-economics-080213-041042>>.

KELLY, M.; MOKYR, J.; GRÁDA, C. Ó. The Mechanics of the Industrial Revolution”. *Journal of Political Economy*, v. 131, n. 1, p. 59-94, 2023. <doi: <https://doi.org/10.1086/720890>>.

KUZNETS, S. S. *Modern Economic Growth: Rate, Structure, and Spread*. Yale: Yale University Press, 1966.

LOSA, E. L.; ZARAUZ, S. P. Spanish Subsistence Wages and the Little Divergence in Europe, 1500-1800. *European Review of Economic History*, v. 25, n. 1, p. 59-84, 2020. <doi: <https://doi.org/10.1093/ereh/heaa005>>.

MALINOWSKI, M. Little Divergence revisited: Polish weighted real wages in a European perspective, 1500-1800. *European Review of Economic History*, v. 20, n. 3, p. 345-367, 2016. <doi: <https://doi.org/10.1093/ereh/hew004>>.

MAW, P.; SOLAR, P.; KANE, A.; LYONS, J. S. After the Great Inventions: Technological Change in UK Cotton Spinning, 1780-1835. *The Economic History Review*, v. 75, n. 1, p. 22-55, 2022. <doi: <https://doi.org/10.1111/ehr.13082>>.

MCCLOSKEY, D. N. *Bourgeois Equality: How Ideas, Not Capital or Institutions, Enriched the World*. Chicago: University of Chicago Press, 2017.

MEREDITH, D.; OXLEY, D. *Food and Fodder: Feeding England, 1700-1900*. *Past & Present*, v. 222, n. 1, p. 163-214, 2014. <doi: <https://doi.org/10.1093/pastj/gtt020>>.

MOKYR, J. *A Culture of Growth: The Origins of the Modern Economy*. Princeton: Princeton University Press, 2016.

MOKYR, J. *The Enlightened Economy: Britain and the Industrial Revolution, 1700-1850*. Penguin UK, 2011a.

MOKYR, J. *The Gifts of Athena: Historical Origins of the Knowledge Economy*. Princeton University Press, 2011b.

MOKYR, J. The Intellectual Origins of Modern Economic Growth. *The Journal of Economic History*, v. 65, n. 2, p. 285-351, 2005. <doi: <https://doi.org/10.1017/S0022050705000112>>.

MOKYR, J. *The Lever of Riches: Technological Creativity and Economic Progress*. Oxford University Press, 1992.

NEESON, J. M. *Commoners: Common Right, Enclosure and Social Change in England, 1700-1820*. Cambridge: Cambridge University Press, 1996.

NORTH, D. C.; THOMAS, R. P. *The Rise of the Western World: A New Economic History*. Cambridge: Cambridge University Press, 1973. <doi: <https://doi.org/10.1017/CBO9780511819438>>.

NORTH, D. C.; WEINGAST, B. R. Constitutions and Commitment: The Evolution of Institutions Governing Public Choice in Seventeenth-Century England. *The Journal of Economic History*, v. 49, n. 4, p. 803-832, 1989.

NUNN, N.; QIAN, N. The Potato's Contribution to Population and Urbanization: Evidence From A Historical Experiment. *The Quarterly Journal of Economics*, v. 126, n. 2, p. 593-650, 2011. <doi: <https://doi.org/10.1093/qje/qjr009>>.

O'BRIEN, P. The Global Economic History of European Expansion Overseas. In: COATSWORTH, J.; CORTES-CONDE, R.; BULMER-THOMAS, V. (Org.). *The Cambridge Economic History of Latin America: Volume 1: The Colonial Era and the Short Nineteenth Century*. Cambridge: Cambridge University Press, p. 5-42, 2005. <doi: <https://doi.org/10.1017/CHOL9780521812894.003>>.

O'BRIEN, P. Was the British Industrial Revolution a Conjuncture in Global Economic History? *Journal of Global History*, v. 17, n. 1, p. 128-150, 2022. <doi: <https://doi.org/10.1017/S1740022821000127>>.

OGILVIE, S.; CARUS, A. W. Institutions and Economic Growth in Historical Perspective. In: AGHION, P.; DURLAUF, S. N. (Org.). *Handbook of Economic Growth*. [s.l.]: Elsevier, p. 403-513, 2014. <doi: <https://doi.org/10.1016/B978-0-444-53538-2.00008-3>>.

OVERTON, M. *Agricultural Revolution in England: The Transformation of the Agrarian Economy 1500-1850*. Cambridge: Cambridge University Press, 1996.

PAMUK, Ş. The Black Death and the origins of the “Great Divergence” across Europe, 1300–1600. *European Review of Economic History*, v. 11, n. 3, p. 289-317, 2007. <doi: <https://doi.org/10.1017/S1361491607002031>>.

PINCUS, S.; ROBINSON, J. Wars and State-Making Reconsidered: The Rise of the Developmental State. *Annales. Histoire, Sciences Sociales*, v. 71, n. 1, p. 9-34, 2016. <doi: <https://doi.org/10.1017/S2398568217000012>>.

PINCUS, S.; ROBINSON, J. What Really Happened During the Glorious Revolution? In: GALIANI, S.; SENED, I. (Org.). *Institutions, Property Rights, and Economic Growth: The Legacy of Douglass North*. New York: Cambridge University Press, 2014.

POMERANZ, K. *The Great Divergence: China, Europe, and the Making of the Modern World Economy*. Princeton University Press, 2009.

PRADOS DE LA ESCOSURA, L.; ÁLVAREZ-NOGAL, C.; SANTIAGO-CABALLERO, C. Growth Recurring in Preindustrial Spain? *Cliometrica*, v. 16, p. 215-241, 2021. <doi: <https://doi.org/10.1007/s11698-021-00232-7>>.

REES, J. F. Book Review of *The Industrial Revolution in the Eighteenth Century*, by Paul Mantoux. *The Economic Journal*, v. 39, n. 153, p. 133-134, 1929. <doi: <https://doi.org/10.2307/2224234>>.

ROTA, M.; WEISDORF, J. Italy and the Little Divergence in Wages and Prices: New Data, New Results. *The Journal of Economic History*, v. 80, n. 4, p. 931-960, 2020. <doi: <https://doi.org/10.1017/S0022050720000467>>.

SCHULTZ, T. W. Investment in Man: An Economist's View. *Social Service Review*, v. 33, n. 2, p. 109-117, 1959.

SERAFINELLI, M.; TABELLINI, G. Creativity over Time and Space. *Journal of Economic Growth*, v. 27, n. 1, p. 1-43, 2022. <doi: <https://doi.org/10.1007/s10887-021-09199-6>>.

STASAVAGE, D. *Public Debt and The Birth Of The Democratic State: France and Great Britain 1688-1789. Political Economy of Institutions and Decisions*. Cambridge: Cambridge University Press, 2003. <doi: <https://doi.org/10.1017/CBO9780511510557>>.

STEPHENSON, J. Z. "Real' Wages? Contractors, Workers, and Pay in London Building Trades, 1650-1800. *The Economic History Review*, v. 71, n. 1, p. 106-132, 2018. <doi: <https://doi.org/10.1111/ehr.12491>>.

TOYNBEE, A. *Lectures on the Industrial Revolution in England: Popular Addresses, Notes and Other Fragments*. Cambridge: Cambridge University Press, 2011. <doi: <https://doi.org/10.1017/CBO9781139094566>>.

TONKIN, B. J.M.W. Turner, Radical Critic of the Anthropocene. *The*

New York Review, 11 de novembro de 2020. Disponível em <<https://www.nybooks.com/daily/2020/11/11/j-m-w-turner-radical-critic-of-the-anthropocene/>>. Acesso em 18 março de 2024.

VOIGTLÄNDER, N.; VOTH, H.-J. How the West “Invented” Fertility Restriction. *The American Economic Review*, v. 103, n. 6, p. 2227-2264, 2013a.

VOIGTLÄNDER, N.; VOTH, H.-J. *The Three Horsemen of Riches: Plague, War, and Urbanization in Early Modern Europe*. *The Review of Economic Studies*, v. 80, n. 2 (283), p. 774-811, 2013b.

VOTH, H.-J. Time and Work in Eighteenth-Century London. *The Journal of Economic History*, v. 58, n. 1, p. 29-58, 1998. <doi: <https://doi.org/10.1017/S0022050700019872>>.

VRIES, J. *European Urbanization, 1500-1800*. London: Routledge, 2006.

VRIES, J. The Industrial Revolution and the Industrious Revolution. *The Journal of Economic History*, v. 54, n. 2, 249-270, 1994.

VRIES, J. The limits of globalization in the early modern world. *The Economic History Review*, v. 63, n. 3, p. 710-733, 2010.

WALLIS, P.; COLSON, J.; CHILOSI, D. Structural Change and Economic Growth in the British Economy before the Industrial Revolution, 1500-1800. *The Journal of Economic History*, v. 78, n. 3, p. 862-903, 2018. <doi: <https://doi.org/10.1017/S0022050718000396>>.

WILSON, D. C. S. Arnold Toynbee and the Industrial Revolution: The Science of History, Political Economy and the Machine Past. *History and Memory*, v. 26, n. 2, p. 133-161, 2014. <doi: <https://doi.org/10.2979/histmemo.26.2.133>>.

WRIGLEY, E. A.; DAVIES, R. S.; OEPPEN, J. E.; SCHOFIELD, R. S. *English Population History from Family Reconstitution 1580-1837*. Cambridge: Cambridge University Press, 1997.

WRIGLEY, E. A. *Energy and the English Industrial Revolution*. Cambridge: Cambridge University Press, 2010.

WRIGLEY, E. A. *The Path to Sustained Growth*. Cambridge: Cambridge University Press, 2016.

O Atlântico e a fronteira escravista-mercantil no Rio Grande de São Pedro, c. 1765-1810*

The Atlantic Ocean and the Slave-Mercantile Frontier in Rio Grande de São Pedro, c. 1765-1810

Luigi Bastos do Nascimento Pintaude**

Resumo: Neste trabalho se investigam as transformações socioeconômicas na capitania de Rio Grande de São Pedro entre os anos de 1765 e 1810. Utilizamos inventários *post-mortem* de proprietários escravistas para produzir uma série de preços de pessoas escravizadas, como forma de avaliar criticamente a interdependência entre a produção agrária da capitania e o mercado atlântico. Indicamos a conexão econômica do circuito de produção do charque com as praças mercantis do Rio de Janeiro e Amsterdam, através da cadeia mercantil do açúcar, da qual o charque fazia parte como alimentação das pessoas escravizadas que produziam o açúcar. Adicionalmente, explicitamos a dinâmica de concentração da propriedade escravista e a intensificação da coerção das relações de exploração, para melhor compreender as condições de realização do valor do capital escravista-mercantil na fronteira de *commodity* do charque.

Palavras-chave: Escravidão. Rio Grande de São Pedro. Economia-Mundo. Capitalismo. História Atlântica.

Abstract: This paper investigates the socioeconomic transformations in the captaincy of Rio Grande de São Pedro, between 1765 and 1810. We utilized

* Submissão: 13/03/2023 | Aprovação: 12/11/2023 | DOI: 10.29182/hehe.v27i1.917

** Mestrando do Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal Fluminense (UFF), Brasil | ORCID: 0009-0006-5587-8824 | E-mail: luigi.bpintaude@gmail.com

O autor agradece ao CNPq pela bolsa de iniciação científica concedida entre os anos de 2021-2022, que permitiu a realização desta pesquisa e à Capes pela bolsa de mestrado, 2023-2025, que permitiu sua continuidade. O autor agradece a Luiz Paulo Ferreira Nogueiról, Leonardo Marques e Tiago Luís Gil pela leitura crítica de uma versão preliminar deste texto, bem como aos revisores anônimos da revista que contribuíram para o aprofundamento dos argumentos desenvolvidos. Todos os equívocos cometidos são de responsabilidade do autor.



the data gathered in *post-mortem* inventories of slave owners to produce a series of enslaved people prices, as a way to critically observe the interdependency between the agrarian production of Rio Grande de São Pedro and the Atlantic market. We indicate the economic connection of the jerked beef commodity chain with the markets of Rio de Janeiro and Amsterdam, through the commodity chain of sugar, of which the salted meat was a part of, as it was used as a food for the enslaved people who produced sugar in Portuguese America. Additionally, we tried to demonstrate the dynamics of the concentration of slave ownership and the intensification of the exploitation in the region, aiming to get a better comprehension of the conditions of the realization of value of the slave-mercantile capital in the commodity frontier of jerked beef, *charque*.

Keywords: Slavery. Rio Grande de São Pedro. World-Economy. Capitalism. Atlantic History.

JEL: N36. N56. N96.

Introdução: Séries de precificação e realidade histórica

O século XVIII caracterizou-se por uma onda inflacionária nos preços internacionais e por uma crescente concentração de riqueza na economia-mundo atlântica (Fischer, 1996). Os ritmos industriais da produção do fim desse século inauguraram uma nova fase dos ciclos capitalistas de acumulação, nomeadamente o ciclo inglês, bem como uma nova geografia de acumulação dos espaços produtivos escravistas, a chamada Segunda Escravidão (Arrighi, 1994; Tomich, 2011; Parron, 2022; Marques, 2020a).

Na América portuguesa, nesse período colonial tardio, assistiu-se a uma escalada da produção agrária, sob os ritmos do mercado atlântico, de modo a verificar-se uma significativa intensificação do trabalho escravizado (Alden, 1987; Tomich, 2011). Como indicador, para investigar a conexão entre nossa unidade de observação, o Rio Grande de São Pedro, e nossa unidade de análise, o mercado atlântico, produzimos uma série de preços das pessoas escravizadas no Rio Grande de São Pedro, para os anos entre 1765 e 1810.

Em consonância com a depressão da economia aurífera na América portuguesa, na década de 1760, os preços das pessoas exploradas enquanto formas de capital escravista-mercantil flutuaram de maneira decrescente no Rio Grande de São Pedro, tal como ocorria em Minas Gerais e no Sistema Atlântico Ibérico de maneira mais geral (Miller, 1986; Bergad, 2004). Tal relativa estagnação, não era apenas motivada pelo fluxo declinante das remessas de ouro enviadas a Lisboa, mas também pela configuração política local e global: a Guerra dos Sete Anos (1756-1763), em escala ampliada, e seus resultados americanos demonstravam a posição instável das fronteiras do Império português. Da invasão do reino, em 1762, à ocupação hispânica da cidade de Rio Grande, entre 1763 e 1776, uma série de derrotas se impôs aos portugueses, o que cristalizou a percepção entre os letrados lusitanos de que o reino teria de passar por uma reconfiguração (Carrara *et al.*, 2023; Maxwell, 1985; Berbel, Marquese; Parron, 2010; Schwartz, 1988; Aladrén, 2012).

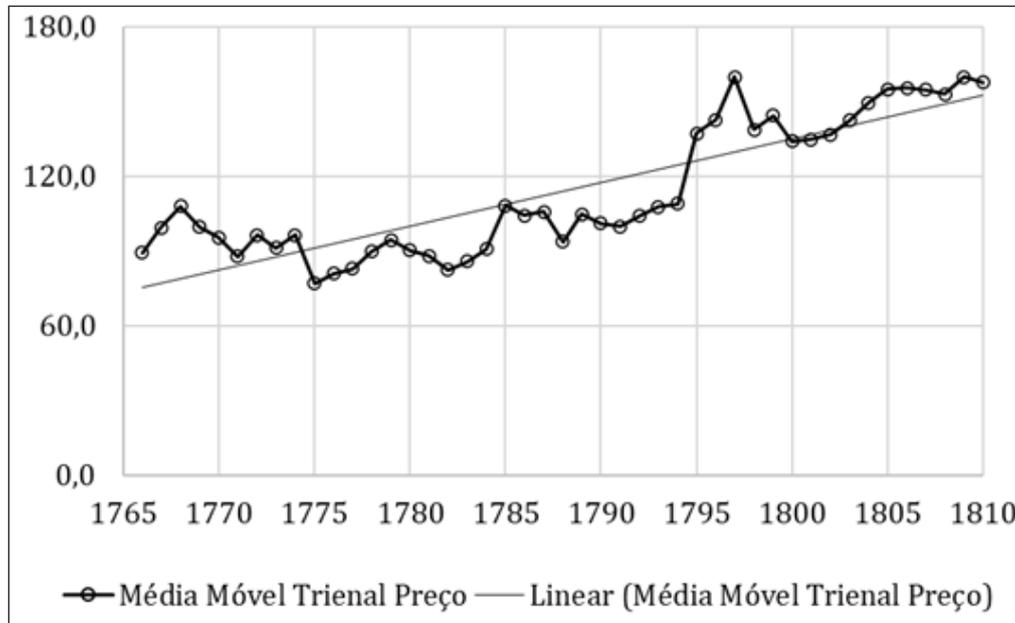
Em âmbito local, mesmo após a paz imposta pelos ingleses em 1763, Rio Grande permaneceu ocupada por mais treze anos. Nesse sentido, além da destruição militar da propriedade das estâncias, possibilidades de resistência por parte dos escravizados estavam em jogo. No processo bélico

de desorganização das unidades produtivas, alguns cativos conseguiam realizar fugas, incentivadas também pelas promessas de liberdade que as lideranças coloniais beligerantes faziam aos escravizados de seus rivais. De fato, um hiato na diplomacia de devolução de pessoas fugidas instalou-se durante os dois ciclos de batalhas luso-espanholas (1762-63 e 1775-77) (Aladrén, 2012). Desse modo, a propriedade escravista encontrava-se em franca contestação e as expectativas de reprodução do patrimônio eram colocadas em xeque pela agência das pessoas escravizadas.

No plano da longa duração, era percebida uma interdependência econômica desigual na relação luso-inglesa. Por um lado, a força militar inglesa havia sido decisiva no encerramento dos conflitos recentes; por outro, a penetração inglesa no comércio sul-atlântico – legal ou ilegalmente – desenhava um movimento crescente no século XVIII, que mantinha preocupada a elite letrada portuguesa (Azevedo, 1929; Novais, 1989 [1979]; Pinto, 1979; Maxwell, 1985; Pedreira, 2000; Cardoso, 2003;), e foi uma das motivações do ciclo de reformas, encabeçada por Sebastião José de Carvalho e Mello, na tentativa de “reter o capital dentro de seu próprio sistema econômico” (Maxwell, 2013, p. 73, tradução nossa).

O desaquecimento da economia extrativa mineira era plenamente perceptível em 1766 (Pinto, 1979; Maxwell, 1985; Pedreira, 2000; Carrara *et al.*, 2023). O preço das pessoas escravizadas, uma das principais forças produtivas no intento colonizador, portanto, dinamizava-se com os “ciclos de crescimento das exportações brasileiras” (Miller, 1986, p. 43; tradução nossa). Logo, se entre o fim do século XVII e meados do XVIII os preços haviam subido sobremaneira, conforme escalavam as quantidades de ouro extraídas – e mesmo a *expectativa* de sua extração –, reversivamente, verificou-se uma queda acentuada, revertida apenas no último quartel do século XVIII, durante o chamado “renascimento agrícola” (Miller, 1986; Alden, 1987).

Gráfico 1 – Preço dos homens escravizados saudáveis entre 20 e 29 anos em milhares de réis – Rio Grande de São Pedro – Média Móvel Trienal



Fonte: ver Tabela 4, no Anexo.

O empuxo econômico desse “renascimento agrícola” brasileiro, do final do século XVIII, significou a ignição dos setores produtivos de diversas áreas do Sistema Atlântico Ibérico: a expansão da produção açucareira em Pernambuco, Paraíba, Bahia, Sergipe, Rio de Janeiro e posteriormente São Paulo; da produção de tabaco no Recôncavo Baiano, no Maranhão, Pernambuco e Alagoas; do algodão em Pernambuco, no Maranhão e no Pará; do arroz no Maranhão, Pará e Rio de Janeiro; de café no Pará, Maranhão, Bahia, mas principalmente no Rio de Janeiro e, finalmente, de trigo e charque no Rio Grande de São Pedro (Alden, 1987).

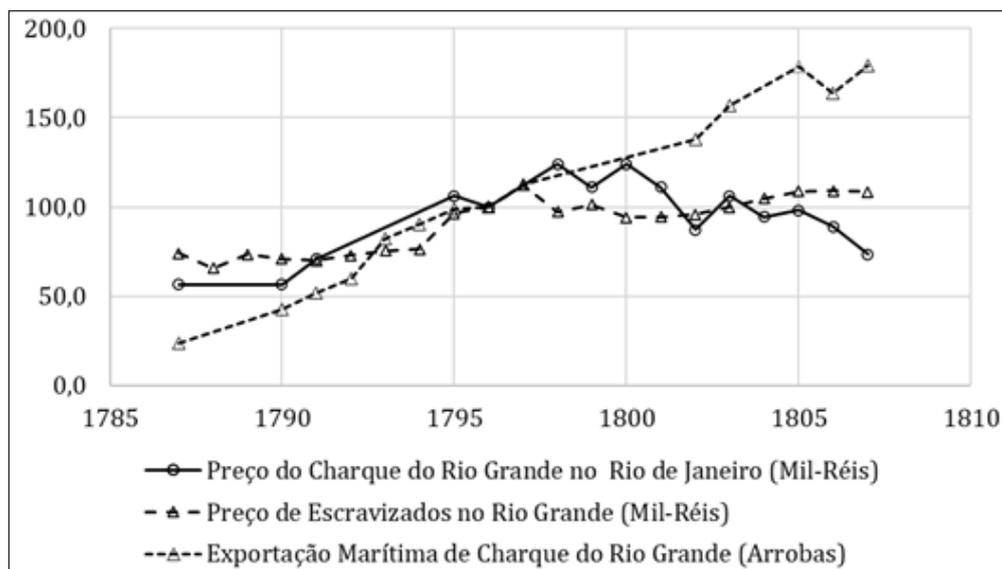
Tal percepção foi empiricamente consubstanciada com as pesquisas arquivísticas, que demonstraram a retomada da vitalidade do setor agroexportador, baseado em uma intensa introdução mercantil de pessoas escravizadas nos centros produtivos brasileiros; no caso do Rio Grande de São Pedro sob a dinâmica distributiva da praça mercantil carioca, que se transformava em “eixo central da reprodução do escravismo no sul-sudeste” (Florentino; Ribeiro; Silva, 2004, p. 90). A relevância dos mercadores cariocas no tráfico de seres humanos, entretanto, não evitava por completo que a concorrência interimperial por mão de obra escravizada ten-

sionasse para cima os preços, estimulando uma equalização dos custos de trabalhadores entre os diferentes portos de embarque (Miller, 1986; Silva, 2010; 2013). De fato, ao menos desde 1720, a procura francesa e britânica nas costas da África Centro-Occidental, sobretudo nas margens do rio Loango, colocou os luso-africanos em severa competição (Miller, 1986).

Por fim, essa dinâmica de espiral crescente de exportações diversificadas realizou-se, em sua faceta de demanda por trabalho, com o decorrente aumento dos preços das pessoas escravizadas no que Miller chamou de “Terceira Onda” – entre as três que ocorreram entre 1570 e 1830 – nos preços correntes de pessoas escravizadas, que elevou o preço a patamares que ainda não haviam sido alcançados pelas ondas anteriores (Miller, 1986; Eltis, Richardson, 2003). Logo, não surpreende que o crescimento dos preços das pessoas escravizadas no Rio Grande de São Pedro encontrou-se em correlação direta com o crescimento da quantidade de charque exportada e do preço do charque, dada a possibilidade histórica ampliada da realização do valor e expansão do capital escravista-mercantil (Pires; Costa, 2000; Noguéról, 2016).

Tal correlação demonstra que as variáveis cresciam conjuntamente, em uma dinâmica sinérgica. Sobre este último ponto, pesquisas recentes apontaram o aquecimento da economia rio-grandense, sobretudo ligado ao abastecimento de charque, carne salgada, às áreas de *plantation*, produtoras de açúcar e tabaco, em particular Rio de Janeiro, Bahia e Pernambuco; fato que conectou as unidades produtivas estancieiras da região ao crescimento agrícola, o que se verificou não apenas a partir do crescimento das exportações, preço do charque e da mão de obra escravizada, mas também da disponibilidade de crédito na região, elemento que dava forma às práticas de endividamento por parte dos comerciantes e lastreava o aumento da produção (Osório, 1999; Menz, 2006; Gil, 2020; Noguéról, 2016).

Gráfico 2 – Índice anual de preço e quantidade de charque exportada e preço de escravizados no Rio Grande de São Pedro (1796=100)



Fonte: produção própria.¹

Em especial, o grande aumento verificado nos primeiros anos da década de 1790 nos remetem à Revolução do Haiti, em particular dentro do contexto ultrainflacionário da crise revolucionária iniciada em 1789 (Fischer, 1996). A ilha, sob domínio francês, havia passado por um processo de intensa aceleração produtiva no século XVIII, tanto em termos do açúcar produzido, mas – após 1750 –, sobretudo, do café, tornando-se, segundo estimativas, a região responsável pela produção de 50% das exportações mundiais deste artigo, em fins do século (Trouillot, 1982; Marquese, 2015). Ora, a partir da ação revolucionária e a consiguiente saída da região do seu anterior lugar de centralidade nas exportações, o preço dos dois artigos passou pelo crescimento que comentamos, visto que a produção não acompanhou os ritmos da demanda (Marquese, 2015). Nessa conjuntura, a produção brasileira de açúcar e café passou por uma intensificação e, conjuntamente, a produção do charque integrou as espirais de demanda dos centros de produção para a exportação.

¹ Para o preço das pessoas escravizadas, ver Tabela 4, no Anexo. Para as exportações de charque a partir do Rio Grande de São Pedro e para a precificação do charque, ver Menz 2006 (p. 137 e p. 175). As séries de preço originalmente se encontravam em milhares de réis e a série de exportação em arrobas. As séries foram convertidas em uma base comum, na qual os valores de 1797 = 100.

Tabela 1 – Coeficientes de Correlação entre a quantidade e preço do charque exportado e os preços de pessoas no Rio Grande de São Pedro entre 1787 e 1807

	Preço do charque do Rio Grande no Rio de Janeiro	Preço de escravizados no Rio Grande de São Pedro	Exportação marítima de charque do Rio Grande de São Pedro
Preço do charque do Rio Grande no Rio de Janeiro	1		
Preço de escravizados no Rio Grande de São Pedro	0,560	1	
Exportação marítima de charque do Rio Grande de São Pedro	0,619	0,864	1

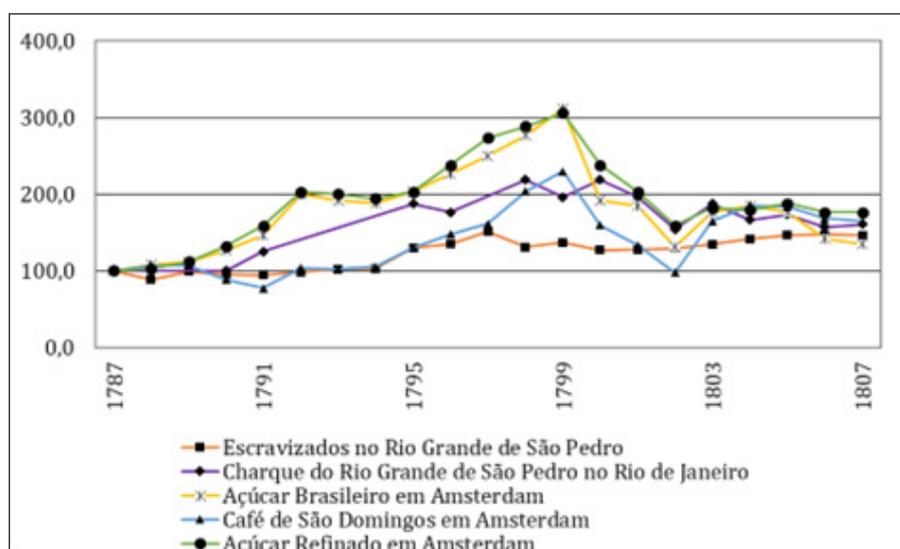
Fonte: ver Gráfico 2.

1. Preços coloniais e interimperiais

Não poderíamos, contudo, conceber tal movimento ascendente na precificação em termos unilateralmente regionais. Apesar de já haveremos ressaltado a dinâmica interimperial no processo de alta dos preços, pensamos que sua avaliação em conjunto com a precificação das *commodities* no mercado atlântico possa jogar luz às relações entre a alavancagem que observamos e as forças que entravam em sinergia com esse aumento na produção agrícola. Conforme aferimos na documentação e expusemos no Gráfico 3 e na Tabela 2, tanto o preço das pessoas escravizadas no Rio Grande de São Pedro quanto a precificação do charque – principal *commodity* produzida na região durante o período em questão – possuem um índice de correlação significativo entre si e com as séries de preço do açúcar brasileiro, do café de São Domingos e do açúcar refinado no mercado de Amsterdam, de acordo com as séries formuladas por Posthumus, em 1946. A opção pelos preços nessa praça mercantil se justifica pela compreensão de que nela produziam-se determinações importantes na precificação das pessoas escravizadas. Eltis e Richardson (2003), em artigo utilizando dados sobre a compra de 282.274 pessoas nas Américas, avançaram a hipótese de que

Existiam cinco sistemas transatlânticos diferentes vigentes durante a maior parte desta época – britânico, francês, holandês, espanhol e português – e um sexto se incluirmos os EUA independentes. O preço do açúcar em Amsterdã ou na Alemanha do Norte, onde era vendido o açúcar excedente de todos os sistemas europeus, agia talvez como o último árbitro sobre o preço de escravos na América. (Eltis; Richardson, 2003, p. 34)

Gráfico 3 – Índice anual de preços de pessoas escravizadas no Rio Grande de São Pedro e *commodities* atlânticas (1787 = 100)



Fontes: produção própria.²

Nosso esforço complementar – uma vez que os dados utilizados pelos pesquisadores se centravam, principalmente, sobre o comércio inglês, francês e holandês – busca situar essa nova dinâmica, que mobilizava as forças produtivas luso-americanas, no campo mais amplo do economia-mundo atlântica. Em diálogo com a metodologia proposta por Sereni (1966), formulamos a matriz de correlação dos preços, a fim de demonstrar a conexão entre os rumos das *commodities* e das pessoas escravizadas, forjada em relações que não se limitavam ao espaço americano, mas que eram verificáveis nos mercados europeus, tal como Amsterdã, o que sugere

² Para o preço de escravizados no Rio Grande de São Pedro e para a precificação do charque, ver Tabela 4. Para as demais séries, ver Posthumus (1946, p. 124-125, p. 182 e p. 186-187). Todas as séries foram convertidas em uma base comum, na qual os valores de 1787 = 100.

que os diferentes pontos da economia-mundo se encontravam interligados em uma mesma constelação, em uma mesma economia de mercado.

Tabela 2 – Coeficientes de correlação entre *commodities* atlânticas e preços de pessoas escravizadas no Rio Grande de São Pedro (1787-1807)

	Escravizados no Rio Grande de São Pedro	Charque do Rio Grande de São Pedro no Rio de Janeiro	Açúcar brasileiro em Amsterdam	Café de São Domingos em Amsterdam	Açúcar refinado em Amsterdam
Escravizados no Rio Grande de São Pedro	1				
Charque do Rio Grande de São Pedro no Rio de Janeiro	0,64068142	1			
Açúcar brasileiro em Amsterdam	0,453181016	0,746493717	1		
Café de São Domingos em Amsterdam	0,795027978	0,704260369	0,663483016	1	
Açúcar refinado em Amsterdam	0,56682433	0,840412561	0,963619841	0,687338611	1

Fontes: produção própria. Ver Gráfico 3.

Não é de espantar que tal correlação tenha sido verificada por David Fischer (1996), que havia comprovado o espraiamento dos links econômicos do mercado atlântico, particularmente no período que classificou também como “Terceira Onda”. Contudo, esta terceira onda enquadra-se nas quatro longas ondas inflacionárias que o autor encontrou nas consonâncias dos preços da economia-mundo europeia: a primeira situar-se-ia em fins do século XII até o princípio do século XIV; a segunda “revolução de preços” teria acontecido no final do século XV e terminado em meados do XVII; a terceira – que aqui observamos –, por sua vez, principiaria em 1730 e deslocar-se-ia até as guerras napoleônicas; por fim, a quarta onda, iniciada em 1896, permaneceria em atividade ao menos até o presente, contando apenas com um interstício entre 1920 e 1930.

Evidentemente, tais movimentos estruturais de duração secular não se deram de maneira homogênea no espaço-tempo. Ora, nós acabamos de demonstrar os efeitos do cenário crítico da metade do século XVIII

para o caso da América portuguesa, um movimento conjuntural contraditório, que Fischer (1996) não desconsiderou. Entretanto, especificamente, após a década de 1777, a ascensão de Montevideo como porto central de entrada de pessoas escravizadas para a América espanhola, em grande medida pela migração de comerciantes portugueses advindos de Colônia de Sacramento, então sob controle hispânico, trouxe efeitos importantes para o mercado lusitano de escravizados. É nesse sentido que a estruturação de uma economia de abastecimento na fronteira sul da América lusa deve ser compreendida de maneira integrada aos complexos portuários do Rio da Prata (Vargas, 2023).

Principalmente depois da expulsão dos portugueses da Colônia de Sacramento – em 1777, pelos exércitos de Cevallos – e da proclamação do livre-comércio atlântico em Montevideo e Buenos Aires, em 1778, a montagem de um porto escravista em Montevideo foi a saída para os comerciantes luso-brasileiros que instalaram suas redes interpessoais de trato mercantil na região (Prado, 2015; 2022). Após essa data – e sobretudo a partir da década de 1790 –, o contrabando luso-brasileiro de escravizados para o Rio da Prata aumentou largamente, o que era duplamente problemático para os proprietários da capitania do Rio Grande de São Pedro: aumentava o preço dos escravizados e, como os negociantes de Montevideo negociavam utilizando carnes salgadas, reduzia o preço do produto (Borucki, 2011).

Tal aumento no preço dos escravizados talvez ajude a explicar por que – apesar da grande quantidade de comerciantes no trato dos vivos e mesmo do grande número de envios feitos por pequenos mercadores escravistas até o Rio Grande de São Pedro –, entre os períodos de 1788-1802 e 1809-1824, a porcentagem de pessoas escravizadas enviadas até a fronteira sul pelos comerciantes de grande porte – ou seja, que enviaram 25 pessoas ou mais – passou de 35,5%, no primeiro momento, para 58,2% no segundo (Berute, 2006). Considerando o custo crescente das pessoas escravizadas, eram os mercadores com mais capitais que tinham mais condições de financiar as expedições que as levariam para a capitania, justamente os mesmos que tinham o cabedal necessário para montar grandes viagens escravistas intra-imperiais.³

³ As características demográficas dos escravizados enviados ao Rio Grande de São Pedro, por outro lado, reforçam a tese de que a determinação da precificação era predominantemente atlântica, pois,

Adicionalmente, como parte do comércio era realizado em prata ou charque, os próprios governadores e vice-reis, em alguma medida, estimulavam a chegada de espanhóis nos portos da Bahia⁴ e do Rio de Janeiro (Prado, 2022). Com o embargo inglês contra os espanhóis no Rio da Prata, em 1796, o fluxo de mercadores hispânicos chegando aos portos luso-brasileiros parece ter se intensificado e, no mesmo ano, negociantes da fronteira sul luso-brasileira reclamavam contra o aumento dos preços causado pelo contrabando (Vargas, 2013; Aladrén, 2015; Prado, 2022). Poderia ser apenas um dispositivo retórico, contudo não nos parece por acaso que em 8 de fevereiro de 1801 – após uma queda de mais de 15% no preço dos escravizados desde o pico de 1797 – o desembargador José Feliciano da Rocha Gameiro, ouvidor-geral do Crime e intendente dos Contrabandos e da Polícia, elogiasse Donald Campbell ao então presidente do Erário Régio, D. Rodrigo de Sousa Coutinho, comentando que as ações “diligentes” do comandante de esquadra em combater o tráfico de escravizados para a América espanhola haviam reduzido os preços das pessoas escravizadas.⁵

Portanto, pesando as características apontadas, pensamos ser importante verificar que as tendências encontram seu lugar também nas dimensões locais, não a despeito, mas por causa da ação dos sujeitos históricos. Defendemos essa posição, pois concordamos com o argumento de Maxwell quanto ao fato de que as políticas pombalinas, apesar de não darem conta por completo das tensões existentes na Europa e mesmo de produzirem tantas outras, foram relativamente bem-sucedidas no que diz respeito à tentativa de inversão da balança comercial anglo-portuguesa a partir da década de 1770, bem como à diversificação nas relações econô-

nos períodos citados, Berute (2006, p. 51-79) percebeu, entre os escravizados traficados para a capitania, uma maior porcentagem de “africanos novos”, em oposição aos “ladinos” e “crioulos”, ou seja, maior presença de africanos com baixa inserção social frente aos africanos com considerável com inserção social e escravizados nascidos na colônia. Como o preço dos “africanos novos” costumava ser menor do que o dos outros dois grupos, a depender da demanda local, os preços haveriam se reduzido, de modo que se houve um aumento de nível médio de preços, provavelmente este movimento possui maior determinação da economia atlântica do que da demanda local.

⁴ AHU, Bahia, Cx. 106, Doc. 207664.

⁵ AHU, Rio de Janeiro, Cx. 189, Doc. 13654. Conferir os dados de Borcuki (2011). Os dados do tráfico intra-americano disponíveis no site Slave Voyages também corroboram essa versão, uma vez que, entre 1790 e 1810, o ano de 1801 aparece como um ano de queda, e o ano com menor número de embarques com direção ao Rio da Prata desde 1791, com uma queda deste porte ocorrendo novamente apenas em 1807.

micas do reino com o restante da Europa (Maxwell, 1985; 2013; Schwartz, 2010), o que não deixou de ser percebido pelos agentes comerciais ingleses (Maxwell, 1985). Ou seja, o planejamento da política econômica dos agentes metropolitanos conseguiu inserir o Sistema Atlântico Ibérico em uma relação ao mesmo tempo mais profunda, de maior infiltração dos produtos luso-brasileiros nos mercados europeus, mas também altamente transformativa com o Sistema Atlântico do Noroeste Europeu.

Com isso não queremos, contudo, dizer que a interdependência desigual havia acabado, afinal em fins do século XVIII a economia portuguesa permanecia fortemente escorada nas reexportações dos produtos coloniais americanos, que haviam apresentado fortíssimo crescimento, bem como nas exportações de manufaturados para a América portuguesa, somadas a um cenário bastante peculiar do comércio internacional, no qual as importações dos britânicos cumpriam papel determinante (Novais, 1989; Pedreira, 2000; Marques, 2020a).

Se, por um lado, portanto, temos de admitir que a “prosperidade” do Império português na virada do século XVIII foi produto e produtora de uma situação muito delicada, no reverso da medalha, é importante que – dialeticamente – observemos que essa mesma dinâmica de acumulação de capitais, cujo enquadramento colocava o Brasil como o “coração” pulsante do Império (Schwartz 2010, p. 47), foi parte do processo de produção das condições de sua própria transformação, formalizada com a abertura dos portos após a chegada da família real à colônia, em 1808, em um contexto de pressões por um relacionamento comercial direto entre Inglaterra e Brasil, pois o cenário constituído oferecia uma interessantíssima posição para aqueles agentes comerciais que pudessem realizar a reexportação dos produtos tropicais do Brasil e que em retorno pudessem realizar o comércio de importações brasileiras de manufaturados, situação que tornou-se muito atrativa para os mercadores ingleses (Maxwell, 1985; 2013).

Desse modo, compreendendo que estamos diante de um processo de forte integração econômica entre o Sistema Atlântico Ibérico e o Sistema Atlântico do Noroeste Europeu, cabe questionar como apreender teoricamente esse movimento de deslocamento das relações substantivas da economia-mundo capitalista. A solução parece ser a observação que Giovanni Arrighi apresenta sobre o movimento descontínuo do centro

do sistema. Na interpretação do economista italiano, a transição do século XVIII para o XIX situar-se-ia no chamado Ciclo de Acumulação Inglês, durante o “Longo Século Dezenove”, que seria um pouco mais extenso do que haveria proposto Hobsbawm (1998), indo da crise sinalizadora do Ciclo de Acumulação Holandês, em 1740, até a crise terminal do Ciclo de Acumulação Inglês, em 1930. Ou seja, a Inglaterra ganhava terreno, não apenas em função de seus ganhos comerciais com as trocas com seu parceiro lusitano, como já argumentamos ou unicamente pela fortíssima produção tropical das colônias antilhanas, ou mesmo unilateralmente pelo salto na produção industrial, mas também pelo processo de fortalecimento do capital usurário (Arrighi, 1994).

Portanto, se, por um lado, o fortalecimento da balança comercial portuguesa, dada a inserção da produção colonial nos circuitos europeus, apontava, em certo sentido, para a aplicação efetiva de políticas “neomercantilistas” ou ainda da prática de um “nacionalismo econômico” (Maxwell, 2013), que fortalecia o escravismo nas Américas, por outro, essas mesmas políticas promoveram a formulação de uma conjuntura na qual outro centro de poder que não a Coroa portuguesa pôde atrair recursos, dada a sua crescente centralidade no circuito dos capitais, que não apenas excitavam-se com a obtenção de matérias-primas cada vez mais abundantes e, logo, mais baratas, mas também com a possibilidade de participar do abastecimento colonial na América portuguesa (Mariutti, Nogueról, Neto, 2001). É nesse sentido que o Ciclo Inglês de Acumulação de Arrighi encontra a Segunda Escravidão de Tomich (2011): a reformulação da correlação de forças na arena internacional – com mercado e indústria ingleses fortalecidos em sua capacidade de centralizar capitais – colocava como possibilidade histórica, para os demais sujeitos políticos dos complexos imperiais, o recrudescimento das relações escravistas – que esmiuçaremos nas próximas seções – como forma de responder às demandas de *commodities* e procurar partilhar com a Inglaterra as espirais de valorização do valor.

A amarração dos argumentos – formulados a partir da observação empírica do crescimento dos preços das pessoas escravizadas, em consonância com os preços internacionais das mercadorias traficadas no Atlântico – é a avaliação de que a onda crescente nos preços internacionais de *commodities* e de mão de obra foi puxada pela demanda dos centros con-

sumidores, cuja produção de manufaturas tornava-se massificada (Fischer, 1996; Eltis; Richardson, 2003; Mintz, 2003).

2. Enfermidades e soberania escravista

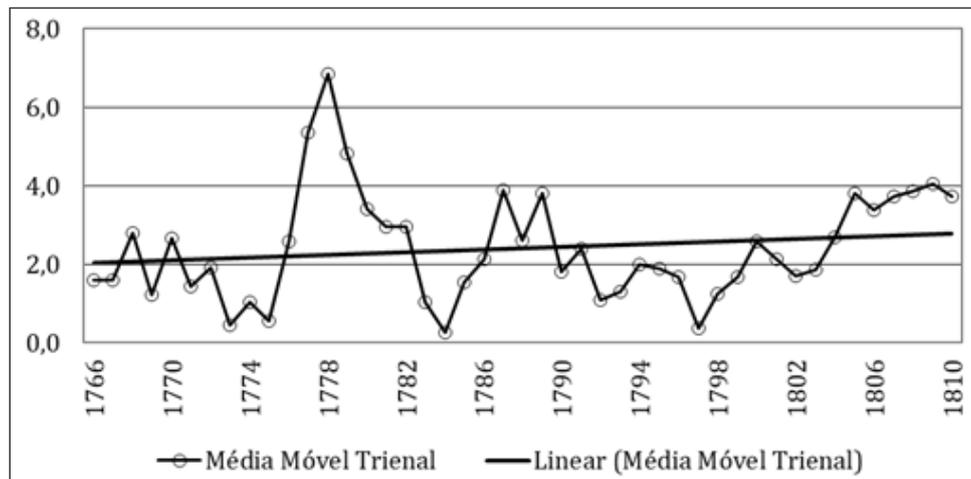
Sugerimos até agora que as dinâmicas do comércio de *commodities* e da exploração dos trabalhadores escravizados no Rio Grande de São Pedro entraram em sinergia na passagem do século XVIII para o XIX. Pensamos ser relevante, a fim de compreendermos suas transformações, fazer uma avaliação dos indícios que apontam para a coerção física nesse contexto. Tal compreensão assenta-se na interpretação de que a economia política da escravidão estava intimamente imbricada na possibilidade da coerção direta do trabalho (Castro, 1980; Tomich, 2011).

Apesar de os senhores escravistas rio-grandenses estarem sujeitos às pressões econômicas atlânticas, não poderíamos esperar que a intensificação no ritmo de produção que se verificou no período se realizasse sem conflito. Nesse sentido, tentar avaliar, mesmo que indiretamente, a condição de vida das pessoas escravizadas pode nos sugerir importantes caminhos interpretativos quanto ao significado da expansão econômica da fronteira, uma vez que “a força e a coerção não são apenas fatores extra-econômicos contingentes. Ao contrário, elas são parte integrante da produção escravista” (Tomich 2011, p. 25).

Uma possibilidade historiográfica de observação dessa aparente contradição foi apontada por Manolo Florentino (1997), que se utilizou das porcentagens de enfermos e feridos entre a população escravizada do Rio de Janeiro, conforme permitiam observar os inventários *post-mortem*, para procurar rastros da coerção. Nós nos valem de uma metodologia semelhante. Evidentemente, a crítica às fontes é necessária, visto que as descrições das enfermidades encontradas nos documentos analisados não são “avaliações científicas”, e sim caracterizações que “tinham por fim último determinar o valor do escravo no âmbito da fortuna inventariada” (Florentino 1997, p. 55), de modo que a subnotificação e a imprecisão são patentes. Ainda assim, a serialização, enquanto crítica da fonte individual, permite-nos, mais do que traçar uma porcentagem definitiva, acompanhar os movimentos pertinentes nessa variável. Os resultados de nossos esforços quantitativos estão expressos no Gráfico 4.

Gostaríamos de começar apontando o movimento ascendente e descendente entre os anos de 1775 e 1784. Não deve ser acaso que tal avanço proporcional de ferimentos e enfermidades tenha seu princípio concomitante ao início do ciclo de guerrilhas rio-grandenses contra os espanhóis na localidade do Rio Grande. Em especial, em uma região de fronteira na qual os senhores escravistas em posições de comando militar se faziam acompanhar pelas pessoas escravizadas em sua posse durante os combates, seja armando-as para a defesa de suas propriedades, seja ao designá-las para o cumprimento de tarefas nos acampamentos de batalha, apesar de não autorizarem a formação de unidades militares permanentes compostas por cativos, a fim de não permitir resistências armadas contra a dominação desta classe explorada. Ademais, devem ser consideradas as razias. A situação de guerra, portanto, como já apontamos, colocava em risco a sobrevivência das pessoas escravizadas, o que se torna evidente ao avaliarmos o crescimento proporcional apresentado (Aladrén, 2012).

Gráfico 4 – Porcentagem de pessoas escravizadas feridas e enfermas no Rio Grande de São Pedro – Média Móvel Trienal



Fonte: produção própria. Ver Tabela 4, no Anexo.

A ascensão e a queda da curva, entretanto, situam-se em uma tendência mais larga de aumento da porcentagem de pessoas feridas e enfermas. Uma das chaves de leitura apresentadas por Florentino para compreender tal aumento é a imbricação das esferas microbianas que se operou nos séculos em que durou o tráfico atlântico (Florentino, 1997). Por se tratar de um dos importadores de maior vulto, a América portuguesa esteve

sujeita a ondas sucessivas de contato entre agentes virais, particularmente no século XVIII, dada a crescente entrada de navios negreiros e súditos portugueses em seus portos (Alden; Miller, 1987). Considerando o quadro em tela, convém lembrar da questão das epidemias na margem africana do Atlântico, especificamente na África Centro-Occidental.

Em fins do século XVIII a região luso-africana foi o lócus de uma série de epidemias variadas, especialmente de varíola, entrecortadas por períodos mais ou menos longos de secas e fome. Além das guerras e razias em busca de cativos, que desestruturavam as comunidades locais e seus circuitos produtivos, bem como forçavam migrações de pessoas em situação de vulnerabilidade epidemiológica, é importante notar que a fixação de comunidades cujos integrantes realizavam práticas agrárias e alimentárias de matriz lusitana era um fator de transformação ambiental e cultural que tensionava a capacidade das populações livres e cativas de resistir ao avanço das doenças (Alden; Miller, 1987; Curto; Gervais, 2002).

Chamamos atenção, particularmente, para a expansão e cristalização da agricultura da mandioca, trazida a Luanda pelos invasores portugueses já no século XVI e que no século XVIII havia se tornado um dos principais componentes da dieta dos moradores da localidade. A contradição em sua produção e consumo, entretanto, era que “ao mesmo tempo em que a mandioca dava suporte às populações locais nos anos de seca, ela fornecia nutrientes insuficientes, deixando aqueles que dependiam dela fragilizados e, conseqüentemente, mais vulneráveis a doenças” (Oliveira 2021, p. 48; tradução nossa). Assim, tanto a demanda por pessoas apresadas, ampliada com o “renascimento agrícola”, quanto as condições de oferta da mão de obra escravizada, operada, em parte, pela fixação portuguesa em Angola, coproduziam efeitos devastadores de fragilidade microbiana.

Em termos de demanda, a compra de pessoas com a saúde fragilizada foi apontada por Miller como uma estratégia econômica cruel do tráfico: ao comprarem pessoas de saúde debilitada, fragilizadas pela situação de epidemias na costa africana e passageiras malnutridas de navios que passavam de trinta a cinquenta dias no mar, possibilitando mais de um ciclo de infecção (Alden; Miller 1987), os senhores escravistas poderiam economizar nos custos de policiamento e disciplinarização dos corpos das pessoas escravizadas, combatendo parcialmente, desse modo, o aumento generalizado dos custos de mão de obra apontados (Miller, 1986).

Complementarmente, Florentino sugeriu que a porcentagem de enfermos e feridos entre as pessoas escravizadas “Trata-se, na verdade, de um indicador importante sobre a dureza do processo de trabalho no interior das empresas escravistas” (Florentino 1997, p. 57), de modo que é possível interpretarmos a tendência de crescimento dessa porcentagem não apenas como uma demanda de pessoas cujos custos de policiamento seriam menores, mas também como indício de que o próprio processo de trabalho tornava-se mais violento, em uma dinâmica de intensificação do processo exploratório como resposta ao aumento dos custos da mão de obra.

Cabe-nos, inicialmente, indicar que – diante do aquecimento da economia exportadora, cujos centros produtivos eram os principais compradores dos produtos do Rio Grande de São Pedro –, a intensificação da exploração direta era uma das estratégias disponíveis aos senhores escravistas. Ademais, é inclusive lícito pensar que sua aplicação seria mais provável do que atenuações das jornadas de trabalho, uma vez que – apesar das reformas educacionais que se operavam no Império português sob Pombal, e mesmo no período posterior à queda do primeiro-ministro, e da crescente publicação de manuais e memórias econômicas por parte dos letrados lusitanos durante a segunda metade do século XVIII, cujas recomendações centravam-se em evitar o desgaste do capital investido nas escravarias e na eficiência dos castigos físicos em uma tentativa de “modernização cultural do reino” – tais reflexões tiveram baixo impacto e circulação entre os proprietários de pessoas escravizadas no período colonial tardio (Marquese, 2004). Nas palavras de Marquese (2004, p. 185):

[...] em que pese a variação regional, o princípio da soberania doméstica continuou informando as concepções senhoriais sobre o governo dos escravos. Ademais, em fins do século XVIII, ainda havia pouco espaço para a discussão e circulação de ideias na América portuguesa, devido aos limites estruturais à difusão de textos impressos (proibição de imprensas na colônia, censura metropolitanas, ausência de público leitor).

Tal realidade, no Rio Grande de São Pedro, era reforçada por uma predominância econômica dos “capitães”, e outros homens com patentes militares entre as elites econômicas (Gil, 2020). Gil, ao estudar as dinâ-

micas de crédito e poder na região, concluiu que a lógica dos mercados, do enobrecimento e do enriquecimento dependiam, na capitania, de uma aliança entre hierarquia militar e poder econômico, de monta que “mais do que as armas, os capitães comandavam seus escravos, sua casa, suas regiões e, assim, controlavam a economia” (Gil, 2020, p. 186). Esses homens em posições de mando, cujo poder era fundamentado por seu controle familiar, seus feitos bélicos e, de modo mais geral, por seu enriquecimento material, eram os responsáveis por fazer valer o princípio da soberania doméstica, que, afinal de contas, legitimava socialmente a possibilidade de exercerem a coerção direta sobre aqueles que se encontravam sob sua autoridade.

Tal observação reforça a tese historiográfica segundo a qual a aplicação de coerção física no processo produtivo foi parte central na emergência de uma economia de abastecimento aos centros exportadores. Vargas (2013, p. 263-282), ao verificar vestígios do comportamentos de três charqueadores em relação à administração de seus escravizados, na segunda década do Oitocentos, apesar de argumentar pela existência de uma forte diversidade de estratégias quanto ao controle da mobilidade física (saídas da unidade produtiva), intensidade dos castigos físicos e ao controle sobre a dinâmica familiar, não deixa de notar a ampla presença dos castigos físicos – ainda que não letais – e a combinação de uma disciplina rigorosa, mesmo que aliada à utilização de estratégias de negociação, tal como as alforrias.

3. Fronteiras moventes e jogos de escala

Estes apontamentos devem ser localizados na paisagem de uma fronteira em expansão. A crítica à historiografia tradicional sobre o Rio Grande de São Pedro, apesar de complexificar o conceito de fronteira – ao evitar sua compreensão como um marco divisório entre identidades fixas e em lugar propor a percepção de que se trataria de um espaço de trânsito de pessoas, mercadorias e ideias, propício aos jogos de interesses da Economia Política da região –, não o abandonou como chave interpretativa para caracterizar a experiência da colonização no Brasil Meridional (Aladrén, 2012; Osório, 1999; Menz, 2006). Em nosso caso, é muito relevante a percepção de que a situação de maior porcentagem de enfermos

e feridos esteve associada ao movimento da fronteira: se, por um lado, nas regiões de fronteira estava a menor parte das pessoas escravizadas, era lá também que se concentravam as pessoas escravizadas enfermas e feridas.⁶ Em suma, os locais de expansão agrícola eram aqueles onde temos indícios de que as condições de vida das pessoas escravizadas eram mais críticas em termos de sobrevivência. Sintetizamos essas informações na Tabela 3.

Tal sincronidade geo-histórica é outro fator que reforça a hipótese de que a expansão econômica das unidades produtivas rio-grandenses esteve associada a uma intensificação da exploração do trabalho, uma vez que o percentual de pessoas enfermas, além de retornar à tendência de crescimento após 1784, justamente na época de avanço sobre a fronteira da localidade do Rio Grande (Aladén, 2012; Osório, 1999), apresenta números mais elevados nas áreas de fronteira – ou seja, Rio Pardo e Rio Grande – do que no cômputo geral.

Tabela 3 – Porcentagem de pessoas escravizadas feridas e enfermas por região – Rio Grande de São Pedro

	Porto Alegre	Rio Pardo	Rio Grande	Total
Nº de pessoas escravizadas	3.157	721	756	4.634
Nº de pessoas escravizadas enfermas e/ou feridas	78	28	24	130
Porcentagem de pessoas escravizadas enfermas e/ou feridas	2,5%	3,9%	3,2%	2,8%

Fonte: produção própria. Ver Tabela 4.

Pensamos, portanto, ser interessante mobilizar o instrumental teórico desenvolvido por Jason Moore (2000): as fronteiras de *commodities*. Em 2000, o historiador ambiental estadunidense propôs analisar as dinâmicas produtivas na América a partir desse conceito, derivado da formulação de Wallerstein e Hopkins (1986), as cadeias de *commodities*. Com

⁶ Adotamos a designação de Aladrén, que corresponde a como os contemporâneos nomeavam as regiões. Nomeadamente, arrolamos na vila de Porto Alegre dados das localidades de Porto Alegre, São José do Norte e Taquari; na vila de Rio Pardo arrolamos dados de Rio Pardo, Caçapava, Cachoeira do Sul e Encruzilhada; finalmente, na vila de Rio Grande arrolamos dados de Rio Grande, Jaguarão, Pelotas e Piratini.

tal apreensão, oferece ao pesquisador “um caminho para relacionar processos abstratos como as ondas longas com processos relativamente específicos, tais como a produção de *commodities* e relações laborais em lugares particulares” (Moore, 2000, p. 411, tradução nossa). A interpretação que propomos aqui é que, conforme expandia-se a fronteira de *commodity* do charque, as relações escravistas na capitania se intensificavam, em um movimento de “aprofundamento e alargamento” (Moore, 2000, p. 412; tradução nossa) das relações de exploração do trabalho.

Dessa forma, relacionamos as longas ondas de preços às dinâmicas locais de expropriação do valor. Entretanto, a particularidade da fronteira sul do Brasil era a relação de reciprocidade produtiva que esta mantinha com a guerra. Estamos diante do que podemos interpretar como uma dialética dos estratos de tempo, pois as relações complexas entre o tempo estrutural de expansão da produção e o tempo da curta duração dos conflitos bélicos ficam aparentes na análise do Gráfico 4 (Koselleck, 2006; 2014; Braudel, 2009). Se, em termos de curta duração, o fim do ciclo de guerras iniciado em 1775 colocou momentaneamente em declínio o percentual de pessoas feridas e/ou enfermas entre os escravizados do Rio Grande de São Pedro – em sua face estrutural –, o mesmo conjunto de eventos (a reconquista lusitana de Rio Grande e a assinatura do Tratado de Santo Ildefonso) possibilitou a continuidade da tendência de crescimento da série, por abrir a possibilidade histórica do avanço e fixação dos senhores escravistas na região do Rio Grande.

Não se trata de uma teleologia em que a tendência geral subsume os eventos particulares, mas uma interação contraditória, na qual a tendência se realiza *através* dos eventos, no jogo minucioso das movimentações locais, muitas vezes de maneiras imprevisíveis, tais como eram os resultados dessas campanhas militares. Em um certo sentido, é preciso compreender que aplicamos uma “*metodologia para o estudo dos particulares como fontes de mudança* em si mesmos, constantemente reagindo, mas também afetando, frequentemente de maneiras inesperadas, impulsos e pressões externas” (Trouillot, 1987, p. 334, tradução nossa). Esse movimento de vaivém entre as escalas de observação é importante para compreendermos quais as condições de possibilidade para que o Rio Grande de São Pedro passasse pela intensificação do processo produtivo (Marquese, 2013; Tomich, 2011; Marques, 2020b).

A combinação entre o avanço sobre um território e a maior exploração do trabalho (que sugerimos existir indiretamente, através de um indício apontado por Florentino) aparece nesse contexto como um dado central. Pensamos, com isso, fortalecer a tese de Aladrén (2012), quando este afirma que a fronteira política teve como condição a cristalização do escravismo como modo de exploração no Rio Grande de São Pedro. Guerra e escravidão entravam em relações de sinergia (Osório, 1999), em uma coreografia em que uma cada uma movimentava a curva de feridos em ritmos diferentes.

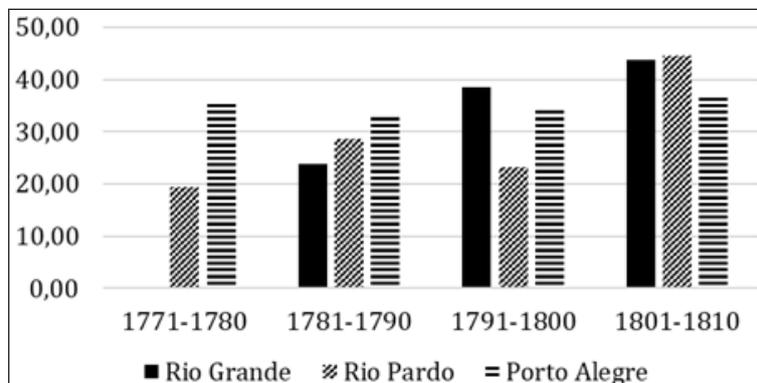
Tal característica de nossa região de estudo sugere que também devemos reconfigurar a forma como entendemos nossos referenciais teóricos. Moore (2000), ao estudar a fronteira de *commodity* do açúcar nas Américas entre os séculos XVI e XIX, caracterizou a fronteira como uma “*zona além da qual a expansão é possível*”, de um modo que é primariamente limitado pela geografia física e pelas contradições do capitalismo, em lugar da oposição de poderosos impérios mundiais” (Moore, 2000, p. 412, tradução nossa). Nosso caso, entretanto, sugere que a fronteira de *commodity* pode mover-se em direção a espaços de concorrência interimperial e que, apesar de aprofundar-se após o encerramento dos conflitos, seu impulso pode ser uma das forças de ocupação da região disputada, afinal de contas o processo de formação das elites econômicas – em boa medida as responsáveis pelas articulações mercantis, creditícias e produtivas da região – estava diretamente imbricada em como estas participavam da guerra e recebiam mercês reais por sua atuação militar (Gil, 2020), de modo que esse processo seletivo de posse sobre a terra compôs uma dinâmica de “precoce monopolização dos terrenos”, em parte por conta de “um ingrediente mercantil, altamente especulativo” (Silva, 1990 *apud* Osório, 2013, p. 19), uma vez que, apesar de recebido em razão das relações de reciprocidade, esse patrimônio era rápida e significativamente mercantilizado (Osório, 1999).

Tal dinâmica de avanço – militarizado, mercantil e monopolista – produzia um tramado social de altas taxas de concentração da propriedade entre os proprietários de pessoas escravizadas, em especial nas zonas de fronteira – ainda que relativamente menos concentrada que nas regiões exportadoras de *plantation* açucareira (Aladrén, 2012; Osório, 2005). Essa concentração não era, contudo, estática, mas apresentava ritmos crescentes

na fronteira sul (Aladrén, 2012), o que de certa forma entrava em consonância com as relações de propriedade do mundo atlântico nesse período. Sobre esse cenário de aumento dos custos de vida e de deterioração das condições de reprodução da existência de assalariados europeus e escravizados americanos, poderíamos afirmar, segundo Fischer (1996), que a tendência estrutural da economia-mundo no período de 1760 a 1830 foi a centralização da riqueza. Novamente, faz-se necessário aproximar o olhar, reduzir as escalas, para melhor compreendermos a interação dinâmica entre fronteira, capital e escravidão no Rio Grande de São Pedro. Osório (2007) já apontou a existência de diferentes taxas de concentração em diferentes localidades, em conjunção ao aumento que Aladrén percebeu nas zonas de fronteira.

Começando a analisar o Gráfico 5 com a curva de Porto Alegre, podemos notar que ela tendeu a ser relativamente estável ao longo do período, apesar de ser possível observar uma leve tendência de aumento. Esse resultado não apenas é coerente com o fato de ser uma região com certa apropriação urbana do espaço, mas também com uma região onde a apropriação de terras e rebanhos era mais difícil do que nas duas regiões de “fronteira aberta”, afinal seus rebanhos cresciam com menor velocidade do que nas áreas fronteiriças (Osório, 1999). Esse dado é reforçado pela menor representatividade dos grandes proprietários quanto à parcela das pessoas sob sua propriedade, menor do que em Rio Grande e Rio Pardo. Deve-se considerar, também, que na região, em especial nas freguesias de Viamão e Porto Alegre, estava se cristalizando um sistema de mão de obra e estrutura agrária camponês e pequeno-escravista (Gomes, 2018).

Gráfico 5 Porcentagem dos escravizados sob posse dos maiores dez por cento dos proprietários escravistas do Rio Grande de São Pedro por região



Fonte: ver Tabela 5, no Anexo.

Em seguida, as curvas de Rio Pardo e Rio Grande, com velocidades de concentração muito superiores, reforçam os resultados de Aladrén (2012) quanto ao aumento da concentração da propriedade de pessoas escravizadas. Entretanto, façamos duas ressalvas: em primeiro lugar, contrariamente à afirmação de que “A média por plantel nas duas últimas décadas do XVIII era baixa porque simplesmente não existiam grandes escravarias” (Aladrén, 2012, p. 100), encontramos grandes proprietários (mais de 20 pessoas escravizadas) nos inventários de Rio Pardo.

Em segundo lugar, devemos ressaltar as velocidades bastante diferentes da concentração nas duas fronteiras: enquanto na fronteira oeste (Rio Pardo) a média cresceu de maneira relativamente gradual, do outro lado da moeda, em Rio Grande, a concentração de pessoas escravizadas entre os dez por cento dos escravistas com mais pessoas sob sua propriedade cresceu subitamente na década de 1790, uma vez que a que a região apresentava o maior peso relativo de grandes proprietários e o maior número médio de pessoas escravizadas por proprietário.⁷

Identificamos, portanto, características ocasionadas pela especialização produtiva das duas regiões de fronteira: enquanto Rio Pardo e adjacências, onde se encontravam os maiores rebanhos, abasteciam o mercado de couros, participavam do mercado de muars e forneciam parte

⁷ A designação e percepção de que as duas regiões se tratavam de fronteiras é consubstanciada pela percepção dos coevos, que as nomeavam deste modo, e pela historiografia, que aponta um maior crescimento de propriedades nessas áreas (Osório, 1999; Aladrén, 2012, p. 19 e 88)

da carne para a produção do charque (Osório, 1999), a região do Rio Grande era duplamente conectada à exportação, devido ao fato de que ela se tornou o centro da produção do charque, com especial relevo para Pelotas, bem como converteu-se na região de maior produção de trigo, exportado para o Rio de Janeiro (Osório, 1999; Aladrén, 2012), de modo que ambas, estavam em processo de intensificação da conexão mercantil com as dinâmicas da economia-mundo através da cadeia mercantil do charque.⁸ Especialização imbricada a uma crescente concentração do capital escravista-mercantil. É nesse sentido que os ritmos da fronteira meridional eram os ritmos de uma fronteira de *commodity*: eram ritmos de alargamento e aprofundamento da divisão social do trabalho; ao mesmo passo a fronteira avançava, tornava-se mais violenta, mais intensa em termos do capital concentrado entre os grandes proprietários e mais especializada, complexificando e radicalizando a *cadeia mercantil*.

Referências

ALADRÉN, G. *Sem respeitar fé nem tratados: escravidão e guerra na formação histórica da fronteira sul do Brasil (Rio Grande de São Pedro, c. 1777-1835)*. Niterói: UFF, 2012 (Tese de Doutorado em História da UFF).

ALDEN, D. "Late colonial Brazil, 1750-1808." In: BETHELL, Leslie. *Colonial Brazil*. Cambridge: Cambridge University Press, p. 284-343, 1987.

ALDEN, D.; MILLER, J. C. *Out of Africa: the slave trade and the transmission of smallpox to Brazil, 1560-1831*. 1987. *The Journal of Interdisciplinary History*, v. 18, n. 2, p. 195-224.

ARQUIVO HISTÓRICO ULTRAMARINO (AHU). Cx. 106, Doc. 207664, Bahia.

ARQUIVO HISTÓRICO ULTRAMARINO (AHU). Cx. 189, Doc. 13654, Rio de Janeiro.

⁸ Esta exposição esquemática não considerada exaustiva, pois é evidente que em ambas as regiões se praticavam atividades produtivas mais variadas que as descritas.

ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL (APERS). *Documentos da Escravidão no Rio Grande do Sul, Inventários: O Escravo Deixado como Herança*, vol 1. Companhia Rio-grandense de Artes Gráficas (CORAG). Porto Alegre, 2010. Disponível em: <<https://www.apers.rs.gov.br/acervo-judiciario>>. Acesso em: 20 fev. 2021.

ARRIGHI, G. *The long twentieth century: money, power, and the origins of our times*. Verso, 1994

AZEVEDO, J. L. *Épocas de Portugal econômico: esboços de história*. Lisboa: Clássica Editora, 1929

BERGAD, L. W. *Escravidão e história econômica: demografia de Minas Gerais, 1720-1888*. Bauru, SP: EDUSC, 2004.

BERBEL, M.; MARQUESE, R.; PARRON, T. *Escravidão e política: Brasil e Cuba, c. 1790-1850*. São Paulo: Hucitec; Fapesp, 2010.

BERUTE, G. S. *Dos escravos que partem para os portos do sul: características do tráfico negreiro do Rio Grande de São Pedro do Sul, c. 1790 - c. 1825*. Porto Alegre: UFRGS, 2006 (Dissertação de Mestrado em História da UFRGS).

BORUCKI, A. The slave trade to the rio de La Plata, 1777-1812: trans-imperial networks and Atlantic warfare. *Colonial Latin American Review*, v. 20, n. 1, p. 81-107, 2011.

BRAUDEL, F. *Escritos sobre a história*. São Paulo: Perspectiva, 2009.

CARDOSO, A. B. Portugal e a Inglaterra nos tempos modernos. *Revista da Faculdade de Letras: História*, v. 4, p. 37-58, 2003.

CARRARA, A. A.; MENZ, M. M.; MELO, F. S.; DOMINGUEZ, R. da C. The Brazilian economy during the old regime crisis (1750-1807). *Revista de História Econômica – Journal of Iberian and Latin American Economic History*, v. 41, n. 1, p. 119-146, 2013.

CASTRO, A. B. A economia política, o capitalismo e a escravidão. In: LAPA, J. R. do A. (Org.). *Modos de produção e realidade brasileira*. Petrópolis: Vozes, p. 67-109, 1980.

CURTO, J. C.; GERVAIS, R. R. A dinâmica demográfica de Luanda no contexto do tráfico de escravos do Atlântico Sul, 1781-1844. *Topoi* (Rio de Janeiro), v. 3, p. 85-138, 2002.

ELTIS, D.; RICHARDSON, D. Os mercados de escravos africanos recém-chegados às Américas: padrões de preços, 1673-1865. *Topoi* (Rio de Janeiro), v. 4, p. 9-46, 2003.

FISCHER, D. H. *The great wave: price revolutions and the rhythm of history*. New York: Oxford University Press, 1996.

FLORENTINO, M. *Em costas negras: uma história do tráfico de escravos entre a África e o Rio de Janeiro: os séculos XVIII e XIX*. São Paulo: Companhia das Letras, 1997.

FLORENTINO, M.; RIBEIRO, A. V. R.; SILVA, D. D. da. Aspectos comparativos do tráfico de africanos para o Brasil (Século XVIII e XIX). *Afro-Ásia*, v. 31, p. 83-126, 2004.

GIL, T. L. *Coisas do caminho: crédito, confiança e informação na economia do comércio de gado entre Viamão e Sorocaba (1780-1810)*. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2020.

GOMES, L. C. Camponeses e pequenos escravistas: estrutura econômica, reprodução social e vínculos extradomiciliares de produtores rurais em Porto Alegre e Viamão, décadas finais do século XVIII. Porto Alegre: UFRGS, 2018 (Tese de Doutorado em História da UFRGS).

HOBBSBAWM, E. J. *A era dos impérios*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988.

HOPKINS, T. K.; WALLERSTEIN, I. Commodity chains in the world-economy prior to 1800. *Review* (Fernand Braudel Center), New York, v. 10, n. 1, p. 157-170, 1986.

KOSELLECK, R. *Estratos do tempo: estudos sobre história*. Rio de Janeiro: Contraponto Editora, 2014.

KOSELLECK, R. *Futuro passado: contribuição à semântica dos tempos históricos*. Rio de Janeiro: Contraponto: Ed. PUC-Rio, 2006.

MARIUTTI, E. B.; NOGUERÓL, L. P. F.; NETO, M. D. Mercado interno colonial e grau de autonomia: críticas às propostas de João Luís Fragoso e Manolo Florentino. *Estudos Econômicos (São Paulo)*, v. 31, n. 2, p. 369-393, 2001.

MARQUES, L. New World Slavery in the Capitalist World Economy. In: YAZDANI, Kaveh; MENON, Dilip (Org.). *Capitalisms: Towards a Global History*. Oxford: Oxford University Press, p. 71-94, 2020a.

MARQUES, L. Unidades de análise, jogos de escalas e a historiografia da escravidão no capitalismo. In: MUAZE, M.; SALLES, R. H. (Org.). *A segunda escravidão e o império do Brasil em perspectiva história*. São Leopoldo: Casa Leiria, p. 53-75, 2020b.

MARQUESE, R. *Feitores do corpo, missionários da mente. Senhores, letrados e o controle dos escravos nas Américas, 1660-1860*, São Paulo: Companhia das Letras, 2004.

MARQUESE, R. As origens de Brasil e Java: trabalho compulsório e a reconfiguração da economia mundial do café na Era das Revoluções, c. 1760-1840. *História (São Paulo)*, v. 34, p. 108-127, 2015

MARQUESE, R. As desventuras de um conceito: capitalismo histórico e a historiografia sobre a escravidão brasileira. *Rev. Hist. (São Paulo)*, São Paulo, n. 169, p. 223- 253, Dec. 2013.

MAXWELL, K. *A devassa da devassa: a Inconfidência Mineira, Brasil-Portugal, 1750-1808*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1985.

MAXWELL, K. *Naked tropics: essays on empire and other rogues*. Routledge, 2013.

MENZ, M. M. Entre dois impérios: formação do Rio Grande na crise do antigo sistema colonial (1777-1822). São Paulo: USP, 2006 (Tese de Doutorado em História Econômica da USP).

MILLER, J. C. Slave Prices in the Portuguese Southern Atlantic, 1600-1830. In: LOVEJOY, P. E. (Org.) *Africans in bondage: studies in slavery and the slave trade: essays in honor of Philip D. Curtin on the occasion of the twenty-fifth anniversary of African Studies at the University of Wisconsin*. Madison: University of Wisconsin-Madison, p. 43-77, 1986.

MOORE, J. W. Sugar and the expansion of the early modern world-economy: Commodity frontiers, ecological transformation, and industrialization. *Review (Fernand Braudel Center)*, p. 409-433, 2000

NOGUERÓL, L. P. F. O Rio Grande do Sul e a Banda Oriental/Uruguai: elementos da escravidão entre 1777 e 1851. *Diálogos Latinoamericanos*, v. 25, p. 213-228, 2016.

NOVAIS, F. A. *Portugal e Brasil na crise do antigo sistema colonial (1777-1808)*. São Paulo: Hucitec, [1979] 1989.

OLIVEIRA, V. S. *Slave trade and abolition: gender, commerce and economic transition in Luanda*. Madison: The University of Wisconsin Press, 2021.

OSÓRIO, H. *Estancieiros, lavradores e comerciantes na constituição da estremadura portuguesa na América: Rio Grande de São Pedro, 1737-1822*. Niterói: UFF, 1999 (Tese de Doutorado da UFF).

OSÓRIO, H. Fronteira, escravidão e pecuária: Rio Grande do Sul no período colonial. *II Jornada de História Regional Comparada*. Porto Alegre: PUCRS, p. 1-16, 2005.

OSÓRIO, H. Apropriação da terra na fronteira meridional da América portuguesa: direitos e formas de acesso. XVI CONGRESSO INTERNACIONAL DE HISTORIA AGRARIA. Badajoz: Sociedad Española de Historia Agraria, 2013.

PARRON, T. Transcending the capitalism and slavery debate: slavery and world geographies of accumulation. *Theory and Society*, v. 52, n. 5, p. 1-33, 2022.

PEDREIRA, J. M. From growth to collapse: Portugal, Brazil, and the breakdown of the old colonial system (1760-1830). *Hispanic American Historical Review*, v. 80, n. 4, p. 839-864, 2000.

PINTO, V. N. *O ouro brasileiro e o comércio anglo-português: uma contribuição aos estudos de economia atlântica no século XVIII*. São Paulo: Editora Nacional, 1979.

PIRES, J. M.; COSTA, I. D. N. da. O capital escravista-mercantil: caracterização teórica e causas históricas de sua superação. *Estudos avançados*, v. 14, n. 38, p. 87-120, 2000.

POSTHUMUS, N. W. *Inquiry into the history of prices in Holland*. v. 1, Leiden: E. J. Brill, 1946.

PRADO, F. *Edge of empire: Atlantic networks and revolution in Bourbon Rio de la Plata*. Berkeley: University of California Press, 2015.

PRADO, F. Comércio luso-brasileiro no Rio da Prata e a Independência do Brasil: continuidades e rupturas (1777-1824). *História Econômica & História de Empresas*, v. 25, n. 1, p. 62-93, 2022.

SCHWARTZ, S. B. *Segredos internos: engenhos e escravos na sociedade colonial 1550-1835*. São Paulo: Companhia das Letras, 1988.

SCHWARTZ, S. B. A economia do Império Português. In: BETHENCOURT, F.; CURTO, D. R. (Org.). *A expansão marítima portuguesa, 1400-1800*. Lisboa: Edições 70, p. 21-51, 2010.

SERENI, E. *Capitalismo e mercato nazionale in Italia*. Roma: Editori Riuniti, 1966.

SILVA, D. B. D. da. The supply of slaves from Luanda, 1768-1806: re-

ords of Anselmo da Fonseca Coutinho. *African Economic History*, v. 38, p. 53-76, 2010.

SILVA, D. B. D. da. The Atlantic slave trade from Angola: a port-by-port estimate of slaves embarked, 1701-1867. *International Journal of African Historical Studies*, v. 46, n. 1, p. 105-122, 2013.

SLAVE VOYAGES. *Comércio intra-americano de escravos – Base de dados*. Disponível em <<https://www.slavevoyages.org/american/database>>. Acesso em 5 outubro de 2023.

TOMICH, D. W. *Pelo prisma da escravidão: trabalho, capital e economia mundial*. São Paulo: Edusp, 2011.

TROUILLOT, M.-R. Motion in the system: coffee, color, and slavery in eighteenth-century Saint-Domingue. *Review (Fernand Braudel Center)*, v. 5, n. 3, p. 331-388, 1982.

VARGAS, J. M. *Pelas margens do Atlântico: um estudo sobre elites locais e regionais no Brasil a partir das famílias proprietárias de charqueadas em Pelotas, Rio Grande do Sul (século XIX)*. Rio de Janeiro: UFRJ, 2013 (Tese do Doutorado em História da UFRJ).

VARGAS, J. M, A produção, o comércio e o consumo do charque/tasajo no Atlântico escravista: Buenos Aires, Montevideu e Rio Grande do Sul (1780-1900). In: MARQUES, Leonardo e Alexander Gebara (Org.). *História das mercadorias: trabalho, meio ambiente e capitalismo mundial (séculos XVI-XIX)*. São Leopoldo: Casa Leiria, p. 235-267, 2023.

Anexo

Tabela 4 – Preço de homens escravizados saudáveis, entre 20 e 29 anos, no Rio Grande de São Pedro – Média Móvel Trienal

Ano	Preço	Ano	Preço
	89,4	1793	107,7
1766	99,3	1794	109,1
1767	108	1795	137,4
1768	99,6	1796	142,7
1769	95,4	1797	160
1770	87,8	1798	138,8
1771	96,4	1799	144,4
1772	91,3	1800	134,2
1773	96,5	1801	134,9
1774	77,1	1802	136,8
1775	80,9	1803	142,5
1776	82,8	1804	149,6
1777	89,9	1805	155
1778	94,5	1806	155,5
1779	90,4	1807	154,7
1780	88,1	1808	153
1781-1782	82,3	1809	160,1
1783	85,8	1810	157,8
1784	90,8		
1785	108,2		
1786	104,3		
1787	105,7		
1788-1789	93,7		
1790	104,9		
1791	101,1		
1792	100		
	104		

Fonte: produção própria com base em excertos de 744 inventários post-mortem reproduzidos em APERS (2010).

Tabela 5 – Dados de concentração de propriedade

Período	Proprietários (a)	Total de escravizados (b)	Número aproximado dos proprietários com mais escravizados (c)	Porcentagem do escravizados dos maiores dez por cento dos proprietários (d/b * 100)	Porcentagem do escravizados dos maiores dez por cento dos proprietários (d/b * 100)	Quantidade média de pessoas escravizadas sob posse dos maiores dez proprietários (d/c)
Rio Grande						
1771-1780	3	7	0	0	0,0	0,0
1781-1790	11	42	1	10	23,8	10,0
1791-1800	20	122	2	47	38,5	23,5
1801-1810	55	467	6	204	43,7	34,0
Rio Pardo						
1771-1780	13	36	1	7	19,4	7,0
1781-1790	28	108	3	31	28,7	10,3
1791-1800	20	90	2	21	23,3	10,5
1801-1810	65	458	7	204	44,5	29,1
Porto Alegre						
1771-1780	71	454	7	160	35,2	22,9
1781-1790	93	482	9	160	33,2	17,8
1791-1800	118	754	12	261	34,6	21,8
1801-1810	169	1163	17	429	36,9	25,2

Fonte: produção própria com base em excertos de 666 inventários post-mortem reproduzidos em APERS (2010). O recorte temporal reduziu a quantidade de inventários em relação aos dados da Tabela 4.

“Aceleração do tempo” no século XIX em Desterro (SC): de capital de província a capital de estado*

*“Time Acceleration” in the 19th Century in Desterro (SC):
From Provincial Capital to State Capital*

Hoyêdo Nunes Lins**

Resumo: O artigo se ocupa de algumas transformações ocorridas na capital de Santa Catarina entre a Independência do Brasil e o período após a Proclamação da República. Sua base é pesquisa bibliográfica e em fontes históricas, e o interesse principal são as mudanças no espaço local em trajetória que permitiria falar de “aceleração do tempo”. Depois de assinalar o sentido atribuído a essa expressão, ressaltam-se o caráter rarefeito da presença humana na área de estudo no período da Independência e as alterações nas décadas seguintes notadamente com respeito a infraestrutura urbana, intervenções no espaço construído e educação e cultura, assim como os desafios em comunicações terrestres, na capital e fora dela. A análise desses aspectos é ampliada com referências ao envolvimento de Santa Catarina na participação brasileira em exposições universais daquele período, na Europa e nos Estados Unidos, e aos intensos reflexos produzidos localmente pelos primeiros passos da vida republicana.

Palavras-chave: Santa Catarina. Século XIX. Mudanças socioespaciais. “Aceleração do tempo”.

Abstract: The article looks at some changes observed in the capital of Santa Catarina from the Independence of Brazil to the period after the Proclamation

* Submissão: 31/03/2023 | Aprovação: 06/12/2023 | DOI: 10.29182/hehe.v27i1.918

** Professor titular aposentado em serviço voluntário junto ao Programa de Pós-Graduação em Economia e ao Programa de Pós-Graduação em Relações Internacionais da Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, Brasil | ORCID: 0000-0001-7438-2951 | E-mail: hnlins55@gmail.com



of the Republic. Based on bibliographic and documentary research, it focuses on the transformation of the local space in a path that evokes the idea of “acceleration of time”, the meaning of which is presented in the first section. Next the article addresses, for a space then sparsely occupied, some changes promoted by public initiatives mainly concerning urban infrastructure, built space, education and culture, and also the challenging problems of terrestrial communications. Indications about Santa Catarina’s involvement in the participation of Brazil in the universal exhibitions held in Europe and the United States, as much as about the dramatic consequences in Santa Catarina of the political problems witnessed in the beginning of the Brazilian republican regime, expand the approach in terms of “acceleration of time”.

Keywords: Santa Catarina. 19th century. Socio-spatial changes. “Acceleration of time”.

JEL: N96.

Introdução

Efemérides, especialmente com o significado das comemorações do Bicentenário da Independência do Brasil, não raramente ensejam investidas acadêmicas e literárias. O presente escrito pode ser considerado uma materialização desse tipo de estímulo, exibindo estilo ensaístico e, por tentar encapsular várias décadas em poucas páginas, também uma certa ousadia. O fato de se concentrar no período entre meados do século XIX e os primeiros anos após a Proclamação da República não atenua esse aspecto. O mesmo cabe dizer sobre a limitação geográfica da abordagem: focaliza-se notadamente a área da capital (a então Desterro e o seu entorno) do que durante quase todo aquele período foi a Província de Santa Catarina.

O objetivo é indicar e discutir alguns dos principais processos e situações que marcaram esse local nas referidas décadas. Economia e política são as principais esferas perscrutadas, e a ênfase recai na progressiva mudança de um espaço cuja ocupação era bastante rarefeita e cujos recursos eram aproveitados, até pouco depois da Independência, sob precárias condições para comunicação e transporte terrestre, entre outros problemas. Pesquisa documental e bibliográfica, incluindo exploração de fontes históricas, subjaz à elaboração do artigo, tendo-se igualmente lançado mão de material iconográfico (mapa, pintura, fotografia) com vistas a lograr alguma ilustração.

O artigo tem seis partes, incluindo a introdução e as considerações finais. Na segunda parte tangencia-se conceitualmente a “aceleração do tempo”. Na terceira fala-se da situação de Desterro no período da Independência e examinam-se os primeiros movimentos locais logo depois, considerando desafios e algumas ações institucionais. A quarta é dedicada à ampliação e complexificação do espaço construído (focalizando intervenções públicas em melhorias urbanas) e às necessidades em comunicações e transportes terrestres. A quinta discorre, em amarração do que foi tratado, com alguma expansão, sobre o que se considera “aceleração do tempo” em Desterro naquele período.

1. “Aceleração do tempo”, uma nota sobre o sentido

Objeto enigmático, o tempo sempre interpelou o pensamento sobretudo filosófico interessado na sua compreensão. É sugestivo do incrustado

caráter desafiador o conhecido aforismo do filósofo católico Santo Agostinho (1996, p. 322), nascido na metade do século IV: “O que é, por conseguinte, o tempo? Se ninguém mo perguntar, eu sei; se o quiser explicar a quem me fizer a pergunta, já não sei.”

Nas assim chamadas ciências humanas e sociais, a complexidade do assunto, com os debates suscitados, emerge particularmente quando se considera o problema da “dimensão” do tempo. O ponto central diz respeito à duração, aspecto que impõe enfrentar a nada trivial questão da mensuração do tempo.

Aparentemente mais do que outras áreas de investigação acadêmica no grande campo das humanidades, a sociologia e a história abrigam importantes embates intelectuais em torno desse tema. Entre sociólogos, raciocina-se em termos de tempo social, e vários aderem à ideia de que este “[...] é simplesmente uma dimensão particular de determinada realidade social [...]” (Braudel, 1992, p. 72). O tempo mostra-se, desse modo, atrelado ao transcurso dos acontecimentos socialmente protagonizados que estão sob a lupa do pesquisador. Sua duração é aquela dos próprios processos sociais, a extensão dos quais (se mais longos ou mais curtos) é o elemento de mensuração do tempo.

Historiadores também distinguem entre tempos maiores ou menores – como os da longa duração, da conjuntura ou dos eventos – nos quais têm lugar, ou aos quais se referem, os movimentos da economia ou da sociedade. Todavia, a duração dos fragmentos temporais é registrada levando-se em conta o tempo uniforme ou cronológico, numa palavra, o calendário. Dessa maneira, interessam ao historiador, naturalmente, o modo como os processos sociais se influenciam ou se determinam reciprocamente, mas estes “[...] só podem se registrar em relação ao tempo uniforme [...], medida geral de todos esses fenômenos, e não ao tempo social multiforme, medida particular a cada um desses fenômenos.” (Braudel, 1992, p. 73).

Tomando como referência o tempo uniforme, falar em “tempo lento” ou “tempo rápido” significaria, postula-se aqui, considerar o grau e a intensidade das mudanças percebidas no objeto de estudo (como ilustração, uma cidade, uma região, um país) em termos cronológicos. Assim, por exemplo, uma experiência existencial como a relatada pelo argentino Jorge Luís Borges levaria a evocar a “lentidão do tempo”: a revisita a local

que não frequentara durante décadas infundiu no escritor uma sensação de “suspensão do tempo”, de supressão dos sentidos de passado e presente, tendo em vista que absolutamente nada havia mudado (Borges, 1928). Mais ainda, lhe teria sido inculcada a impressão de perenidade das condições anteriormente vivenciadas, quer dizer, de não passagem do tempo. O sociólogo Norbert Elias diria que tal imutabilidade sequer autorizaria falar em tempo.¹

Simetricamente, transformações no objeto de investigação podem fazer pensar em “aceleração do tempo”, ou, conforme a perspectiva de Elias, admitem referência ao próprio tempo. Este mostrar-se-ia tanto mais “rápido” quanto mais mudanças ocorressem (próximas umas das outras) ao longo do calendário, isto é, no tempo uniforme ou cronológico, que constitui a base da mensuração. Tal ideia permeia, sugere-se aqui, uma prestigiosa abordagem dos anos 1990 sobre a trajetória da economia e da política em termos mundiais: a análise que traduz esse percurso em ciclos sistêmicos de acumulação, na sucessão dos quais a história (do mundo, de regiões mundiais) tem o seu ritmo mais e mais intensificado (Arrighi, 1996).

Com efeito, nessa perspectiva a atenção recai na maior concentração temporal das transformações, ou, o que significa o mesmo, no aumento da frequência das mudanças. Tal frequência pode se revelar cumulativa, realimentando-se devido, por exemplo, às maiores e mais intensas conexões extralocais ligadas aos aprimoramentos nos transportes e comunicações, eles próprios expressões de mudanças: interações mais vigorosas permitem multiplicar e ampliar contatos, repercutindo em mais mudanças e assim por diante. A ideia de “compressão do tempo-espço”, esgrimida por Harvey (1993), ajuda a pensar a respeito.

Na escala das cidades, mudanças “aceleradoras” do tempo podem representar até rupturas, concretizadas em poucas décadas, de padrões urbanos previamente observados e de condições citadinas longamente vivenciadas (Sennet, 2018). O processo de intensa metropolização sobretudo no nordeste dos Estados Unidos, a reboque do rápido crescimento industrial experimentado nesse país desde meados do século XIX, represen-

¹ De fato, para Elias (1998, p. 59), “A noção de ‘tempo’ remete a alguns aspectos do fluxo contínuo de acontecimentos em meio aos quais os homens vivem, e dos quais eles mesmos fazem parte. [...] Se tudo ficasse imóvel, não poderíamos falar de tempo.”

taria uma expressiva ilustração. O mesmo se poderia dizer a respeito de várias cidades europeias, em circunstâncias mais ou menos semelhantes.

Na percepção dos habitantes dessas cidades, certamente em numerosos casos, o cotidiano passara a exibir o que foi designado pelo sociólogo alemão Georg Simmel, em conferência proferida no alvorecer do século XX, como intensificação da vida nervosa (Simmel, 2005). O contexto, conforme captado nessa abordagem, apresentava tecidos urbanos às voltas com transformações quase vertiginosas, em termos quer de adensamento e aprofundamento da complexidade, quer de ampliação do tamanho das cidades, com marcada e disseminada suburbanização. Numa palavra, tratava-se de ambientes citadinos registrando – cabe salientar – “aceleração do tempo”.

No Brasil, o Rio de Janeiro teria exibido processos dessa natureza após a chegada da Corte Portuguesa em 1808, movimento que em vários sentidos representou a transferência do centro de gravidade do Império Português para a colônia sul-americana. Realmente, não parece exagero considerar que “[...] a D. João VI o Rio deve o seu início de caminhada para a modernidade. Houve a implantação de instituições citadinas e a abertura da cidade aos contatos com o mundo.” (Lessa, 2000, p. 81). Essa marcha rimou com novos aspectos, traços, ares e comportamentos, representativos de ampliação das possibilidades em ambiente urbano cujas carências podem ser intuídas até por meio da literatura ficcional produzida no período, como em Almeida (2007).

A ideia de “aceleração do tempo”, esboçada nesta seção, inspira as considerações sobre a capital da Província de Santa Catarina distribuídas nas próximas seções do artigo.

2. Primeiros passos pós-Independência na capital catarinense

No período da Independência, a vila de Nossa Senhora do Desterro, instituída em 1726 sobre as bases, pode-se dizer, de uma malograda tentativa de colonização na Ilha de Santa Catarina em meados do século XVII, exibia – ombreada por suas adjacências inclusive continentais – poucas mudanças de configuração espacial mesmo tendo um passado remoto. A área fora objeto de importantes ações do governo português

no século XVIII, destacando-se a construção de um amplo sistema de defesa na Ilha (com fortalezas de diferentes tamanhos e aumento dos contingentes militares) e a organização de fluxo migratório que resultou na instalação de numerosas famílias açorianas e madeirenses.

Esses processos repercutiram na pulsação da vida local, notadamente na referida vila, onde se desenrolavam as funções administrativas da então Capitania de Santa Catarina (criada em 1738). Os colonos vindos do Atlântico Norte tinham sido distribuídos na Ilha e no continente, em movimento do qual posteriormente resultaram freguesias, uma antiga divisão espacial e administrativa portuguesa. Nesse contexto, sendo a pesca uma atividade cotidiana em diversas localidades litorâneas, a agricultura foi impulsionada e a captura de baleias, realizada desde a primeira metade do século XVIII mormente para extração de óleo, ganhou vigor sob regime de concessão governamental. Escravos eram utilizados em todas essas práticas, em quantidades consideráveis, e o emprego desse tipo de trabalho perdurou por décadas, sobretudo em produção de farinha e açúcar, entre outros (Mamigonian; Bissigo, 2018).

A vila-capital apresentava-se em 1763, segundo o religioso francês Pernetty – autor de um dos relatos de viajantes sobre a área compilados em *Ilha de Santa Catarina: relatos de viajantes estrangeiros nos séculos XVIII e XIX* (1979) –, com mais ou menos 150 casas, de ocupação dividida entre militares e civis, estes separados entre brancos e não brancos. As escassas habitações localizavam-se basicamente à beira-mar, como registrou La Pérouse em 1785, um cenário não muito diferente do enxergado por Frézier em 1712, ambos navegadores franceses. Em 1813, o estadunidense Porter observou que em alguns poucos locais as casas formavam círculos à beira-mar, e aquelas contíguas ou próximas a áreas de cultivo eram geralmente habitadas por militares que trabalhavam a terra com escravos nos períodos sem exigências de funções de defesa ou segurança.

Pouco ou quase nada mudara, inclusive quanto às dificuldades para deslocamentos terrestres, quer na Ilha ou no continente próximo, em grande medida por conta das imposições de um relevo bastante íngreme e de uma cobertura vegetal em geral muito cerrada. Daí que, quase às vésperas da Independência, o correspondente quadro assim se apresentava, nas palavras do comandante russo Golovnin, anotadas em 1808: na Ilha e no continente fronteiro,

[...] ao longo de todas as costas estão disseminadas várias casas a certa distância uma da outra; no interior [...] não há nenhuma povoação perto. As montanhas e vastas matas virgens intransitáveis [...] impedem as comunicações para o interior. [...] [T]odas as comunicações entre povoações próximas ou distantes se fazem pela água. Mesmo os vizinhos que moram nas costas dessa baía, a uma distância de meio quilômetro, usam canoas [...] para fazer visitas uns aos outros. [...] Até o correio é mandado por mar. (Ilha, 1979, p. 216)

No começo do ano anterior ao da Independência, o Estado português transformou as capitanias em províncias, uma estrutura que foi mantida pelo Império brasileiro. Assim, foi na condição de província imperial que Santa Catarina atravessou as décadas seguintes até a Proclamação da República, em 1889, quando se tornou estado, tipo de unidade federativa ao lado do Distrito Federal e do município (também havia territórios da União, mas estes não eram entes políticos).

2.1 Urgências e desafios nos primeiros anos

Devido às circunstâncias, não se soube logo na Província de Santa Catarina que o brado da emancipação do Brasil havia sido lançado. Segundo Cabral (2011, p. 20), “A notícia da independência só chegou em fins de setembro e a 1º de outubro a Câmara tomou as providências para que também aqui fosse aclamado, no dia 12, o Imperador”. Informada, a população expressou contentamento que embutia profundas críticas ao jugo metropolitano longamente protagonizado. O comandante francês Duperrey, que desembarcou na Ilha em 16 de outubro de 1822, captou a atmosfera em Desterro: “[...] preferimos morrer a sermos recolonizados [...]” (Ilha, 1979, p. 270), foi exclamação ouvida pelo navegador.

Nos primeiros passos de vida independente, o governo brasileiro elevou a capital da Província a categoria de cidade. A administração foi assumida por uma junta provisória, e boa parte das suas atenções nos anos subsequentes voltou-se às medidas relacionadas às sucessivas chegadas de imigrantes com origem europeia (sobretudo germânica, e depois italiana).

Esses fluxos refletiam decisões do governo central com respeito à colonização e ao fortalecimento da economia em diversas províncias do

Brasil, notadamente na sua porção meridional. Nesse cenário, Santa Catarina assistiu à criação de várias colônias, em diferentes regiões do seu território. Por exemplo, relativamente próxima à capital, surgiu em 1828 a Colônia de São Pedro de Alcântara, envolvendo famílias e soldados oriundos da Alemanha; doze anos mais tarde essa colônia seria transformada em freguesia. Uma sequência de ações do gênero vincaria o espaço catarinense desde então.

Nesse período, assinala-se, mais uma freguesia foi criada na Ilha de Santa Catarina. Tratou-se da freguesia de São João Batista do Rio Vermelho, instituída em 1831 na costa leste, somando-se àquelas surgidas no século anterior. No continente, as áreas dos atuais municípios de Palhoça e Biguaçu já apresentavam freguesias na Enseada de Brito e em São Miguel, respectivamente.

A faina oficial registraria a instalação da Assembleia Provincial somente em março de 1835, quase 13 anos depois da Independência, com a eleição e posse de 15 deputados. A atuação dos parlamentares, cabe frisar, foi marcada desde o início pelas exigências de conjunturas consideravelmente problemáticas.

Os desafios ligados à Revolução Farroupilha – ocorrida entre 1835 e 1845, opondo revoltosos rio-grandenses e o governo imperial – não representaram pouca inquietação e escassa urgência de decisões estratégicas. O motivo não era fortuito, pois Santa Catarina foi implicada com lutas no litoral sul (em Laguna, que foi invadida pelos Farrapos em julho de 1839, e em Imbituba) e no planalto serrano (nas áreas de Lages e Curitiba). Ilustra o entendimento das lideranças catarinenses sobre o assunto o discurso do presidente provincial na abertura do ano legislativo de 1837: “[...] a Província vizinha se acha a braços com a mais desenfreada rebelião, e anarquia; em quanto se crusam alí as opiniões políticas, e resultam disso actos de nunca vista ferocidade [...]” (Falla, 1837, p. 3). Nesse quadro, “[...] os Catharinenses [...] estremecem sim com a noticia dos horrores que tem apresentado a luta sanguinaria em que se acham envolvidos os Rio-grandenses [...]” (Falla, 1837, p. 3).

O conflito, em especial a sua incidência no planalto serrano, influenciou decisões sobre prioridades nas infraestruturas. Goularti Filho (2013) sublinhou que a chamada Estrada do Litoral (de algum modo o berço de trecho da atual rodovia BR-101) canalizou as atenções locais desde os

anos 1830. Mas a ligação entre Lages e São José, que fora objeto de debates a partir de meados do século XVIII, conforme Brito (1829), sobressaiu nas determinações, tendo os ataques farroupilhas no planalto representado uma motivação central.

Em 1835, o presidente da província fundamentou o montante do orçamento para o caminho de São José a Lages, passando pelo Trombudo (no atual município de Bom Retiro), dizendo que “[...] quasi todo o gado que se consome na Ilha, e em grande ou maior parte da terra firme, nos vem por elle [...]” (Falla, 1835, p. 3). Em 1837, afirmando que o planalto serrano catarinense acolhera pecuaristas em fuga do Rio Grande do Sul, o presidente ressaltou que “A Villa de Lages pela sua posição, e sobretudo por estar hoje abundando em gados, [...] suprimindo assim a falta dos que vinhão da Provincia de São Pedro, [...] he huma das mais importantes da Provincia [...] e por isso deve sugerir-vos todas as considerações, e o vosso patriotico desvelo pelo seu bem-estar.” (Falla, 1837, p. 9). No ano seguinte, informou-se que, “Das Obras Publicas, a que especialmente está a cargo da Presidencia, he a Estrada de Lages pelo Trombudo; ella deve attrahir todos os disvellos da administração Provincial, pois [...] dá tranzito ao gado, que tem vindo abastecer esta Provincia, desde que a guerra civil devasta a desgraçada Provincia do Rio Grande de São Pedro [...]” (Discurso, 1838, p. 6).

Também os desdobramentos das referidas iniciativas de colonização envolvendo imigrantes europeus eram assuntos com destaque na órbita institucional. Tal fato não deve surpreender, pois eram elevadas as expectativas locais sobre aquelas ações.

2.2 Impulsos de colonização: contexto e espírito governamental

Na sessão que abriu a primeira legislatura da Província, em abril de 1836, o então presidente reconheceu que “[...] faltão-nos braços que fação valer este torrão precioso, ate agora em grande parte improductivo por inculto, e falta-nos também o soccorro das Artes para o uso e emprego de maquinas que ajudem e facilitem os trabalhos agrícolas.” (Relatorio, 1836, p. 11). Nessa opinião, o problema exigia trazer forças do além-mar: “Estes braços, estes auxílios só nos podem vir da Europa, onde a população superabunda, e onde as Artes tem chegado ao maior apuro. Cumpre pois

que por meio de Colonizações chamemos ao nosso País homens activos e industriosos [...]” (Relatorio, 1836, p. 11).

Quase dez anos depois, fazendo um balanço entre os avanços e as dificuldades nessas experiências, o presidente não apenas assinalou na sua fala que “Prosperam as Colonias estabelecidas na Provincia [...]” (Falla, 1844, p. 25). Indicou também frustrações, a maior delas, certamente, provocada pela Colônia do Saí, criada em 1841 por franceses – partidários das ideias do socialista utópico Fourier – em área do atual município de São Francisco do Sul. Crivada de adversidades, como sugerido em S. Thiago (1995), a situação dessa colônia permitia ao presidente dizer que o experimento, “[...] sem estabelecimento algum, quer agrícola, quer industrial, toca a sua completa aniquilação [...]” (Falla, 1844, p. 25).

O contexto quase imediato desses processos e inquietações, relacionados à percebida necessidade de atrair migrantes europeus, era de fortes dificuldades econômicas, com seus reflexos em carências diversas. Baseado no que observou *in loco* em 1820, Saint-Hilaire (1936, p. 59) afirmou que “[...] a província é pobre. Os colonos que ali se estabeleceram em diferentes épocas não prosperavam [...]”. Dias após a Independência, o já mencionado Duperrey encontrou na Ilha de Santa Catarina um precário quadro tanto em produção como em comércio; para piorar, negociantes locais empenhavam-se, segundo o observador, “[...] em transferir seus fundos ao Rio de Janeiro, para maior segurança em face dos acontecimentos [...]” (Ilha, 1979, p. 268). O naturalista dessa expedição, Lesson, consignou que mesmo “A agricultura colonial está ainda por surgir na província de Santa Catarina; os habitantes não procuram aumentar suas colheitas, uma vez que nenhum mercado externo lhes propõe oferta.” (Ilha, 1979, p. 291).

Os problemas vinham de longe. A proibição de manufaturas no Brasil, por Alvará da coroa portuguesa de janeiro de 1785 – assunto abordado em Novais (2000) –, não deixara de repercutir em Santa Catarina. Tal situação, ao lado de outros aspectos da relação metrópole-colônia, teria levado Saint-Hilaire (1936, p. 59) a postular sobre Santa Catarina que “[...] a tyrannia do governo portuguez fora durante muito tempo um empecilho ao surto de qualquer iniciativa individual”. Duperrey, de sua parte, descrevendo as condições locais em 1822, notou que “[...] o governo português não tem em nada negligenciado para manter os brasileiros

nos limites estreitos das necessidades naturais. Os objetos de luxo não tinham entrada em suas habitações [...]” (Ilha, 1979, p. 279). Não que nada fosse manufaturado, mas, por exemplo, panos de linho ou algodão saíam dos teares locais em quantidades “[...] apenas suficientes às necessidades dos habitantes.” (Ilha, 1979, p. 279).

A situação não melhorou nos anos imediatamente posteriores à Independência. A chegada da Corte portuguesa ao Brasil (janeiro de 1808) resultara em abertura dos portos da colônia às nações amigas, ação acompanhada por Alvará (de abril desse ano, revogando o de 1785) com benefícios tarifários depois aprofundados em prol da Grã-Bretanha pelo bilateral Tratado de Comércio e Navegação, assinado no começo de 1810. Grandes quantidades de produtos britânicos passaram a entrar ainda mais facilmente no Brasil, com agudos e prolongados reflexos nas atividades industriais da colônia, um quadro que perdurou após a Independência (Luz, 1978).

A concorrência dos manufaturados britânicos ressoou em Santa Catarina. É sugestivo o realce, no discurso do presidente provincial em 1º de março de 1838 perante a Assembleia Legislativa, da situação amargada pela produção de tecidos, outrora relativamente à altura das necessidades locais. A atividade encontrava-se em flagrante declínio, pois “[...] não pode este genero concorrer com os tecidos estrangeiros, que [...] vem ao mercado por preços incomparavelmente inferiores.” (Discurso, 1838, p. 16). Em outro discurso, dois anos mais tarde, os deputados ouviram que mesmo os “[...] grosseiros tecidos a que se davão as classes mais indigentes, não tem podido sustentar-se, e vão a se aniquilar de todo; porque a concorrência das fazendas estrangeiras a muito mais baixos preços, lhes dará o último garrote.” (Discurso, 1840, p. 27).

Assim, contrastes com o observado décadas antes, ainda no final do século XVIII, a respeito da produção de artigos têxteis, teriam se intensificado, de algum modo. Pesquisa efetuada por Silva (2008) registrou a existência de centenas de teares na Ilha em meados da década de 1780. Diferentes tipos de artigos eram produzidos, para vestuário e outros usos, alguns de apreciável qualidade segundo a descrição de Brito (1829). Não deixa de ser sugestivo que, no início do século XIX, tecidos de linho, algodão e cânhamo figurassem entre os itens embarcados no porto de Desterro, na observação de Saint-Hilaire (1936), ao lado de alimentos,

madeiras, couros, louças e óleo de baleia, entre outros. Note-se de passagem, porém, que nas décadas seguintes esse porto tornou-se, por assim dizer, “farinheiro”: refletindo o grande crescimento da produção local de farinha de mandioca, ganhou proeminência o seu embarque, para mercados no Rio Grande do Sul, no Rio de Janeiro e na região do Prata, principalmente (Hübener, 1981).

A pesca da baleia, de sua parte, entrara em persistente declínio já havia décadas (Ellis, 1972). Observações de navegadores que passaram pela Ilha entre o último quartel do século XVIII e o período da Independência não deixam dúvidas a respeito (Ilha, 1979). A derrocada há de ter repercutido consideravelmente, agravando as adversidades locais, pois, como Langsdorff registrara em 1803, “[...] o empreendimento da caça à baleia e produção do óleo é grande e oferece trabalho e sustento a algumas centenas de almas [...]” (Ilha, 1979, p. 189). São indicativos da intensidade da redução – vinculada, para Boiteux (1914), à forte concorrência de baleeiros estrangeiros, tolerados no Brasil segundo Ellis (1958) – o diagnóstico e a advertência do presidente da Província: em texto publicado no final dos anos 1820, o mandatário sublinhou que o negócio da extração de azeite de baleias “[...] acha-se hoje em grande decadência, e cedo o veremos totalmente extinto [...]” (Brito, 1829, p. 65).

A atrofia das atividades industriais, intensificada devido à concorrência estrangeira – segundo Cabral (1972), o consumo das famílias locais com melhores condições financeiras costumava ser atendido pelo Rio de Janeiro, e isso significava produtos oriundos do exterior em grande medida –, e o quase desaparecimento das práticas relacionadas à captura de baleias contribuíram para o agravamento da situação de penúria junto à população. Diferentes momentos do século XIX permitiram registros institucionais sobre o quadro de pobreza, de acordo com Cabral (1972), representando cenários de adversidades que até estimulavam movimentos de saída de jovens para tentar a sorte em outras latitudes, na condição de embarcados em práticas pesqueiras ou de envolvidos em atividades comerciais, sobretudo.

3. Avanços urbanos e perenidade das carências em infraestrutura

No período logo após a Independência, a ocupação permanecia rarefeita na região da capital, atingindo somente alguns poucos locais. A cidade de Desterro (a vila de Nossa Senhora do Desterro foi elevada à condição de cidade logo depois da Independência, com o nome encurtado) praticamente se restringia ao entorno da Igreja Matriz – origem da atual Catedral Metropolitana, cujas obras começaram em 1748 – e a prolongamentos nos sentidos sudeste, norte e noroeste, principalmente sob a orientação da linha costeira.

Algumas vias cortavam a península que abrigava Desterro, com penetrações originalmente destinadas a conectar a área central às fortificações e casas da orla norte (Dias, 1947). Mas o estado das vias e ruas era bastante precário: em livro publicado pela primeira vez em 1854, Coelho (1877, p. 99) registrou que “As ruas da Cidade, em geral, são rectas, mas sem nivelamento algum: poucas são calçadas e destas algumas muito mal.” Brito (1829, p. 3) já apontara anteriormente “[...] ruas soffríveis, bem que só huma seja calçada [...]”.

3.1 Melhorias urbanas sob forte restrição de recursos

Com o tempo, sucederam-se melhorias urbanas e ampliações do espaço construído, com reflexos na paisagem. Veiga (2008) assinala que, por exemplo, no transcorrer de algumas décadas após os anos 1830, teve lugar uma ampla renovação do casario na área central da cidade. As intervenções públicas, todavia, eram costumeiramente restringidas pela falta de recursos provinciais, do que dão conta diversos depoimentos dos presidentes em relatórios ou discursos dirigidos à Assembleia Legislativa (Provincial, 2022).

Assim, habitualmente, essas ações envolviam apenas reparos em igrejas e hospitais (de Caridade, de Caldas do Cubatão) e construções ou consertos dizendo respeito, por exemplo, a pontes, ruas, caminhos, aterros, cais e trapiches, na Ilha e no continente próximo. Reparações em prédios públicos são mencionadas nas manifestações (em regra com uso de verbas ministeriais); nos anos 1840 destacaram-se a construção de rampa no antigo mercado da cidade, para embarcações com peixes e pro-

duto agrícolas de diferentes locais (mercado contíguo à praça da Matriz, junto à praia), e a transferência do Cemitério Público para promontório sobre o Forte de Sant'Anna.

Obras financiadas pelo governo central não costumavam enfrentar problemas de falta de recursos e progrediam mais rapidamente. Sobressaíam as referentes ao Quartel do Campo do Manejo (localizado entre o centro da cidade e o Hospital de Caridade, em área onde se construiu o atual Instituto Estadual de Educação no começo dos anos 1960), repetidamente reparado e melhorado ao longo das décadas. Cabe dizer o mesmo sobre as obras da Alfândega e da Capitania dos Portos (esta edificada tendo como base a estrutura do antigo Forte de Santa Bárbara) e sobre as do Hospital Militar da Boa Vista (próximo ao Hospital de Caridade), todas na década de 1870.

Esses anos também viram o início das atividades do Theatro Santa Izabel (mais tarde chamado de Álvaro de Carvalho). Junto com o Atheneu Provincial, esse equipamento representaria expressivo acréscimo na esfera cultural da cidade – e por extensão da Província –, que já contava com os serviços da Biblioteca Pública.

Os anos 1880, especialmente, presenciaram importantes intervenções urbanas. Provavelmente isso ocorreu na esteira da realização de um importante, e talvez inédito, levantamento sobre a situação da área urbana, ordenado pelo presidente da Província em 1877, segundo informação disponibilizada em Veiga (2008). O estudo (a planta desenhada) revelar-se-ia um instrumento valioso no trato público com problemas como vazios urbanos – em geral impostos por obstáculos de relevo e outros –, uma atenção tanto mais justificável na medida em que a população crescia e o avanço nas técnicas construtivas sinalizava novas possibilidades de uso do solo: espaços até então pouco ou nada demandados e valorizados passaram a registrar interesse e ocupação.

Uma ilustração maior das aludidas intervenções públicas refere-se ao aterro da praia do Menino Deus, ao sul do centro de Desterro, alcançando a Capitania dos Portos e se prolongando em cais que se conectava à borda do largo da Matriz junto à praia. Outro aterro desdobrou-se para o norte, após a Alfândega até a praia da Figueira, criando superfície em que mais tarde se construiria o novo mercado (em 1899). Esse processo não deixou de guardar sintonia com uma importante mudança no eixo

urbano de Desterro. Em termos históricos, a ocupação da área central basicamente se desdobrara entre as imediações do largo da Matriz e as cercanias do Hospital de Caridade. A intensificação das atividades portuárias e o vinculado desenvolvimento comercial, entretanto, rimaram com a multiplicação de novas construções (sobrados e outras) nos quarteirões e ruas na direção contrária, ao norte do centro: “[...] com a frequência dos navios, com o movimento das cargas, com os depósitos, com os trapiches, [passou-se] a dar prioridade ao lado direito [do centro], quando nele se tornou maior o número de construções, principalmente as novas [...]” (Cabral, 1971, p. 237).

As ações públicas incluíam canalização de córregos – entre eles o da Fonte Grande (demarcador do trajeto da atual Avenida Hercílio Luz), que desaguava na antiga Ponte do Vinagre – e igualmente calçamentos, retificações de ruas e elevações. Também se (re)construiu o Matadouro, no Estreito (porção continental de Desterro), e se canalizou água em Sambaqui (costa centro-oeste da Ilha) para favorecer o abastecimento de embarcações.

Medidas de saneamento viram a luz, e não sem razão. Permanecia problemático o abastecimento de água potável, cuja má qualidade justificara a construção de chafarizes no início dos anos 1870, seguida de contratação de serviço para aumentar e melhorar a oferta. Em 1880 programou-se o encanamento, mas em 1887 ainda se dizia serem necessários estudos e providências a respeito, pois a população recorria a poços, origem de verminoses e moléstias gastrointestinais.

Lentidão e frustrações marcaram sobretudo o trato com a iluminação pública em Desterro, cujas ruas tinham ficado às escuras até 1837 (Cabral, 1971). Os primeiros (poucos) lampiões utilizavam óleo de peixe, e o processo de ampliação e aprimoramento do serviço arrastou-se por décadas, invariavelmente sob fortes restrições financeiras: a falta de recursos era continuamente indicada como razão das dificuldades para aumentar o número de lampiões (sempre considerados insuficientes) e substituir o combustível. De todo modo, do óleo de peixe, cujo preço cresceu, passou-se ao gás em meados dos anos 1850, embora fosse menor a sua capacidade de iluminação. Houve suspensão do respectivo contrato por falta de verbas públicas, e, na década de 1870, passou-se à iluminação a querosene, ao que se seguiu, em 1880, o retorno ao gás, cujo

contrato foi logo depois rescindido por conta do preço, forçando a volta ao querosene.

Não era raro o descumprimento contratual pelos “arrematantes” do serviço. Mesmo assim, em 1886 o governo concedeu por décadas à iniciativa privada o provimento de iluminação em qualquer cidade da Província. O querosene permaneceu em uso, a proposta de luz elétrica (surgida em 1887) não podendo ser então aceita devido à situação das finanças públicas.

3.2 Exigências e frustrações em comunicações e transportes terrestres

A década em cujo final ocorreram a Abolição da Escravatura e a Proclamação da República registrou também melhorias na ligação entre a Ilha e o continente, através do canal do Estreito. O presidente da Província, em relatório à Assembleia, manifestou satisfação com o serviço prestado, salientando que “A passagem do Estreito é objecto de grande importancia, porque é o laço que liga toda a Provincia à Capital.” (Relatório, 1888a, p. 12). Todavia, se esses resultados justificavam ou ensejavam elogios, as vias de comunicação terrestre em escala provincial só provocavam lamentações e críticas.

De fato, ano após ano, as manifestações institucionais evidenciavam as profundas carências dessa comunicação. Chegava-se a atribuir a esse problema, em boa medida, as próprias dificuldades econômicas amargadas pela Província, cuja produção interiorana (nas colônias criadas por imigrantes europeus, sobretudo) enfrentava grandes percalços no escoamento. Também a concentração da população no litoral, representativa de menor aproveitamento das potencialidades no interior do território, era relacionada a essa questão, nos pronunciamentos governamentais.

Assim, em 1854, por exemplo, dizia-se acreditar que as colônias engendrariam, “[...] com o aumento da industria agricola, fabril, e de mineração, o desenvolvimento do commercio, socorrido este e aquellas pelos melhoramentos das actuaes vias de comunicação, e pela abertura de novas.” (Relatório, 1854, p. 27). Quase trinta anos depois, a presidencial denunciava: “Além da importante estrada de Dona Francisca, e dos caminhos vicinaes das colonias, a provincia não tem estradas, nem pontes,

e a condução dos seus productos opera-se lentamente, atravez de innumeros obstáculos.” (Falla, 1881, p. 29). Daí a sempre indicada urgência de estudos e obras, para o que se justificaria até contrair dívidas, já que se tratava de abrir na província “[...] novas e copiosas fontes de receita.” (Falla, 1874, p. 56).

Desse modo, na Ilha e em seus arredores continentais, os assentamentos (sedes de freguesias, localidades) formaram por muito tempo uma espécie de arquipélago de lugares, pelas grandes dificuldades para comunicações terrestres. Isso não quer dizer que inexisteram melhoramentos nesse plano, como ilustrado pelos reflexos da passagem de D. Pedro II e sua esposa por Santa Catarina em outubro de 1845, durante viagem para o Rio Grande do Sul. O anúncio dessa visita precipitou melhorias no acesso à estrutura para tratamento de saúde instalada em Caldas do Cubatão, localidade do atual município de Caldas da Imperatriz – cujas obras haviam sido iniciadas em 1817, por conta da reconhecida qualidade das suas águas termais (Paiva, 1873) –, que seria visitada por D. Pedro; a notícia também provocou reparos em estradas ou caminhos da Ilha por onde o monarca transitaria. Assinale-se que essa visita frutificou em doação financeira ao Hospital de Caridade e na colocação, em 23 de outubro de 1845, da 1ª pedra fundamental do novo hospital nessa área (Coelho, 1877).

A estrada entre o litoral continental próximo à capital e Lages, de importância longa e incessantemente celebrada, como assinalado, canalizava o grosso das manifestações acerca da precariedade das comunicações em escala provincial. A recorrente insistência sobre o seu caráter estratégico só não superou os registros e as críticas a respeito do seu estado, muito precário e sempre exigente de consertos e melhorias diversas.

Anos com alguns avanços em obras, limpezas, desmatamentos ou retificações, não raramente protagonizados com recursos ministeriais devido à penúria financeira da Província, alternavam-se com outros períodos repletos de denúncias sobre o estado de ruína – mesmo em trechos mais próximos ao litoral (como entre São José, de um lado, e, de outro, Theresópolis, em local hoje pertencente ao município de Águas Mornas, e Santa Izabel, em área situada entre aquele município e o de Rancho Queimado) – e sobre o *modus operandi* no tocante à estrada em administrações anteriores. Pedidos de novos estudos e orçamentos pontilharam décadas, e comissões de superintendência foram criadas, sem que a per-

sistente falta de recursos deixasse de interromper os trabalhos que, apesar de insuficientes, podiam ser executados.

É sugestivo sobre esse duradouro e inquietante quadro, que em meados dos anos 1880 ainda se colocasse o problema nestes termos, em pronunciamento de uma autoridade provincial:

[...] a estrada de S. José a Lages acha-se quase no estado primitivo da natureza, pois o caminho existente é péssimo, e o novo traçado, com cujos estudos despenderam-se 58:000\$000 rs., além de exigir a somma fabulosa de 2.000:000\$000 a 3.000:000\$000 rs., para a realização da obra, consta-me não ser trabalho digno de fé. (Exposição, 1885, p. 86)

A situação era tão desafiadora e grave, que o então presidente da Província (Augusto Fausto de Souza, um engenheiro militar) decidiu fazer em 1888 (saindo da Capital em 10 de julho) o percurso litoral-Lages para constatar os problemas pessoalmente. A viagem, de vários dias entre a ida e a volta, é descrita detalhadamente em Relatorio (1888b). No ano seguinte, defendeu-se a ideia de atrair interesses privados para trabalhos em trechos dessa estrada, e também a de emitir apólices provinciais objetivando levantar recursos (Relatorio, 1889).

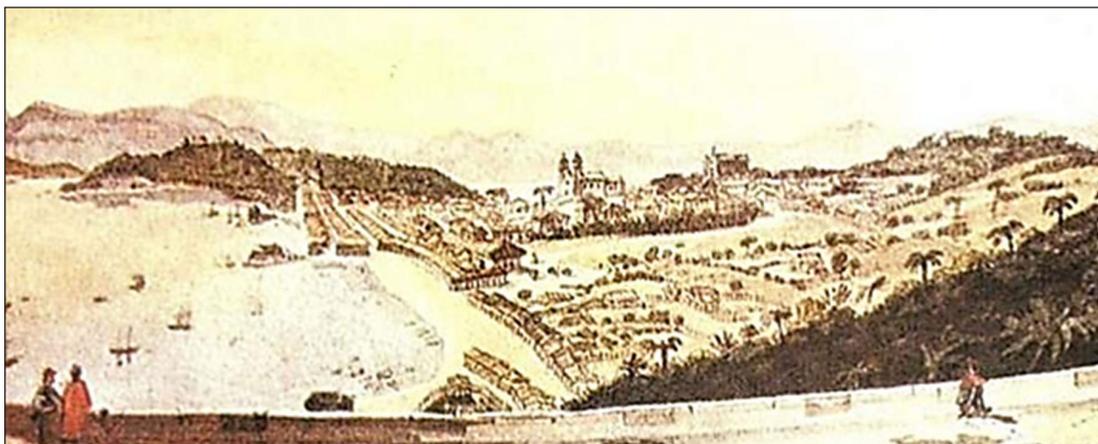
A prevalência de problemas não era alheia ao fato de a rotina institucional local ressoar fortemente os acontecimentos na capital do Império, do que não era aspecto menor a definição da presidência provincial ser prerrogativa daquele plano governamental. Um traço do cotidiano político e administrativo em Santa Catarina era o expressivo número de gestões curtas, em alguns casos de somente poucos meses (com presidentes cedendo a função a seus vices). Tal situação afetava a continuidade das ações públicas e seus resultados, já que, enviados pelo governo central, vários desses administradores permaneciam pouco tempo e exibiam gestões insuficientes ou mesmo irrelevantes. A rigor, somente uma ou outra presidência ostentou realizações dignas de algum destaque, de acordo com Boiteux (1920).

4. “Aceleração do tempo” em Desterro

Assinalou-se anteriormente que no período da Independência a paisagem de Desterro e seus arredores quase não se diferenciava do que fora muitas décadas antes. Desconsiderando-se a parte mais central da capital, perdurava havia muito o caráter disperso e rarefeito dos sítios ocupados. O desenrolar da vida permanecia à beira-mar, basicamente, seja na Ilha ou no continente, mesmo que chácaras nas vizinhanças da cidade de Desterro fossem observadas por Saint-Hilaire (1936) já em 1820. Como desde os primórdios, no início do século XIX ainda se tratava de uma relativamente escassa presença de homens e atividades na capital da Província e em suas adjacências.

Gravura de 1827, de autoria de Jean-Baptiste Debret, permite observar como se apresentava Desterro naquele período. Aparecem com nitidez o porto, com embarcações, a Igreja Matriz e edificações na linha da praia ou próximas desta. Estar distante da orla poucas centenas de metros, e muito menos do que isso em alguns locais, significava submergir em atmosfera campestre. Além do alcance de um modesto raio iniciado no largo da Matriz, o relevo já se mostrava íngreme e a vegetação apresentava-se relativamente densa, autorizando imaginar dificuldades de acesso, travessia ou utilização (Figura 1).

Figura 1 – Vista da Vila de Desterro a partir do hospital (1827)



Fonte: Debret (1954).

5.1 Maior frequência no surgimento de novos traços locais

O transcurso do século XIX, especialmente desde a sua metade, testemunhou progressiva modificação nessa paisagem e nas condições locais. Evocando-se um inspirado comentário de Machado de Assis (1997, p. 46-47) no seu penúltimo romance, assinalando que “[...] o tempo é um tecido invisível em que se pode bordar tudo [mas igualmente] se pode bordar nada.”, deve-se sublinhar que em Desterro, não é equivocado dizer, bordou-se consideravelmente, como indicam as anteriores referências às intervenções urbanas.

O mapa e a vista mostrados nas Figuras 2 e 3, relativos ao ano de 1868, sugerem os processos que marcaram a paisagem de Desterro. No mapa veem-se, além de vias de penetração interligando as orlas norte e sul da península, trajetos circundantes inclusive na face interior, a leste do núcleo urbano, e igualmente um adensamento do espaço edificado que ultrapassa amplamente as proximidades da franja litorânea. A vista estampa uma massa construída que, adensada e estendida, sobressai-se e faz imaginar (até mesmo pela quantidade de embarcações na baía sul) alguma vitalidade econômica e maior pulsação da vida cotidiana, embora alusões aos problemas da economia marcassem repetidamente as manifestações das autoridades locais, como se observa em diversos depoimentos disponíveis em Provincial (2022).

Figura 2 – Cidade de Desterro em 1868 – Mapa da cidade



Fonte: Almeida (1868), recortado do mapa XIX.

**Figura 3 – Cidade de Desterro em 1868 – Vista da cidade
(J. Bruggemann)**

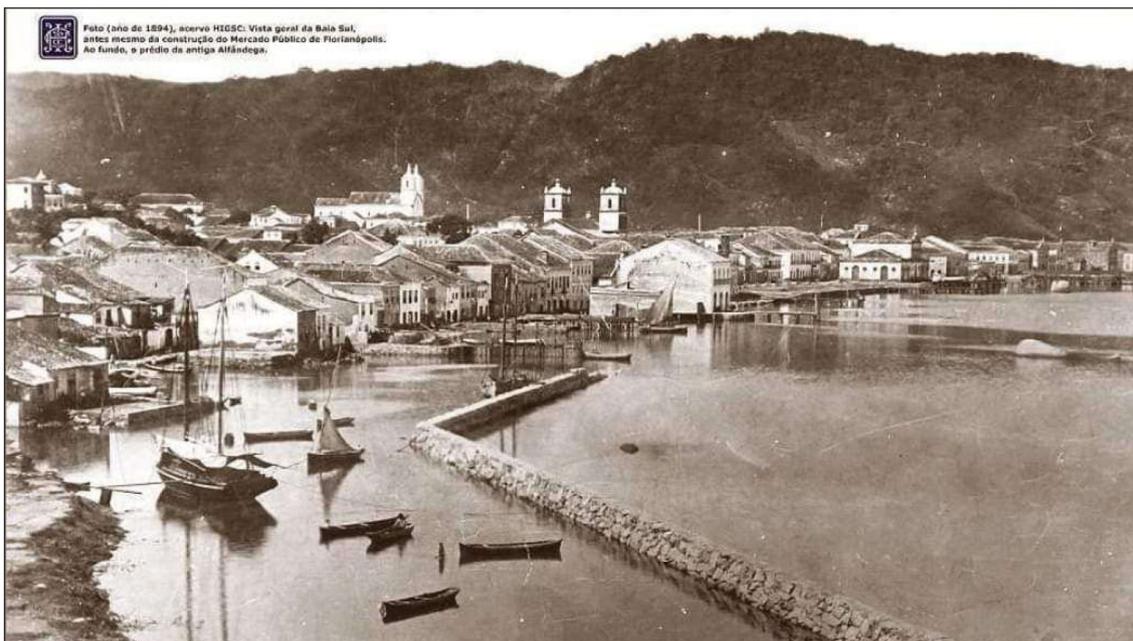


Fonte: Corrêa (2004), p. 200-201.

Pouco depois da Proclamação da República, ocorrida 18 meses após a Abolição da Escravidão, o centro de Desterro apresentava feições como as captadas (parcialmente) em foto de 1894, mostrada na Figura 4. Destacam-se na imagem um ambiente construído mais adensado e o que se afiguram como novas intervenções urbanas, sobretudo envolvendo criação adicional de espaço mediante aterramento de trecho de praia. Registre-se que em parte desse aterro seria construído o Mercado Público – inaugurado em fevereiro de 1899 – que funciona até os dias de hoje em Florianópolis, em substituição ao que operou durante muito tempo no extremo do largo da Matriz junto à praia. Assinale-se, do mesmo modo, que esse aterro situa-se ao norte da área central da cidade, na direção em que se deu a progressiva alteração do eixo urbano, como se falou anteriormente, por conta da intensificação das atividades portuárias e comerciais, com seus reflexos e consequências.

O que se vê na foto também há de ser considerado em conexão com iniciativas de melhorias na capital da Província realizadas desde anos antes, nos últimos movimentos do período provincial. Porém, o direcionamento ao agora Estado de Santa Catarina, a partir de 1º de janeiro de 1892, da cobrança de vários impostos que até então eram privilégio do governo central, provavelmente estimulou e escorou um desempenho administrativo com reflexos nessa paisagem (Mensagem, 1891). Com efeito, tornada estado federativo, com governo provisório desde 15 de novembro de 1889, Santa Catarina registrava reformas administrativas praticamente desde então.

Figura 4 – Vista do centro do Desterro em 1894



Fonte: Instituto Histórico e Geográfico de Santa Catarina.

Certamente não se tratou, nesse transcorrer de décadas, de rupturas no sentido utilizado por Sennet (2018), aludido no começo do artigo, mas muito mais de acréscimos – às vezes lentos, outras vezes ágeis – ao que caracterizava e estribava a vida local. De todo modo, tem sentido dizer que, aos olhos dos cidadãos atentos, Desterro mudava, até devido às crescentes possibilidades em aprimoramento educacional e em expressão e consumo cultural (como propiciado pelo Teatro). Na pequena Desterro, processos como melhorias nas infraestruturas e expansão populacional – com reflexos em escala de Província por conta das migrações oriundas da Europa e da criação de colônias – hão de ter afetado a percepção das pessoas a respeito do seu próprio cotidiano.

É, portanto, como se o tempo ganhasse mais velocidade em Santa Catarina, particularmente na sua capital. Mudanças se acumularam especialmente na segunda metade do século XIX, um período que, em perspectiva histórica, apresenta-se relativamente curto, engastado em progressão de várias décadas ou mesmo multissecular durante a qual o tempo escoou “lentamente”, as permanências sobrepondo-se amplamente às alterações, para evocar uma ideia cara a Braudel (1992).

4.2 Outros vetores da “aceleração do tempo”

Desterro (e a Província) passou a registrar, de fato, movimentos aptos a acelerar mudanças. As comunicações com o resto do Brasil foram aprimoradas, pois a expansão do telégrafo no país a partir de 1865, no contexto da Guerra do Paraguai, implicou o litoral catarinense (São Francisco do Sul, Itajaí, Desterro e Laguna), uma situação fortalecida com cabos submarinos na década seguinte (Silva, 2011). Das estações telegráficas, redes foram instaladas rumo a núcleos coloniais interioranos da Província, segundo Goularti Filho (2018).

Na economia, ganhou crescente expressão um setor comercial diversificado e nutrido pelas atividades do porto e da navegação (Cabral, 1972). Imigrantes, notadamente alemães, envolveram-se nessas atividades já em meados do século XIX (Bastos, 1997). Mais para o final desse século, e atingindo o início do século XX, imigrantes de diversas origens – além de alemães, também italianos, gregos e libaneses, sobretudo – deram inegável impulso às atividades comerciais (Corrêa, 2004). De todo modo, mesmo que o comércio e a navegação tenham se afirmado na economia local, a agricultura – uma certa agricultura – manteve posição importante. Livro publicado em 1900 estampava que “[...] a produção de café é avultada, chegando não só para o consumo de seus habitantes, como para uma regular exportação [...]” (Várzea, 1985, p. 226), e que ao final do século XIX era possível “[...] dizer-se sem exageração, [que] a bela Ilha do Sul se acha transformada num imenso cafezal.” (Várzea, 1985, p. 221). O contexto geral era o surto cafeeiro em que se achava implicado o Brasil, tornado um dos maiores (senão o maior) produtores e exportadores.

Mencionem-se também, como vetores da “aceleração do tempo” em Desterro, os reflexos da busca pelo Brasil de presença em exposições universais, realizadas desde meados do século XIX em cidades europeias e estadunidenses para celebrar a modernidade em ciência e tecnologia, produção industrial, arquitetura e artes (Pesavento, 1997). As províncias eram instadas a selecionar produtos para a mostra do país, e Santa Catarina foi várias vezes demandada, a julgar por diferentes discursos presidenciais entre os anos 1860 e 1890 (Provincial, 2022). Esse envolvimento certamente cevou a familiaridade local com processos nas escalas nacional e, principalmente, internacional, arejando práticas e condutas.

Assim, para a exposição universal que se realizou em Paris entre abril

e novembro de 1867, o governo catarinense instituiu comissão que selecionou e premiou vários tipos de produtos, a maioria de origem agrícola ou agroindustrial. Participaram produtores de diferentes locais – tanto da área próxima a Desterro como de colônias interioranas, mormente no Vale do Itajaí – e a relação continha açúcar de cana, farinha de mandioca, amostras de algodão, erva mate, fumo, produtos de couro, tecidos de linho, vinho de uvas, rapé, fumo em folha e em rolo, charutos, velas e sabão, cera, cordas, couros envernizados, cortes de calça de fio de algodão e vasos de barro, entre outros (Relatório, 1867).

Igualmente suscitou o interesse do governo brasileiro a exposição universal que ocorreria na Filadélfia entre maio e novembro de 1876, como parte das comemorações do centenário da independência dos Estados Unidos. O Ministério da Agricultura determinou já em 1873 que as províncias promovessem a seleção de seus produtos, ao que a presidência de Santa Catarina respondeu com a nomeação de uma grande comissão. Esta apresentava a seguinte divisão temática: comércio, empresas e fábricas, lavoura, ciências, artes e indústrias, máquinas e artes mecânicas, prendas (Falla, 1875).

Também para a exposição sul-americana que se realizaria em Berlim em 1887, uma comissão foi organizada com a incumbência de selecionar e promover o envio dos produtos. Tendo em vista que a mostra implicaria a Alemanha, o Vale do Itajaí – Blumenau – foi especialmente contemplado nas atividades.² Constou com destaque, na relação de produtos, uma casa (mais móveis e utensílios) construída com ripas e cipó (sem utilização de pregos e ferragens) e coberta de palha. A ideia era mostrar que em Santa Catarina um imigrante, mesmo desprovido de recursos financeiros, seria capaz de fazer uma moradia graças às condições naturais existentes. Outros produtos (todos de Blumenau) integraram a lista, provenientes da agricultura, da agroindústria e da manufatura (Relatório, 1886).

De modo igual reverberou no Brasil e em Santa Catarina o interesse pela exposição universal de Paris realizada de maio a outubro de 1889, em comemoração aos cem anos da Revolução Francesa. Mensagem do

² É significativa essa manifestação do presidente da Província: “Alem da conveniencia de comparecer n’essas grandiosas festas da indústria, o apello não deixará por certo de ser ouvido em uma província onde o elemento allemão presta excellente concurso e é justamente estimado.” (Relatório, 1886, p. 208).

governo imperial fez criar comissão para selecionar produtos locais (da agricultura, das indústrias e das artes, conforme anunciado em Relatório, 1888b) a serem apresentados no Rio de Janeiro, de onde – os escolhidos – iriam para Paris. Segundo a apreciação do Presidente da Província de Santa Catarina, os produtos catarinenses fizeram boa figura, comparativamente falando, durante a exposição na capital do país (Relatório, 1889).

Esse recorrente envolvimento com as demandas relacionadas à participação brasileira em eventos de tal envergadura há de ter marcado Santa Catarina, de alguma maneira. No mínimo, aproximou o plano local de processos e exigências oriundos de outras esferas, principalmente a internacional. Não parece despropositado considerar que isso contribuiu, pelo menos, para aprimorar práticas diversas em solo catarinense.

Tampouco se ficou refratário em Santa Catarina, como percebido em Cabral (1968), aos ares de modernização incrustados no movimento abolicionista que crescia no centro do Brasil e se espalhava no país. Mostrava fôlego a disseminação do sentimento e das iniciativas em prol do fim da escravidão, apesar das fortes pressões dos escravagistas, muitos dos quais bradavam serem espoliativas as ações governamentais com vistas à libertação, como destacado por Machado de Assis (1998) em fala de um personagem do seu último romance. Desterro abrigou, denotando sincronia com os ventos de mudança, um irrecusável envolvimento na referida causa, e também isso significou mudança ou “aceleração do tempo”, de algum modo.

Os vertiginosos eventos surgidos na esteira da Proclamação da República inscrevem-se no feixe de transformações. Já nos primeiros anos o novo regime amargou dois grandes conflitos de ressonância nacional, ambos na gestão de Floriano Peixoto, o segundo presidente da história, empossado em novembro de 1891 após a renúncia de Deodoro da Fonseca: a Revolução Federalista, deflagrada no Rio Grande do Sul em 1893 (desdobrando-se até 1895), e a Revolta da Armada, ocorrida no Rio de Janeiro entre setembro de 1893 e março de 1894. O alvo era o governo então instalado no Rio de Janeiro (Pesavento, 1983).

Santa Catarina foi engolfada nesses tensos passos republicanos iniciais, como abordado em Corrêa (1984; 2004). Houve indicação de governador pela administração central em novembro de 1889, com renúncia em dezembro de 1891 (devido à ferrenha oposição) e depois tentativa

(frustrada) de restabelecimento da gestão. Em 1892 outro governante foi enviado do Rio de Janeiro, mas sua adesão aos revoltosos federalistas, que acabou acontecendo, motivou denúncia e ordem de prisão. O vice-governador, sintonizado com o titular na oposição ao governo central, foi retirado da função por catarinenses em julho de 1893 (após tiroteio e mortes), instaurando-se um governo provisório que, sem lograr o reconhecimento de Floriano Peixoto, apesar da afinidade política, foi desconstituído.

Nesse turbilhão, implantou-se em Desterro um Governo Revolucionário da República (GRR), em 30 de setembro de 1893. Compuseram tal governo representantes da Armada revolucionária, que haviam se dirigido a Santa Catarina devido aos percalços enfrentados no Rio de Janeiro, e federalistas locais e da região sul do país. Desterro sobressaiu nesses termos porque Santa Catarina teria sido o único estado federativo a fazer efetiva oposição a Floriano Peixoto nesse período, seus próprios quadros institucionais e governamentais exibindo então numerosos federalistas. Problemas internos, dos quais não estavam ausentes rivalidades, dificultaram sobremaneira as atividades do referido GRR, mas foi o envio de uma robusta frota pelo governo central que sepultou a experiência catarinense. Em abril de 1894, o comandante dessa frota desembarcou (após escaramuças) e declarou nulos todos os atos do dito governo revolucionário, incluindo a Constituição Estadual que havia sido aprovada naquelas circunstâncias, e também dissolveu a Assembleia Legislativa e os órgãos judiciários.

Antes que findasse o mês de abril, chegou em Desterro o Coronel Moreira César, enviado por Floriano Peixoto para, como novo governador, dar solução aos problemas. Esse personagem, depois das tarefas em Santa Catarina, foi mandado ao interior da Bahia para atuar na Guerra de Canudos (travada pelo governo brasileiro contra sertanejos liderados por um pregador, entre novembro de 1896 e outubro de 1897), onde morreu em combate (em março de 1897). Euclides da Cunha assim o descreveu em obra clássica sobre Canudos: “[...] era um desequilibrado. Em sua alma a extrema dedicação esvaía-se no extremo ódio, a calma soberana em desabrimentos repentinos e a bravura cavalheiresca na barbaridade revoltante.” (Cunha, 2001, p. 249).

Essa índole não poupou Santa Catarina. Participavam do governo de Moreira César militares não catarinenses que nada sabiam do estado

e sequer conheciam os nomes dos políticos federalistas locais. Republicanos nativos, movidos por espírito de vingança ou ajuste de contas, passaram a denunciar os que faziam oposição a Floriano Peixoto, permitindo à polícia de Moreira César persegui-los e prendê-los. Durante o ano de 1894 – esse governo se prolongou até o final de setembro – numerosas execuções foram perpetradas na Ilha de Anhatomirim, sem qualquer julgamento, como assinalou Boiteux (1920); os cadáveres insepultos teriam sido atirados ao mar. Os números são incertos, tendo Cabral (1968, p. 258) mencionado “[...] 185 prisioneiros, que dela [Fortaleza de Santa Cruz, na Ilha de Anhatomirim] não mais saíram”. Corrêa (2004) considerou exagerada essa contabilidade, mas não manifestou dúvida sobre a informação de que muitos (talvez quatro dezenas) civis e militares, inclusive estrangeiros, foram fuzilados naquelas condições.

5. Considerações finais

Desde a Independência até o fim do século XIX, o tempo se “acelerou” cada vez mais em Desterro e em Santa Catarina, principalmente a partir da década de 1850. Uma vila-capital tornada cidade nos anos 1820 foi adquirindo feições efetivamente citadinas, o cotidiano sendo marcado por mudanças que, se não eram rápidas nem de grande impacto, modelavam o espaço no sentido da expansão e do aumento da complexidade em várias funções. Movimentos de colonização acrescentavam à geografia provincial dinamismos sociais e produtivos que, a despeito das limitações em infraestrutura, pareciam anunciar novos tempos em território que amargava inquietantes carências, apesar das reconhecidas potencialidades.

Maior velocidade foi também imprimida na, por assim dizer, temporalidade da política, com incontornáveis repercussões. A capital catarinense e mesmo o (desde 1889) estado como um todo foram profundamente marcados pelos acontecimentos de importância nacional da década de 1890, com as relacionadas perseguições e execuções sumárias. Não erra quem assinala, postula-se aqui, que Desterro nunca mais foi a mesma. Os ressentimentos e crispações elevados à máxima potência, por conta das denúncias contra cidadãos catarinenses de prestígio, com o dramático desfecho, vincaram duravelmente – é difícil recusar – a atmosfera local.

Desterro não foi mais a mesma inclusive quanto à denominação da

capital do estado. O republicano Hercílio Luz, eleito e empossado governador em setembro de 1894, logo assinou uma lei (Lei n. 111, de 1º de outubro de 1894) substituindo o nome da cidade por Florianópolis, em homenagem ao Marechal Floriano Peixoto (“cidade de Floriano” é o que significa). Não é difícil imaginar, tendo em vista o nervo exposto – em virtude dos acontecimentos testemunhados –, o quanto essa decisão foi considerada controversa em diferentes meios locais, para não dizer ofensiva à memória dos que padeceram – e aos respectivos familiares – sob a polícia de Moreira César.

O tempo só faria se “acelerar” cada vez mais em Santa Catarina e na sua capital, adentrando-se o século XX e sucedendo-se as décadas. A inauguração, em maio de 1926, de comunicação terrestre entre a Ilha de Santa Catarina e o continente adjacente – a Ponte Hercílio Luz – representou um importante vetor, por facilitar e lubrificar interações inclusive de índole comercial, promovendo um setor – o comércio – que experimentou sensível progressão localmente. Mudanças em diferentes direções, em vários aspectos da vida estadual, foram, com efeito, tendo lugar cumulativamente e com maior rapidez. Entretanto, nunca mudou, permanecendo impávido até a atualidade, nesta aurora do século XXI, o resultado da homenagem ao Marechal Floriano Peixoto, levada a cabo a despeito do que a sociedade pudesse pensar e dizer nos estertores de um dos capítulos mais dramáticos da história catarinense.

Referências

ALMEIDA, C. M. de. *Atlas do Império do Brasil*. Rio de Janeiro: Lithographia do Instituto Philomathico, 1868. Disponível em <<https://vdocument.in/atlas-do-imperio-do-brasil.html>>. Acesso em 19 outubro de 2021.

ALMEIDA, M. A. de. *Memórias de um sargento de milícias*. São Paulo: Ática, [1854] 2007.

ARRIGHI, G. *O longo século XX: dinheiro, poder e as origens de nosso tempo*. Rio de Janeiro: Contraponto; São Paulo: Editora Unesp, 1996.

BASTOS, J. M. *O comércio de múltiplas filiais em Florianópolis – SC*. Florianópolis: UFSC, 1997 (Dissertação de Mestrado em Geografia da Unesp).

BOITEUX, L. A. *Pequena história catharinense*. Florianópolis: Oficinas a Electricidade da “Imprensa Official”, 1920.

BOITEUX, L. A. A pesca da baleia. *Revista Trimensal do Instituto Histórico e Geográfico de Santa Catarina*, v. 3, p. 3-12, 1914.

BORGES, J. L. “Dos esquinas”. In: BORGES, J. L. *El idioma de los argentinos*. Buenos Aires: Ediciones Neperus, p. 50-52, 1928.

BRAUDEL, F. “História e ciências sociais: a longa duração”. In: BRAUDEL, F. *Escritos sobre a história*. São Paulo: Perspectiva, p. 41-78, 1992.

BRITO, P. J. M. de. *Memoria politica sobre a Capitania de Santa Catharina*. Lisboa: Typografia da Academia Real das Sciencias, 1829.

CABRAL, O. R. *História de Santa Catarina*. Florianópolis: Imprensa da Universidade Federal de Santa Catarina, 1968.

CABRAL, O. R. A Independência e a Capitania de Santa Catarina. *ÁGORA: Arquivologia em Debate*, v. 11, n. 23, p. 13-23, 2011.

CABRAL, O. R. *Nossa Senhora do Desterro – Notícia I*. Florianópolis: Oficinas Gráficas da Imprensa da Universidade Federal de Santa Catarina, 1971.

CABRAL, O. R. *Nossa Senhora do Desterro – Notícia II*. Florianópolis: Imprensa da Universidade Federal de Santa Catarina, 1972.

COELHO, M. J. d’A. *Memoria historica da Provincia de Santa Catharina*. 2.ed. Desterro: Typographia de J. J. Lopes, 1877. [1854].

CORRÊA, C. H. P. O governo provisório da República dos Estados Unidos do Brasil em Santa Catarina, 1893-1894. *Estudos Ibero-Americanos*, v. 10, n. 2, p. 55-67, 1984.

CORRÊA, C. H. P. *História de Florianópolis – Ilustrada*. Florianópolis: Insular, 2004.

CUNHA, E. da. *Os sertões*. São Paulo: Ática, [1902] 2001.

DEBRET, J-B. *Vista da vila de Desterro a partir do hospital, 1827*. Paris: R. de Castro Maya, 1954, prancha 70. Disponível em <http://www.dezenovevinte.net/bios/bio_jbd_arquivos/jbd_1827_desterro.jpg>. Acesso em 27 dezembro de 2021.

DIAS, W. Florianópolis, ensaio de geografia urbana. *DEGC Boletim Geográfico*, n. 2, p. 1-73, 1947.

ELIAS, N. *Sobre o tempo*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1998.

ELLIS, M. Aspectos da pesca da baleia no Brasil colonial (III). *Revista de História*, v. 16, n. 34, p. 379-424, 1958.

ELLIS, M. Norte-americanos no Atlântico brasileiro – um inédito de José Bonifácio de Andrada e Silva sobre o conceito de mar territorial e o direito de pesca. *Revista de História*, v. 46, n. 94, p. 339-367, 1972.

GOULARTI FILHO, A. A construção da Estrada do Litoral: definindo e deslocando os caminhos do sul de Santa Catarina. *Revista Territórios & Fronteiras*, v. 6, n. 1, p. 145-167, 2013.

GOULARTI FILHO, A. Formação do sistema de comunicações em Santa Catarina: telefonia (1876-1927). *Passagens*, v. 10, n. 2, p. 274-300, 2018.

HARVEY, D. *A condição pós-moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural*. São Paulo: Loyola, 1993.

HÜBENER, L. M. *O comércio da cidade do Desterro no século XIX*. Florianópolis: Editora da UFSC, 1981.

ILHA de Santa Catarina: relatos de viajantes estrangeiros nos séculos

XVIII e XIX. Florianópolis: Assembleia Legislativa do Estado de Santa Catarina, 1979.

LESSA, C. *O Rio de todos os Brasis*. Rio de Janeiro: Record, 2000.

LUZ, N. V. *A luta pela industrialização do Brasil*. São Paulo: Alfa-Omega, 1978.

MACHADO DE ASSIS, J. M. *Esau e Jacó*. São Paulo: Globo, [1904] 1997.

MACHADO DE ASSIS, J. M. *Memorial de Aires*. Porto Alegre: L&PM, [1908] 1998.

MAMIGONIAN, B. G.; BISSIGO, D. N. População de origem africana. In: ROCHA, I. de O. (Org.). *Atlas geográfico de Santa Catarina: população – fascículo 3*. Florianópolis: Editora da Universidade do Estado de Santa Catarina, 2018, p. 72-88.

NOVAIS, F. A. (1966). A proibição das manufaturas no Brasil e a política econômica portuguesa no fim do século XVIII. *Revista de História*, n. 142-143, p. 213-237, 2000.

PAIVA, A. J. G. d'O e. *Noticia geral da Provincia de Santa Catharina*. Desterro: Typographia da Regeneração, 1873.

PESAVENTO, S. J. *Exposições universais: espetáculos da modernidade do século XIX*. São Paulo: Hucitec, 1997.

PESAVENTO, S. J. *A Revolução Federalista*. São Paulo: Brasiliense, 1983.

SAINT-HILAIRE, A. de. *Viagem à Provincia de Santa Catharina (1820)*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, [1851] 1936.

SANTO AGOSTINHO. *Confissões*. São Paulo: Nova Cultural, 1996.

SENNET, R. *Construir e habitar: ética para uma cidade aberta*. Rio de Janeiro: Record, 2018.

SILVA, A. da. *A Ilha de Santa Catarina e sua terra firme: estudo sobre o governo de uma capitania subalterna (1738-1807)*. São Paulo: USP, 2008 (Tese de Doutorado em História da USP).

SILVA, M. C. da. A telegrafia elétrica no Brasil Império – ciência e política na expansão da comunicação. *Revista Brasileira de História da Ciência*, v. 4, n. 1, p. 49-65, 2011.

SIMMEL, G. As grandes cidades e a vida do espírito (1903). *Mana*, v. 11, n. 2, p. 577-591, 2005.

S. THIAGO, R. *Fourier: utopia e esperança na Península do Saí*. Blumenau: Editora da FURB; Florianópolis: Editora da UFSC, 1995.

VÁRZEA, V. *Santa Catarina – A Ilha*. Florianópolis: Lunardelli, 1900, 1985.

VEIGA, E. V. da. *Florianópolis: memória urbana*. Florianópolis: Fundação Franklin Cascaes, 2008.

Fontes primárias

DISCURSO pronunciado na abertura da Assembleia Legislativa da Província de Santa Catharina na 1ª Sessão Ordinária da 2ª Legislatura de 1838 pelo respectivo Presidente o Brigadeiro João Carlos Pardal, Cidade do Desterro em o 1º de março de 1838. Desterro: Typographia Provincial, 1838. Disponível em <<http://ddsnext.crl.edu/titles/189#?c=0&m=3&s=0&cv=0&r=0&xywh=-439%2C-147%2C2933%2C2069>>. Acesso em 21 outubro de 2021.

DISCURSO pronunciado pelo presidente da Província de Santa Catharina, o Marechal de Campo Francisco Joze de Souza Soares d'Andrea, na sessão ordinária do anno de 1840 aberta no primeiro dia do mez de março. Disponível em <<http://ddsnext.crl.edu/titles/189#?c=0&m=5&s=0&cv=0&r=0&xywh=225%2C-402%2C2549%2C1798>>. Acesso em 21 outubro de 2019.

EXPOSIÇÃO com que ao Exm. Sr. Doutor Joaquim Augusto do Livra-

mento, 3º Vice-Presidente, passou a administração da província o Exmo. Sr. Doutor Ernesto Francisco de Lima Santos, em 30 de Junho de 1882. Desterro: Gabinete-typographico, 1885. Disponível em <<http://ddsnext.crl.edu/titles/189#?c=0&m=78&s=0&cv=1&r=0&xywh=180%2C1538%2C898%2C1351>>. Acesso em 22 dezembro de 2021.

FALLA do Presidente da Província de Santa Catarina em 1º de março de 1835. Feliciano Nunes Pires. Desterro: Typographia Provincial, 1835. Disponível em <<http://ddsnext.crl.edu/titles/189#?c=0&m=0&s=0&cv=0&r=0&xywh=269%2C258%2C1404%2C1326>>. Acesso em 15 abril de 2021.

FALLA do ilustríssimo e excelentíssimo senhor José Joaquim Machado de Oliveira, presidente da Província de Santa Catarina na abertura da terceira sessão da primeira legislatura provincial no primeiro de março de 1837, décimo sexto da independência e do império. Cidade do Desterro: Typographia Provincial, 1837. Disponível em <<http://ddsnext.crl.edu/titles/189#?c=0&m=2&s=0&cv=0&r=0&xywh=-446%2C-1330%2C2951%2C4438>>. Acesso em 15 abril de 2021.

FALLA que o Presidente da Província de Santa Catarina, o Brigadeiro Antero Jozé Ferreira de Brito, dirigiu à Assembleia Legislativa da mesma província na abertura da sua sessão ordinária no 1º de Março de 1841. Desterro: Typographia Provincial, 1841. Disponível em <<http://ddsnext.crl.edu/titles/189#?c=0&m=7&s=0&cv=1&r=0&xywh=120%2C1867%2C1680%2C1586>>. Acesso em 17 abril de 2021.

FALLA que o presidente da província de Santa Catharina, o marechal de campo Antero Jozé Ferreira de Brito, dirigio à Assembléa Legislativa da mesma província na abertura da sua sessão ordinária, e o 1º de março de 1844. Desterro: Typographia Provincial, 1844. Disponível em <<http://ddsnext.crl.edu/titles/189#?c=0&m=10&s=0&cv=0&r=0&xywh=-917%2C392%2C3655%2C2578>>. Acesso em 21 outubro de 2021.

FALLA dirigida à Assembléa Legislativa Provincial de Santa Catharina em 25 de Março de 1874 pelo Exmo. Sr. Presidente da Provincia Dr. João Thomé da Silva. Cidade do Desterro: Typ. de J. J. Lopes, 1874.

Disponível em <<http://ddsnext.crl.edu/titles/189#?c=0&m=62&s=0&cv=1&r=0&xywh=127%2C1629%2C983%2C1478>>. Acesso em 22 de dezembro de 2021.

FALLA dirigida à Assembléa Legislativa Provincial de Santa Catharina em 21 de março de 1875 pelo Exmo. Sr. Presidente da Provincia, Dr. João Thomé da Silva. Cidade do Desterro: Typographia de J. J. Lopes, 1875. Disponível em <<http://ddsnext.crl.edu/titles/189#?c=0&m=63&s=0&cv=88&r=0&xywh=-141%2C-13%2C1878%2C1325>>. Acesso em 12 março de 1875.

FALLA com que o Exmo. Sñr. Doutor João Rodrigues Chaves abriu a segunda Sessão da vigésima segunda Legislatura da Assembléa Provincial de Santa Catharina em 2 de Fevereiro de 1881. Cidade do Desterro: Typographia e Lith de Alex Margarida, 1881. Disponível em <<http://ddsnext.crl.edu/titles/189#?c=0&m=75&s=0&cv=1&r=0&xywh=357%2C1275%2C986%2C1483>>. Acesso em 22 dezembro de 2021.

MENSAGEM do Coronel Gustavo Richard, Vice-Governador do Estado de Santa Catharina, na abertura do primeiro Congresso Legislativo a 29 de Setembro de 1891. Desterro: Typographia do Jornal do Commercio, 1891. Disponível em <<http://ddsnext.crl.edu/titles/189#?c=0&m=95&s=0&cv=9&r=0&xywh=8%2C1138%2C2357%2C1662>>. Acesso em 14 fevereiro de 2022.

PROVINCIAL Presidential Reports: Santa Catarina. Center for Research Libraries, Global Resources Network. Chicago: The University of Chicago, 2022. Disponível em <<http://ddsnext.crl.edu/titles/189#>>. Acesso em 22 dezembro de 2022.

RELATORIO do Presidente da Provincia de Santa Catharina, Jose Mariano de Albuquerque Cavalcante, na abertura da 2ª sessão da 1ª Legislatura Provincial em 5 de abril de 1836. Cidade do Desterro: Typographia Provincial, 1836. Disponível em <<http://ddsnext.crl.edu/titles/189#?c=0&m=1&s=0&cv=11&r=0&xywh=71%2C59%2C1716%2C1211>>. Acesso em 21 outubro de 2021.

RELATORIO do presidente da Provincia de Santa Catharina, João José Coutinho, em 19 de abril de 1854. Cidade do Desterro: Typographia Catharinense, 1854. Disponível em <<http://ddsnext.crl.edu/titles/189#?c=0&m=23&s=0&cv=0&r=0&xywh=-1%2C-85%2C1680%2C2526>>. Acesso em 29 novembro de 2021.

RELATORIO apresentado à Assembléa Legislativa Provincial de Santa Catharina na sua sessão ordinária pelo Presidente Adolpho de Barros Cavalcanti de Albuquerque Lacerda no anno de 1867. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1867. Disponível em <<http://ddsnext.crl.edu/titles/189#?c=0&m=41&s=0&cv=53&r=0&xywh=-77%2C1351%2C2267%2C1599>>. Acesso em 11 março de 2022.

RELATORIO apresentado à Assembléa Legislativa da Provincia de Santa Catharina na 1ª sessão de sua 26ª Legislatura pelo Presidente Dr. Francisco José da Rocha em 21 de Julho de 1886. Desterro: Typographia do Conservador, 1886. Disponível em <<http://ddsnext.crl.edu/titles/189#?c=0&m=88&s=0&cv=207&r=0&xywh=-639%2C966%2C2764%2C1949>>. Acesso em 12 março de 2022.

RELATORIO com que o Exm. Sr. Coronel Dr. Augusto Fausto de Souza abriu a 1ª Sessão da 27ª Legislatura da Assembléa Provincial em 1º de Setembro de 1888. Desterro: Typographia do Conservador, 1888a. Disponível em <<http://ddsnext.crl.edu/titles/189#?c=0&m=90&s=0&cv=1&r=0&xywh=-69%2C229%2C1769%2C2661>>. Acesso em 22 dezembro de 2021.

RELATORIO com que ao Exmo. Sr. Coronel Augusto Fausto de Souza, Presidente da Provincia de Santa Catharina, passou a administração da mesma provincia o Dr. Francisco José da Rocha em 20 de maio de 1888. Desterro: Typographia do Conservador, 1888b. Disponível em <<http://ddsnext.crl.edu/titles/189#?c=0&m=91&s=0&cv=1&r=0&xywh=-290%2C1117%2C2240%2C1580>>. Acesso em 22 dezembro de 2021.

RELATORIO com que ao Exm. Sr. Dr. José Ferreira de Mello passou a administração da Provincia de Santa Catharina o Doutor Coronel Au-

gusto Fausto de Souza, em 18 de Fevereiro de 1889, e Officio com que ao Exm. Sr. Conego Joaquim Eloy de Medeiros passou a administração da mesma Provincia o Dr. José Ferreira de Mello, em 6 de Março de 1889. Desterro: Typographia do Conservador, 1889. Disponível em <<http://ddsnext.crl.edu/titles/189#?c=0&m=92&s=0&cv=1&r=0&xywh=-83%2C-1%2C1749%2C2632>>. Acesso em 22 dezembro de 2021.

Das selvas à metrópole: as rotas de exportação da erva-mate sul-matogrossense (estruturação, transformações, intermodalidade – 1883-1949)*

From the Jungles to the Metropolis: the Export Routes of Sul-Mato-Grossense Yerba-Mate (Structuring, Transformations, Intermodality – 1883-1949)

Paulo Roberto Cimó Queiroz**

Resumo: No extremo sul da província, depois estado brasileiro de Mato Grosso, os bosques nativos de erva-mate (*Ilex paraguayensis*) foram explorados, com vistas à exportação, desde as décadas finais do século XIX até os anos 1960, tendo sempre a Argentina como principal mercado. Até meados do século XX, a maior parte da produção provinha de uma única empresa. Neste trabalho examino as estratégias dessa empresa para viabilizar o transporte desde os locais de extração até a cidade de Buenos Aires, onde o produto era beneficiado e consumido. A pesquisa mostra que os esquemas de transporte foram influenciados tanto pelas características físicas das regiões percorridas como pela condição fronteiriça da zona produtora, tendo sido utilizados os mais diversos meios, desde costas humanas até comboios ferroviários. Os marcos temporais são o início formal das operações da empresa e o encerramento de seu último contrato de arrendamento dos ervais. As fontes são, principalmente, documentos da própria empresa, dados estatísticos, documentação oficial brasileira e relatos memorialistas.

Palavras chave: Mato Grosso. Companhia Mate Laranjeira. Transportes. Paraguai. Argentina.

* Submissão: 14/12/2022 | Aprovação: 03/01/2024 | DOI: 10.29182/hehe.v27i1.904

** Faculdade de Ciências Humanas, Universidade Federal da Grande Dourados, Brasil | ORCID: 0000-0002-0866-1239 | E-mail: prcqueiroz@uol.com.br



Abstract: In the extreme south of the Brazilian province (later state) of Mato Grosso, the native forests of yerba mate (*Ilex paraguayensis*) were explored, with a view to exporting, from the late decades of the 19th century to the 1960s, Argentina always being the main market. Until the mid-20th century, most of the production came from a single company. In this work I examine the strategies of this company to enable transportation from the extraction sites to the city of Buenos Aires, where the product was processed and consumed. The research shows that the transport schemes were influenced both by the physical characteristics of the travelled regions and by the border condition of the producing area, as well as the diversity of means that were used, from human backs to railway trains. The time milestones are the formal start of the company's operations and the closure of its last lease of yerba forests. The sources are mainly documents of the company itself, statistical data, official Brazilian documentation and memorialist reports.

Keywords: Mato Grosso. Mate Laranjeira Company. Transport. Paraguay. Argentina.

JEL: N76.

Introdução

A economia da erva-mate, surgida em fins do século XVI no Paraguai, então possessão espanhola, constituiu um dos mais emblemáticos casos de integração comercial entre diferentes regiões da América do Sul.¹ No período pós-independências, os principais países consumidores (Argentina, Uruguai e Chile) não eram produtores, dependendo, portanto, das remessas paraguaias e brasileiras. No Brasil, a exploração dos ervais nativos constituiu uma atividade importante desde o início do século XIX. A maior parte da produção vinha da província, depois estado, do Paraná, mas a erva era abundante também no Rio Grande do Sul, em Santa Catarina e no extremo sul de Mato Grosso (Corrêa Filho, 1957; Linhares, 1969).²

Nessa última região, os ervais foram explorados, com vistas à exportação, desde as décadas finais do século XIX até os anos 1960, tendo sempre a Argentina como principal destino. A área de ocorrência da erva estendia-se por mais de 5 milhões de hectares e tinha a forma aproximada de um quadrilátero.³ Denominada, às vezes, *planalto do Amambai*, e habitada, desde tempos imemoriais, por indígenas Guarani e Kaiowá, essa área confinava com a república do Paraguai pelo alto das serras de Amambai, a oeste, e Maracaju (*Cordillera del Mbaracayú*), ao sul; a leste seu limite era o alto Paraná e ao norte, *grosso modo*, os rios Ivinhema e Brillante (Figura 1).⁴

¹ A planta da erva-mate (*Ilex paraguayensis*) é considerada nativa da porção central da bacia platina, embora sua difusão deva muito à ação dos povos que habitaram essa região antes da chegada dos europeus (Eremites de Oliveira; Esselin, 2015).

² Em 1977 a porção meridional do antigo Mato Grosso passou a constituir um novo estado (Mato Grosso do Sul). Neste trabalho, visando facilitar a redação e evitar o anacronismo, designo a referida porção como “sul do antigo Mato Grosso”, “antigo sul de Mato Grosso” ou simplesmente “SMT”.

³ No interior dessa vasta área, os bosques de erva-mate constituíam uma parte relativamente pequena, visto que se encontravam dispersos em meio a outras formações vegetais.

⁴ As referidas “serras” são, na verdade, *cuestas*, isto é, a parte mais alta do planalto sedimentar da bacia do alto Paraná. A serra de *Mbaracayu* não deve ser confundida com outro segmento das mesmas *cuestas* que, embora também denominado “serra de Maracaju”, constitui a continuação da serra de Amambai em direção ao norte, em território inteiramente brasileiro.

tinham os ervais. A concessionária original, estabelecida pelo empresário brasileiro Tomás Laranjeira no início da década de 1880, assumiu, ao longo do tempo, diversas configurações societárias: Companhia Mate Laranjeira S.A. (sediada no Rio de Janeiro, 1891-1902, aqui designada CML); Laranjeira, Mendes & Cia. (com sede em Buenos Aires, 1903-1917); Empresa Mate Laranjeira S.A. (Buenos Aires, 1917-1929); e novamente Companhia Mate Laranjeira S.A. (subsidiária da matriz argentina, com sede no Rio de Janeiro, de 1929 em diante). Ao longo de um quarto de século, desde os anos iniciais da década de 1890, a empresa deteve o monopólio da exploração em praticamente toda a área de ocorrência dos ervais. Em 1916 ela perdeu seu monopólio, mas seguiu como grande arrendatária até o ano de 1949 (Queiroz, 2021).

Embora geralmente menor que a dos demais estados ervateiros, a produção sul-mato-grossense foi significativa em termos nacionais (v. tabela abaixo).

Tabela única – Erva-mate mato-grossense e sua participação no total nacional (1891-1945)

Período	Item considerado	Volume (média anual, em kg)	Participação no total das exportações brasileiras de erva-mate no período (%)
1891-1901	Erva-mate produzida pela CML	4.112.005	13,5
1902-1910	Erva-mate exportada por Mato Grosso	4.600.014	9,3
1911-1920	Erva-mate exportada por Mato Grosso	5.920.555	8,2
1921-1930	Erva-mate exportada por Mato Grosso	11.086.128	13,0
1935-1945	Erva-mate exportada pela CML	8.640.494	15,4

Fonte: dados constantes em Queiroz, 2021 (p. 243, 254 e 259), retrabalhados pelo autor.

Obs.: não constam dados para 1932, 1933 e 1934; em 1931, a erva exportada pela CML correspondeu a 11,8% do total nacional.

Os processos produtivos eram relativamente simples e dependiam, em alto grau, da habilidade dos trabalhadores. A maior parte da força de

trabalho era constituída pelos *mineros*, que cortavam os ramos das erveiras e efetuavam, na sequência, o *sapeco*, considerado o início do beneficiamento; conduzida ao *rancho*,⁵ a erva *sapitada* passava por um demorado processo de secagem no *barbaquá*, instalação que “era a parte mais importante, o ponto principal na elaboração da erva-matê”; na sequência, após ser “triturada com paus em uma espécie de terreiro”, a erva “estava pronta para ser ensacada” (Arruda, 1997, p. 63; Serejo, 2008, p. 236-244). O produto assim obtido é a erva denominada *cancheada*, que era exportada em embalagens rústicas.⁶

Os trabalhadores diretos, cujo número elevava-se a milhares, eram indígenas Kaiowá e Guaraní e, principalmente, cidadãos paraguaios, recrutados no interior da república vizinha. O trabalho dos *mineros*, em particular, era extremamente penoso e desenvolvido em condições análogas à escravidão: o trabalhador era engajado por meio de um adiantamento, ficava obrigado a abastecer-se nos armazéns da própria empresa e não podia deixar seu posto enquanto não saldasse integralmente seus débitos (Ferreira, 2007; Arruda, 1997; Guillen, 2007; Oliveira, 2021).⁷

A literatura sobre essa empresa é relativamente extensa; o tema dos transportes, contudo, não foi ainda abordado de forma a abranger todo o período de atuação da concessionária.⁸ Esse é, portanto, o objetivo do presente texto: analisar, na média duração, as estratégias postas em prática pela empresa a fim de viabilizar o transporte de sua produção desde os locais de extração até a cidade de Buenos Aires, onde o produto era beneficiado e consumido. Os marcos temporais são o início formal das operações da concessionária (1883) e o encerramento de seu último contrato de arrendamento (1949). Como fontes utilizo, principalmente,

⁵ O *rancho* era “a unidade básica da estrutura de organização e produção da empresa”, abrangendo o processo de elaboração da erva “desde a sua localização dentro da mata até seu ensacamento” (Arruda, 1997, p. 61).

⁶ A erva *cancheada* já podia ser consumida; na Argentina, contudo, antes de ser acondicionada em embalagens apropriadas para a distribuição aos consumidores, ela passava por um segundo processo de beneficiamento (A indústria..., 1914, p. 255).

⁷ Tais métodos eram igualmente utilizados, no lado paraguaio, por empresas como a *Industrial Paraguaya* (Barrett, 1988).

⁸ Nessa literatura destacam-se: Corrêa Filho (1925), Figueiredo (1968), Serejo (1986), Arruda (1986 e 1997), Guillén (1991, 1996, 2003 e 2007), Bianchini (2000), Thomas (2012), Queiroz (2013, 2015, 2016a, 2016c, 2018, 2021, 2022a e 2022b), Magalhães (2014).

documentos da própria empresa, documentação oficial brasileira, dados estatísticos e relatos memorialistas, além de outros trabalhos acadêmicos.

O movimento comercial da concessionária tinha dois sentidos: além de exportar sua produção, ela trazia aos ervais os artigos necessários ao desenvolvimento de seus trabalhos, aí incluída a subsistência do pessoal. Inicialmente, esses dois movimentos ocorriam nos mesmos leitos, ou seja, os esquemas voltados à exportação serviam também à importação; mais tarde, contudo, como veremos, essa coincidência torna-se apenas parcial.

As atividades de transporte dividiam-se em dois subconjuntos: 1) deslocamentos no interior dos próprios ervais, pelos quais a erva transitava dos locais onde era extraída até aqueles onde era processada; 2) transportes de longo curso, por assim dizer, pelos quais a erva processada era conduzida dos locais de produção ao mercado de destino. Esse amplo conjunto foi marcado pela intermodalidade, sendo utilizados os mais diversos meios: costas humanas, tropas de mulas, carretas de bois, embarcações fluviais, caminhões automotores e comboios ferroviários.

No campo da geografia dos transportes, um autor clássico menciona a tendência de se buscar o “caminho de menor impedimento”: as mercadorias, bem como os viajantes, “parecem, teoricamente, obedecer, como a água, à *lei da gravidade*, isto é, *descem* das vertentes para os vales e destes para os *escoadouros*, ou portos” – seguindo, “à maneira das águas fluentes, os percursos de mais fácil escoamento” (Silva, 1949, p. 1; grifos do original). Isso é certamente verdadeiro, de modo geral. No caso aqui estudado, contudo, a escolha das várias rotas e estratégias de locomoção nem sempre foi condicionada apenas pelas características físicas das diferentes regiões percorridas. Na última década do século XIX e na primeira do XX, por exemplo, esquemas de transporte foram adotados pela empresa sob a pressão de contingências políticas, ligadas a diversos interesses públicos e privados na zona produtora (Mato Grosso) e na zona de trânsito da produção (a república do Paraguai).

1. A economia ervateira e a fronteira entre Mato Grosso e o Paraguai

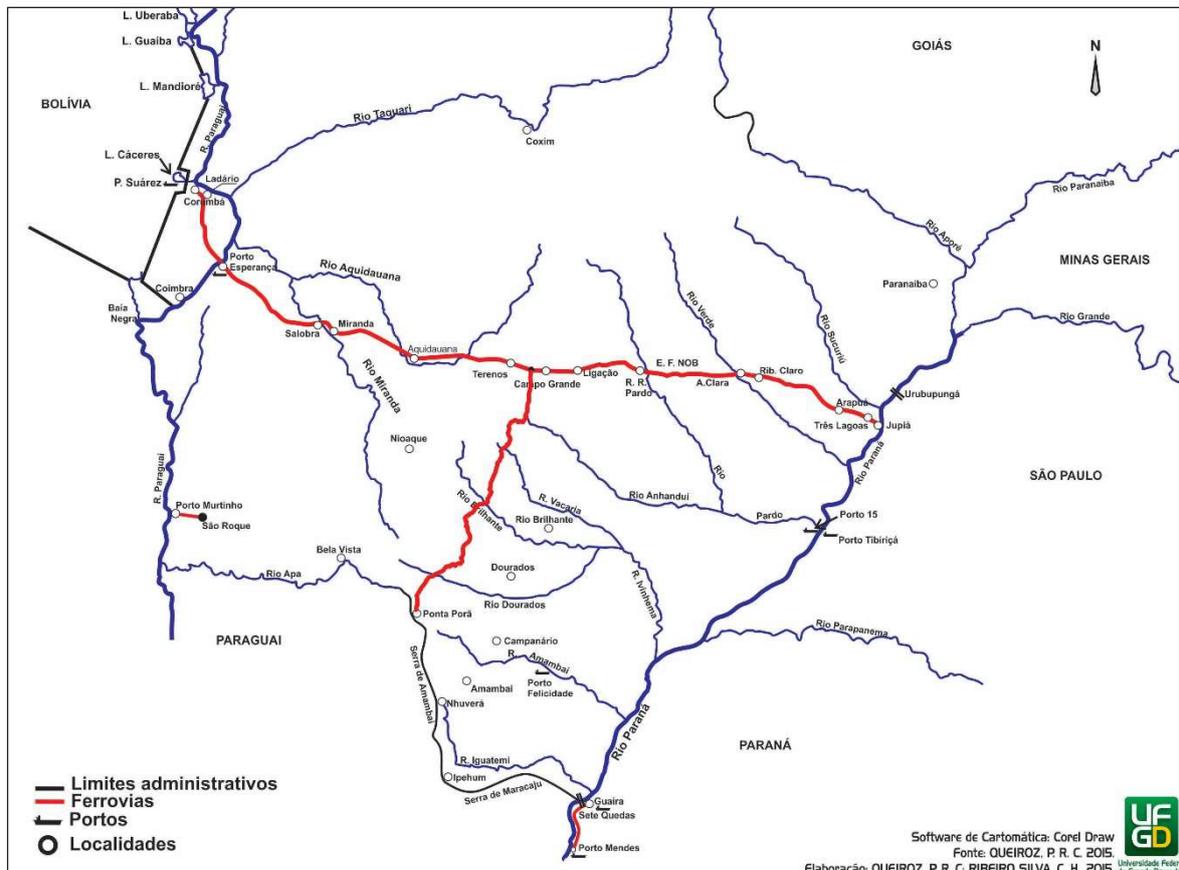
Os ervais sul-mato-grossenses situavam-se em uma região que, até o Tratado de Madrid (1750), pertencia, *de jure*, ao império espanhol –

formando, portanto, um único conjunto com os ervais situados em território atualmente paraguaio. O ajuste de 1750 deu a Portugal a posse da referida região, mas ele foi logo anulado (1761) e, a despeito de um novo tratado (1777), as potências ibéricas jamais chegaram a um acordo sobre suas fronteiras sul-americanas. Desse modo, no século XIX, todo o extremo sul do atual Mato Grosso do Sul, aí incluída sua região ervateira, era reivindicado pela república do Paraguai. Os limites atuais somente foram estabelecidos em 1872, após a derrota paraguaia na guerra da Tríplice Aliança (1864-1870).⁹

Embora fossem conhecidos no Brasil desde, pelo menos, o início do século XIX, os ervais situados na zona de litígio em Mato Grosso não foram objeto de exploração significativa por parte de brasileiros até a década de 1870 (Fernandes; Queiroz, 2013); eles eram, entretanto, explorados por empresários paraguaios, que tinham como referência a vila de Concepción (Cardona Benítez, 2008, p. 82; Ferrer de Arréllaga, 1985, p. 62 e 68). Um caminho terrestre entre Concepción e as bordas do planalto atualmente sul-mato-grossense existia desde o período colonial, tendo sido melhorado na década de 1860 e no imediato pós-guerra (Garavaglia, 1983, p. 451; Alvarenga Caballero, p. 22-23, 34 e 60).

⁹ Desde então, no que concerne ao SMT, a fronteira segue pelo rio Paraguai, desde a Bahia Negra até a foz do rio Apa, daí águas acima por esse rio e seu formador Estrela e em seguida pelo alto das serras de Amambai e Maracaju até o salto das Sete Quedas, no rio Paraná (Figura 2).

Figura 2 – O SMT e algumas de suas vias de comunicação



Fonte: Elaboração própria.

Assim, não chega a ser surpreendente a continuidade que se observa, após a guerra, na economia ervateira agora propriamente sul-mato-grossense – a qual se serve das rotas que eram utilizadas no país vizinho e orienta-se para os portos do rio Paraguai (Asunción e, especialmente, Concepción). Num primeiro momento, continuam a ser paraguaios os próprios agentes, como se observa pelas mais antigas referências oficiais à extração ervateira no SMT, todas posteriores a 1870. A exploração da erva-mate “apenas acha-se iniciada por alguns indivíduos vindos do Paraguai”, informava em 1880 o presidente da província, quem aludia também à necessidade de “evitar que os grandes ervais que possuímos naquelas serras [Amambai e Maracaju] sejam estragados pelos paraguaios” (RMT 1880, p. 40 e 38).¹⁰

¹⁰ Para designar os relatórios apresentados pelos presidentes de província ou estado às assembleias legislativas, utilizo neste trabalho as abreviaturas RMT (para Mato Grosso) e RPR (para o Paraná), seguidas do ano em que cada documento foi apresentado.

O fato é que, nessa região, mesmo após o tratado de 1872 e sua demarcação (1873-74), o conceito de fronteira continuava a ser “*algo no muy preciso*”; os empresários que obtinham, em Concepción, autorização para explorar os ervais paraguaios, estendiam sua atuação para mais além: “*en busca del mate la línea demarcatoria era burlada, y [...] así como antes de la Guerra [...], seguían con sus prácticas de elaboración del mate por esas latitudes*” (Cardona Benítez, 2008, p. 83).

Nessa época, portanto, a economia ervateira sul-mato-grossense integra um processo mais amplo, sendo os caminhos entre Concepción e o planalto do Amambai percorridos não só por empresários e trabalhadores ervateiros mas também por mercadores paraguaios e brasileiros, os quais, com suas caravanas de carretas, dedicavam-se ao intercâmbio com a população do SMT (Alvarenga Caballero, 1984, p. 60; Cardona Benítez, 2008, p. 80-83). Assim, Concepción tornou-se, no pós-guerra, o principal empório comercial do extremo sul mato-grossense, beneficiada por sua favorável situação geográfica¹¹ e por uma circunstância histórica pouco conhecida: o livre comércio entre Mato Grosso e a república do Paraguai, estabelecido pelo tratado de Amizade, Comércio e Navegação assinado entre os dois países em 1872 (Queiroz, 2017).¹² Desse modo, essa região de fronteira pode mesmo ser pensada como um “espaço binacional”, num caso similar, por exemplo, àquele da fronteira do nordeste mexicano com os EUA (Cerutti, 1993, p. 9-10).

A continuidade há pouco referida é visível até mesmo no caso de Tomás Laranjeira, considerado o iniciador da indústria extrativa do mate em terras sul-mato-grossenses (embora tenha sido, na verdade, apenas o primeiro a conseguir legalizar sua atividade perante os poderes públicos). De fato, Laranjeira, que, durante a guerra da Tríplice Aliança, havia atuado como comerciante, fornecendo gêneros às tropas aliadas, estabeleceu-se depois em Concepción, onde se tornou um destacado cidadão e obteve “*en forma gratuita la posesión de tierras sobre gran parte del barranco en la zona portuaria*” (Alvarenga Caballero, 1984, p. 70). O próprio empresário

¹¹ Corumbá, o mais próximo centro importador brasileiro, situava-se centenas de quilômetros a noroeste da região sul-mato-grossense que era atendida pelo porto paraguaio (v. Figura 1).

¹² Embora a liberdade de comércio fosse restrita aos gêneros de produção local, como o gado bovino criado em Mato Grosso, o intercâmbio abrangia (de forma quase sempre ilícita) toda sorte de mercadorias provenientes de terceiros países, importadas pelos negociantes *concepcioneros* e consumidas no SMT.

informa haver-se dedicado já nos anos 1870 à extração ervateira no Paraguai, antes de obter, em 1882, permissão oficial para fazê-lo em território brasileiro (Corrêa Filho, 1925, p. 15). Finalmente, mas não menos importante, a economia ervateira sul-mato-grossense contou sempre, no período aqui estudado, com a força de trabalho de paraguaios – o que ajuda, por sua vez, a explicar a virtual ausência, no mundo ervateiro, do idioma português, substituído pelo espanhol e principalmente pelo guarani, que “deu nome aos ranchos, a instrumentos de trabalho, aos tipos de erva” (Arruda, 1997, p. 88).

2. Configuração inicial dos esquemas de transporte

A esse respeito, um bom resumo aparece em um texto publicado em 1914:

Os pequenos galhos cortados [das árvores do mate] são transportados pelos próprios trabalhadores [*mineros*] para os diferentes ranchos dos acampamentos, onde são submetidos à operação de torrefação [...]. O mate assim seco é ou ensacado ou *atacado* em surrões de couro, denominados terços, sendo em seguida transportados para um porto de embarque, donde os vapores o conduzem para Buenos Aires (A industria..., 1914, p. 255).

Sobre os transportes no interior dos ervais, disponho apenas de relatos produzidos no século XX – os quais, todavia, não deixam de fornecer-nos uma noção da realidade de períodos anteriores. Especialmente detalhada é a descrição feita pelo memorialista Umberto Puiggari, publicada em 1933. O *caati* (erval), diz Puiggari, “é um verdadeiro labirinto na mata bruta”, com seu “sistema caprichoso de estradas, que se cruzam em todos os sentidos”; havia “uma infinidade de *tapé-poy*, caminhos estreitos, verdadeiros trilhos de cabras”, por onde transitavam os *mineros* conduzindo seus fardos. Havia também os *tapé-hacienda*, ou “caminhos de cargueiros”, pelos quais os diversos ranchos se ligavam ao *tapé-guassú*, a “estrada maior, limpa, destocada, ampla”, “destinada ao trânsito de caminhões ou carretas, que recebem a erva já ensacada”. Segundo o autor, o “erval que tem, por exemplo, quatro *tapé-guassú*, possui, pelo menos, cinquenta *tapé-hacienda* e mais de duzentos *tapé-poy*” (Puiggari, 1933, p. 29-30).

Em obra publicada originalmente em 1946, o memorialista Hélio Serejo, que viveu na região ervateira, informa por sua vez que, pela “lei dos ervais”, os *mineros* eram obrigados a levar às costas seus *raídos* (os fardos de folhas de erva) “até uma distância de três mil passos”: “Daí por diante, [...] as *arrias* [muares] conduzirão as folhas até o barbaquã” (Serejo, 2008, p. 237). Serejo menciona também o transporte em sentido inverso, pelo qual os “víveres” chegam “no mais recôndito da selva bruta” “por um trilho tortuoso e estreito, nos lombos das pacientes *arrias*” (2008, p. 245 e 246).

No tocante às rotas de exportação, convém notar inicialmente que, no planalto, onde se situavam os ervais, predomina um relevo de chapada, relativamente favorável ao tráfego; para chegar ao rio Paraguai, contudo, era preciso primeiro “descer a serra”, isto é, vencer um desnível de centenas de metros, em trilhas de trânsito difícil e arriscado. Assim, os pontos iniciais do transporte de longo curso tenderam a situar-se em locais o mais próximos possível das bordas das serras.

Uma vez que a fronteira seguia pelos pontos mais altos das *cuestas*, as bordas situavam-se em terras da república do Paraguai. Assim, de modo nada surpreendente, em vista da fluidez dessa fronteira, Laranjeira estabeleceu a administração e o depósito central de sua empresa em pleno território do país vizinho: o ponto chamado Capivari, próximo da atual cidade paraguaia de Pedro Juan Caballero (gêmea da brasileira Ponta Porã). Capivari situava-se cerca de 15 km a oeste da linha divisória, precisamente em uma das “bocas” da *picada do Chirigüelo*, como era conhecida a rústica estrada de descida da serra. Outros locais secundariamente utilizados por Laranjeira para o início da longa jornada foram Nhu Verá, também na serra de Amambai, e Ipeum, na serra de Maracaju (Figura 3).¹³

De Capivari, a mercadoria era levada a Concepción em carretas traçadas por bois (Rosa, 1962, p. 23); de Nhu Verá, os carregamentos seguiam também para Concepción mas, já então, num esquema intermodal: “até alcançar o rio Ipané, o transporte era feito por terra; deste ponto até o rio Paraguai, e por este acima até o porto de Conceição, a erva era transportada em pequenas chatas a zinga” (Serejo, 2008, p. 260-261). Já a partir de Ipeum, o destino era o porto de Asunción, também em um

¹³ Nhu Verá corresponde atualmente às cidades gêmeas de Coronel Sapucaia (Brasil) e Capitán Bado (Paraguai), enquanto Ipeum corresponde a Paranhos (Brasil) e Ypé Jhu (Paraguai).

Assim, já o primeiro relatório da CML informa que, em Concepción, o produto era “depositado em vastos armazéns e pouco a pouco embarcado para Buenos Aires onde, depois de beneficiado, é entregue ao consumo público” (CML 1893).¹⁶ Dada a falta de referências, no âmbito da documentação consultada, suponho que o transporte nesse trecho era feito por terceiros, fossem empresas de navegação ou mesmo proprietários individuais de embarcações.

3. Mudanças nos esquemas de transporte da década de 1890 ao início do século XX

Ainda na década de 1890, os esquemas originais sofreriam importantes abalos. Primeiro, ao renovarem e ampliarem a concessão de Laranjeira, em 1890, os dirigentes da recém instaurada república brasileira introduziram uma exigência inédita: a erva deveria ser exportada por um “porto do estado de Mato Grosso”, devendo o concessionário construir uma “estrada de rodagem” ligando o porto ao “interior” do estado (Decreto nº 520, 23 jun. 1890, cláusula VI).¹⁷ Tal exigência correspondia, provavelmente, a “sentimentos regionalistas e nacionalistas, visto que não ficaria bem aos dirigentes mato-grossenses, sobretudo no novo regime, admitir que uma importante riqueza pública continuasse a ser exportada por meio de território estrangeiro” (Queiroz, 2016a, p. 333). Esperava-se, no caso, que se transferissem para território mato-grossense os serviços de apoio às caravanas de carretas, os quais floresciam no país vizinho. Sendo o mate do SMT exportado por Concepción, explicava em 1894 o representante brasileiro no Paraguai, as carretas carregadas de erva

atravessavam grande extensão de território paraguaio, valorizando-o, transferindo-lhe os benefícios do trânsito que o governo brasileiro esperava fosse reservado a Mato Grosso. As estações paraguaias para abastecimento dessas carretas acabaram por tornarem-se núcleos populacionais, prati-

¹⁶ Para simplificar a redação, os relatórios apresentados pela diretoria da Companhia Mate Laranjeira às assembleias de acionistas são aqui referenciados pela sigla CML seguida do ano em que se realizou a assembleia (ficando claro, portanto, que um relatório assim designado se refere principalmente às atividades do ano anterior).

¹⁷ A legislação emanada dos poderes centrais do Brasil, desde 1808, encontra-se gratuitamente disponível em vários sítios da internet, como aqueles da Câmara de Deputados e do Senado Federal.

cando a agricultura e o comércio, em detrimento do vizinho Estado brasileiro (*apud* Doratioto, 2012, p. 59-60).¹⁸

Em termos geográficos e econômicos, considerando-se a localização dos ervais, do mercado consumidor e da via de escoamento (o rio Paraguai), a exigência de um porto nacional era claramente desfavorável aos interesses da CML, pois implicaria um extenso desvio de rota na direção noroeste. Essa estipulação, de todo modo, foi cumprida mediante o estabelecimento, acima da foz do Apa, do porto denominado “Murtinho” (v. figuras).¹⁹

Por outro lado, a própria ampliação da área arrendada, também a partir de 1890, concedeu à empresa ervais mais distantes do núcleo original dos trabalhos, o que implicou novos desafios logísticos e deixou ainda mais evidente o caráter excêntrico do Porto Murtinho. De fato, desde então se distinguem, no interior do arrendamento, uma “zona norte” e uma “zona sul”, separadas pelo rio Amambai (v. Figura 3). Na primeira, segundo explicava o presidente da CML, a empresa tinha “todos os serviços, quer de elaboração, quer de transporte, montados em condições de aproveitar todos os ervais que nela se acham situados”; o mesmo, contudo, não ocorria na “longínqua” zona sul, a “mais rica e extensa dos ervais da companhia” (CML 1895). Assim, já em 1894 se declara que, devido à “longa distância”, o Porto Murtinho não poderia ser referência para a adoção de “qualquer meio de ação [...] em relação à elaboração e transporte do produto” na zona sul (CML 1894).

Nesse contexto, registra-se um importante recuo do poder público em relação à exigência feita em 1890: apenas quatro anos depois, a CML foi autorizada a efetuar seu comércio por um segundo ponto, a saber, a estação fiscal estadual estabelecida em Ipeum, precisamente nos limites da referida zona sul (Contrato..., 1894, cláusula 9^a). Assim, a produção dessa zona seria levada a Asunción, e para tanto o pessoal, “quer de elaboração, quer de condução, foi aumentado”, “elementos de transporte [foram] adquiridos em grande escala”, estradas foram melhoradas e novas

¹⁸ O diplomata notava, aliás, que o mesmo ocorria no sentido inverso, pois era também por Concepción que se fazia a importação dos gêneros necessários ao abastecimento dos “milhares de indivíduos” relacionados, direta ou indiretamente, aos trabalhos da CML (*apud* Doratioto, 2012, p. 60).

¹⁹ Ao que parece, o Banco Rio e Mato Grosso, controlador da CML, tentou de alguma forma integrar o Porto Murtinho ao conjunto de seus interesses na região (Queiroz, 2010 e 2016a).

estavam sendo “abertas e estudadas” (CML 1896; o mesmo em CML 1897). De Ipeum, a erva seguia por estradas carreteiras que levavam agora a dois portos fluviais, ambos situados em território paraguaio: Panadero, já citado, e Igatimy (no rio Jejuí, outro formador do Jejuí-Guaçu; v. Figura 3).

A esse respeito, dispomos do depoimento de um certo Antonio Cusmanich, que afirmava ter sido, entre 1895 e 1900, encarregado das embarcações da CML “*que hacen la navegación por los rios Jejuí hasta los puertos de Panadero y Igatimy*”; segundo Cusmanich, essas embarcações conduziam “*la hierba mate que la dicha compañía trabaja en los herbales brasileiros al sul de Amambai; la cual bajava toda por eses rios hasta el puerto de esta capital [Asunción]*” (relato datado de Asunción, abril de 1902, *apud* Corrêa Filho, 1925, p. 39, nota 42). O ex-empregado informa, aliás, que a mesma rota era utilizada para a importação de gêneros de consumo: “*las embarcaciones cuando subian aguas arriba eran conductoras de toda clase de mercaderias, como sean: maiz, porotos, arros, graza, sal, bebidas, alpillera para el envase de la yerba, hilo de costurar bolsas, rodados para carretas y todas clases de generos de tejido*”; e acrescenta: “*las cargas eran descargadas en los puertos paraguayos denominados Igatimy y Panadero y de esos puertos seguian en carretas por tierra hasta el deposito central que la compañía tiene en Ipehum*” (*apud* Corrêa Filho, 1925, p. 39, nota 42).

Já no tocante à zona norte, a CML parece haver protelado o quanto pôde a utilização do Porto Murтинho. Desde logo ela obteve uma prorrogação, por dois anos, do prazo para abertura do porto e respectiva estrada de acesso. Essa estrada, com cerca de 300 km e destinada ao trânsito de carretas, foi dada por concluída em fins de 1893; era uma via “excelente”, segundo a diretoria da CML, exceção feita ao “trecho de terrenos baixos que formam o litoral do rio Paraguai”, ou seja, as duas dezenas de quilômetros percorridas em pleno Pantanal, trecho no qual se estavam “fazendo obras de estivamento e aterro” (CML 1894). Quanto ao porto, informa-se que em 1894 já se achavam “levantados não só vasto e elegante edifício para o depósito do mate, como também uma sólida ponte destinada ao nosso trapiche”; na ponte, ademais, já estaria assentado ou em vias de assentamento “o guindaste a vapor para a carga e descarga de nossas mercadorias”. Nem por isso, entretanto, teve início a operação do novo porto – o qual, conforme notou a empresa, não con-

tava ainda com uma “mesa de rendas alfandegada”, isto é, a agência federal encarregada de efetuar o desembaraço dos bens importados e exportados (CML 1895).

Todavia, mesmo tendo sido a mesa de rendas finalmente instalada em 1898, a CML somente efetivou a mudança de sua rota depois da materialização de uma outra importante circunstância. O fato é que, no final da década de 1890, o complexo jogo de interesses no interior da república do Paraguai colocou em xeque aquele que havia sido sempre o principal pilar de todo o esquema de exportação da erva-mate sul-mato-grossense: o trânsito pelo território paraguaio, isento de tributos, na vigência do já referido livre comércio entre Mato Grosso e o Paraguai. Esse “livre trânsito” passou a ser questionado por *La Industrial Paraguaya*, uma competidora da CML formada em 1886 e entre cujos acionistas encontravam-se os principais nomes da elite paraguaia da época. Visava-se, mediante a imposição de uma taxa de trânsito, encarecer a produção sul-mato-grossense, o que beneficiaria a colocação da erva paraguaia no mercado argentino. Assim, em 1897 o tratado de livre comércio foi denunciado pelo governo paraguaio e em 1898 editou-se uma lei que estabelecia, entre outras coisas, o seguinte: “*Toda yerba de procedencia extranjera pagará por su introducción o tránsito por la República, los mismos derechos que paga la yerba paraguaya por su exportación*” (Album gráfico de Concepción, 1927, p. 124; Cardona Benítez, 2008, p. 238-239).

Em face desse tributo, a CML tratou “imediatamente de transferir para porto brasileiro grande parte da exportação” antes feita pelo Paraguai – uma “tarefa bastante difícil”, realizada “precipitadamente” (CML 1899). Contrariava-se, assim, o que a empresa havia anunciado no ano anterior, a saber, que a “mudança definitiva para o porto Murtinho” seria realizada “cautelosamente”, “de modo a não prejudicar a organização do nosso serviço” (CML 1898). Esse caráter de precipitação sugere que, não fosse a nova taxa, a concessionária tenderia a adiar indefinidamente a mudança de rota – o que parece ficar evidente quando se nota o quanto ainda estavam desaparelhados, por ocasião da mudança, o Porto Murtinho e sua estrada de acesso:

tivemos de construir casas para escritório e pessoal, galpões na localidade [Porto Murtinho] e ao longo da estrada para depósito de mercadorias, oficinas para a fabricação e con-

serto do material e finalmente cercas de arame para poteiros do gado. Para garantir o trânsito das nossas carretas, não nos descuidamos também de mandar estivar o trecho [da estrada] que se torna alagadiço durante a estação das chuvas.²⁰

Desde então, caravanas de carretas, carregadas de erva-mate, passam efetivamente a dirigir-se ao Porto Murtinho, conforme registram relatos memorialistas (cf., p. ex., Serejo, 2008, p. 260). Mesmo assim, ao menos nos anos imediatamente seguintes, a empresa continuou a exportar erva e importar gêneros de consumo pelo território paraguaio, como afirmou, em 1902, o já citado Antonio Cusmanich:

continua la misma introducción de mercaderías, siendo una parte introducida por las embarcaciones que siguen de esto puerto [Asunción] hasta el Igatimy; y la otra sigue de Villa Concepción en las embarcaciones de la misma compañía, que suben el río Ipané hasta cierta altura y después son descargadas en carretas y siguen hasta el depósito que la compañía tiene en la frontera, por donde también baja la hierba hasta el puerto de Villa Concepción (apud Corrêa Filho, 1925, p. 40, nota 42; destaque meu).

Ao que parece, esse trânsito de erva-mate era feito mediante o pagamento da taxa, pois a documentação diplomática brasileira, analisada por Doratioto, indica a continuidade, até pelo menos o início do século XX, do embate entre a CML e *La Industrial*. Documentos datados de 1903 noticiam o “eterno antagonismo” entre essas duas empresas (“que se manifestava, ‘todos os anos’, de algum modo”) e mencionam uma tentativa, no Legislativo paraguaio, de “aumentar os impostos sobre a erva-mate de Mato Grosso em trânsito por território paraguaio” (Doratioto, 2012, p. 97). Há também indícios de que a rival paraguaia promovia severa vigilância dos movimentos da erva brasileira, a fim de garantir que a taxa fosse efetivamente paga: após o fim do livre trânsito, diz um autor,

²⁰ Note-se que em Concepción, de todo modo, foi deixada “uma pequena agência”, “destinada não só a zelar pelos interesses que ali ainda temos como principalmente contratar o pessoal [de] que necessitamos para os trabalhos” (CML 1899).

“dava-se, nos portos guaranis, verdadeira perseguição aos barcos que transportavam erva-mate brasileira” (Magalhães, 2014, p. 105).

Já no concernente à importação, ao que tudo indica, a concessionária tendia a lançar mão de meios ilícitos. Tais práticas seriam, certamente, anteriores a 1898, mas acusações nesse sentido somente vieram à tona depois que, em razão dos graves conflitos políticos ocorridos em Mato Grosso na virada do século XIX para o XX, a CML perdeu alguns de seus antigos apoiadores entre a elite mato-grossense, como o senador Generoso Ponce.²¹ Em discurso proferido no Senado em 10 de maio de 1902, Ponce declarou, por exemplo, que a CML era “a principal, senão a única contrabandista da fronteira”, ao introduzir no Brasil, sem o pagamento dos devidos direitos, grande quantidade de gêneros importados via Paraguai.²²

Enfim, no que diz respeito ao último trecho percorrido pela produção, dos portos do rio Paraguai a Buenos Aires, a documentação consultada nada esclarece; mantenho, assim, a suposição referente ao período anterior, segundo a qual o transporte da erva, nesse longo trecho, era efetuado em embarcações pertencentes a terceiros.

3. “Giro para leste”: a reorientação das rotas comerciais da empresa nas duas primeiras décadas do século XX

No contexto acima descrito, já em 1900 a diretoria da CML parece cogitar uma mudança em seus esquemas de transporte na zona sul: “Não convindo sobrecarregar essa parte da nossa produção com a nova taxa paraguaia, procuramos o meio de libertá-la dessa contribuição bem pesada. Estamos estudando o assunto e temos esperança de chegar a um feliz resultado” (CML 1900). Ao que tudo indica, o “meio” então imaginado consistiria em passar a utilizar a bacia do alto Paraná – a qual, de fato, em termos puramente geográficos, seria mais adequada para o transporte da produção rumo à Argentina.

Essa alternativa era dificultada não só por um grande obstáculo fí-

²¹ Para mais detalhes acerca desse assunto, v. Queiroz (2010).

²² Os discursos senatoriais encontram-se, na íntegra, na coleção digital dos Anais do Senado, disponível em www.senado.gov.br. Noto que o mesmo tema foi abordado em outros discursos de Ponce, nessa época.

sico (as Sete Quedas, ou Salto del Guayrá)²³ mas também por circunstâncias sócio-históricas: no alto, e mesmo no médio Paraná,²⁴ estavam ausentes o que se considerava “atributos da civilização”, vale dizer, caminhos e outros recursos que pudessem auxiliar o trânsito mercantil – enquanto no vale do Paraguai, como foi visto, tais recursos se vinham estruturando desde o período colonial.²⁵ De todo modo, a empresa bem cedo tratou de implementar seu “giro para leste”. Segundo Magalhães, desde 1901 trabalhadores da CML atuavam em sua zona sul, “abrindo picadas na selva e caminhos fluviais com dinamite, nos trechos acidentados dos rios” (2014, p. 69). Assim, o Iguatemi – afluente do Paraná que antes era percorrido águas acima, em direção a Ipeum – passou desde então a ser sulcado águas abaixo. O comércio de importação, por sua vez, acompanha essa mudança: “As mesmas embarcações que desciam os rios com erva-mate traziam na volta gêneros de primeira necessidade para os trabalhadores dos ervais” (Magalhães, 2014, p. 56).

Como o tráfego entre o SMT e a Argentina exigiria o contorno por terra (já em território do estado do Paraná) do extenso trecho inavegável das Sete Quedas para baixo, a empresa desde logo se estabelece justo a montante das quedas, na margem paranaense, adquirindo, para tanto, uma posse ali mantida pelo cidadão argentino Francisco Mojoli (Aleksiejuk, 2008, p. 66); tal aquisição se teria dado em 1902, segundo uma fonte (Muntoreanu, 1992, p. 29), ou em fins de 1903, a crer-se em outra (Magalhães, 2014, p. 68).

²³ Situado pouco ao sul do paralelo 24° S, esse colossal acidente geográfico marcava o final do trecho navegável do alto Paraná e trazia outras consequências: abaixo das quedas, o Paraná passava a correr em um estreito cânion, formando corredeiras e redemoinhos que impediam a navegação ao longo de dezenas de quilômetros. Desde 1982 as Sete Quedas encontram-se submersas pelo lago da usina hidrelétrica de Itaipu (binacional Brasil-Paraguai).

²⁴ Para os fins dos raciocínios aqui desenvolvidos, considero “alto Paraná” o trecho acima das Sete Quedas e “médio Paraná” o trecho entre essas quedas e a confluência com o rio Paraguai, em Corrientes.

²⁵ A importância dos recursos ao longo das rotas comerciais é ilustrada pelo abandono, por cerca de um século, da condução da erva-mate pelo rio Jejuí-Guaçu, conforme notou Garavaglia: após a queda de Villa Rica sob os ataques dos bandeirantes, em 1676, os transportes de erva de Mbaracayu a Asunción, que antes se faziam “*mayoritariamente por medio de las barcas y las balsas que en flotas surcaban el río Jejuy*”, passaram a ser feitos exclusivamente “*a lomo de mula*” (1983, p. 447) – o que se devia, fundamentalmente, à “*ausencia de ese rosario de pueblos de indios que se desgranaba todo a lo largo del camino de la yerba [...] y que possibilitaba el aprovisionamiento de las flotas en el largo viaje que las traía desde Mbaracayú*” (1983, p. 450).

Vale notar que, ainda então, a concessionária estava autorizada a efetuar suas exportações apenas pelo Porto Murtinho e por Ipeum. No entanto, foi somente em 1909 que a Laranjeira, Mendes & Cia. (LMC) solicitou e obteve permissão do governo mato-grossense para operar a nova rota (Mato Grosso. Decreto nº 232, de 1º set. 1909, art. 1º), bem como requereu ao governo paranaense a concessão de terras ao lado das Sete Quedas e a autorização do mesmo governo para ali estabelecer portos e ligá-los “por uma estrada carroçável” (Processo 1.086 A. P. – “Medição do terreno [sem denominação] requerido a título de compra por Isnardi, Alves & Cia).²⁶

Em outras palavras, até 1909 as operações da LMC pelo Porto Murtinho eram clandestinas, o que foi recentemente confirmado por uma fonte insuspeita: a obra de Magalhães (2014), voltada precisamente à celebração da memória da empresa e, em particular, da família Mendes Gonçalves, que passou a controlá-la em 1903.²⁷ “Bem antes de obter licença”, diz Magalhães, a concessionária já vinha “trazendo [...] aos poucos a erva-mate mato-grossense que era [antes] exportada pelo rio Paraguay”; o mesmo autor acrescenta: “Ao mesmo tempo em que comboios ervateiros faziam a longa rota por Porto Murtinho, algumas embarcações da *Matte* começaram a escoar erva-mate pela rota que levava ao Paraná, antecipando-se à autorização do governo” (Magalhães, 2014, p. 68).

No tocante a Porto Murtinho, os dados da respectiva Mesa de Rendas mostram que as exportações de erva-mate por esse porto seguiram altas na primeira década do século XX (Commercio exterior do Brazil, 1900-1923). Nesse período, aliás, a empresa procedeu, nessa rota, a um importante melhoramento: na parte final da estrada, isto é, o trecho alagadiço entre Porto Murtinho e a localidade denominada São Roque, foi construída uma linha férrea industrial com 22 km de extensão (v. Figura 2); embora projetada ainda em 1898, essa linha foi concluída apenas em 1905 ou 1906 (Magalhães, 2014, p. 43; d’Angrogne, 1968a, p. 256;

²⁶ Antes disso, contudo, a LMC já havia anunciado seus “planos” de utilização da rota do alto Paraná em um documento pelo qual ela requeria a renovação antecipada de sua concessão (Laranjeira..., 1907). A firma Isnardi, Alves & Cia. foi a subarrendatária por meio da qual a LMC operou entre 1909 e 1913 (Queiroz, 2018).

²⁷ Magalhães teve acesso a uma ampla documentação original da empresa, sobretudo documentos pertencentes a acervos privados, e contou também com depoimentos de integrantes da referida família.

Corrêa Filho, 1957, p. 72). Essas exportações, contudo, declinam drasticamente entre 1910 e 1912 e desaparecem em 1913, com o registro apenas de uma quantidade irrisória em 1914²⁸.

Ao mesmo tempo, a rota do alto Paraná torna-se, pelo menos oficialmente, a única utilizada pela concessionária. Em 1914, o presidente de Mato Grosso registra que a empresa “faz hoje a sua exportação” por Sete Quedas (RMT 1914, p. 76), e em 1915 a lei estadual referente a um futuro arrendamento dos ervais estipula que a exportação se faria “obrigatoriamente pelo Alto Paraná, salvo caso de força maior” (*apud* Corrêa Filho, 1925, p. 85, nota 83).

De modo sintético, essa rota poderia ser assim descrita: 1) por vias terrestres, a erva sul-mato-grossense era levada dos locais de produção aos portos estabelecidos na bacia do alto Paraná; 2) daí, embarcações fluviais levavam-na ao porto situado acima das Sete Quedas, em território paranaense; 3) desse ponto, a produção era transportada até um porto no médio Paraná por meio de uma via terrestre que contornava as Sete Quedas e o segmento inavegável a jusante delas; 4) desse último porto, a produção era já encaminhada para a Argentina.

A operação dessa rota, que exigiu a criação de uma sede operacional em Nhu Verá,²⁹ teria permitido notáveis ganhos de eficiência: “As despesas com transporte tiveram uma redução de 45%, logo no 3º mês. As ‘chatas’, pelos canais navegáveis dos rios Amambai, Iguatemi, Dourados, Brilhante e Ivinhema, passaram a transportar a erva [...]. Vários afluentes que davam condição de navegabilidade foram sendo descobertos” (Serejo, 1986, p. 113)³⁰.

No “giro para leste”, o ponto mais importante foi o Porto Mojoli, depois chamado Guaíra. A rota de contorno, ligando o alto ao médio Paraná, devia ser, inicialmente, uma simples trilha de muares. Já em 1910,

²⁸ Noto que, de 1919 em diante, as estatísticas incluem apenas os dois principais produtos, isto é, couros e madeiras, sem individualizar os demais. Magalhães assegura que a empresa continuou a operar a via férrea Porto Murtinho-São Roque pelas décadas seguintes, até “começo de 50” (2014, p. 79), e que Murtinho foi mantido como “porto exportador até a década de 1930” (*id.*, p. 69). Contudo, ao que parece, já não mais se tratava da exportação de erva-mate mas sim de madeiras e couros.

²⁹ Pelo que se pode deduzir das fontes, essa sede foi estabelecida nos primeiros anos do século XX.

³⁰ O autor refere-se aqui a afluentes do Ivinhema e a tributários menores do próprio Paraná (mapa publicado em Bianchini, 2000, p. 185; Corrêa Filho, 1925, p. 96).

contudo, era ela percorrida por carros de boi, alcançando o rio Paraná no chamado Porto S. João, cerca de 45 km a jusante das Sete Quedas (Thomas, 2012, parte 1, p. 35). Em 1911, ainda segundo Thomas, uma linha férrea começou a ser construída sobre esse caminho, e um texto publicado em 1914 já informa que, no Porto Mojoli, “transporta-se o mate para pequenos vagonetes que são levados numa via *Decauville* de 50 km de extensão até um porto no Baixo Paraná, onde os vapores o recebem para conduzi-lo a Buenos Aires” (A indústria..., 1914, p. 255). Ainda então, contudo, os vagonetes eram tracionados por muares (Wachowicz, 1987, p. 71 e 75; Magalhães, 2014, p. 76). Entre 1914 e 1917, a LMC procedeu ao melhoramento técnico da linha, com vistas a permitir sua transformação em uma ferrovia industrial; ao mesmo tempo, foi ela prolongada até um ponto em que as operações de embarque e desembarque fossem mais seguras: o Porto Mendes, cerca de 60 km ao sul das quedas (cf., p. ex., d’Angrogne, 1968b, p. 248). Construída na bitola de 60 cm, a ferrovia foi inaugurada em meados de 1917 – quando, pelo que se deduz, locomotivas a vapor substituíram os muares como força de tração (Thomas, 2012, parte 2, p. 30-33; Magalhães, 2014, p. 76).³¹

4. Sentidos do “giro para leste”

Esse “giro” se consolida em um contexto em que a concessionária era confrontada por desafios inéditos. No início dos anos 1890, o regime de monopólio era justificado pela ideia de que a região dos ervais era *remota* e *selvagem*, isto é, de difícil acesso e desprovida dos atributos próprios da civilização, de tal modo que toda a infraestrutura necessária aos trabalhos devia ser providenciada pela própria empresa. Contudo, muito rapidamente essa realidade começou a mudar. Desde os anos finais do século XIX a região dos ervais torna-se cada vez menos “selvagem”, de acordo com os conceitos da época: para ela afluem numerosos novos povoadores não-indígenas, provenientes principalmente do Rio Grande do Sul, além da república do Paraguai e de estados brasileiros como São Paulo, Minas Gerais e Paraná. Do mesmo modo, já no início do século XX, o SMT (e

³¹ Embora essa ferrovia seja, frequentemente, qualificada como uma linha Decauville, “não há evidências de que se tratava aqui do ‘*portable railway system*’ inventado pelo francês Paul Decauville”; deduz-se que esse nome “lhe foi aplicado em sentido genérico, apenas por ser uma via industrial com bitola de 60 cm” (Queiroz, 2022a, p. 9).

com ele a região ervateira) começa a tornar-se menos “remoto”, graças ao surgimento de novas vias e meios de transporte. Nessas circunstâncias, crescem as pressões contra o monopólio – pressões que, provenientes dos novos povoadores da região, ganham o apoio de parte importante da elite política do estado, a saber, o grupo liderado pelos *coronéis* Generoso Ponce e Pedro Celestino Corrêa da Costa (Queiroz, 2022b).

Entre as novas vias de comunicação, destaca-se a E. F. Noroeste do Brasil (NOB), que em 1914 ligou Bauru (SP) à margem esquerda do rio Paraguai (Porto Esperança), evidenciando o interesse do Estado brasileiro em reforçar sua soberania sobre essa região fronteiriça. Tendo partido de Bauru em 1905, a ferrovia atingiu em 1910 as barrancas do rio Paraná, articulando-se com os extensos trechos navegáveis desse rio e seus afluentes, acima das Sete Quedas; por meio da NOB, ademais, o SMT conectou-se ao litoral atlântico brasileiro, visto que já existia ligação ferroviária de Bauru a Santos e ao Rio de Janeiro (Queiroz, 2004).

Também em 1910, a E. F. Sorocabana, que partia da cidade de São Paulo, foi autorizada pelo governo federal a estabelecer seu ponto terminal no alto Paraná (Porto Tibiriçá), “*no lugar que melhor convier para a travessia desse rio*” (Decreto nº 7.995, de 12 maio 1910, grifo meu; v. Figura 2).³² Pelo lado de Mato Grosso, um engenheiro chamado Gustavo Estienne obteve em 1908 a concessão de uma ferrovia de Porto Murtinho ao alto rio Brillhante, “com prolongamento facultativo até o rio Paraná” (margeando, portanto, a região ervateira), e já em 1912, pelo menos, uma empresa operava linhas regulares de navegação no alto Paraná e seus afluentes sul-mato-grossenses (Contrato..., 1908; Ziliani, 2010). Vale notar, por fim, que a ideia de uma via terrestre, como meio de contornar as Sete Quedas, havia aparecido já em 1903 (*Gazeta Oficial*, Cuiabá, 28 jul. 1903, p. 3).

Desse modo, os anos iniciais do século pareciam muito auspiciosos para os transportes no extremo sul do SMT (embora a Sorocabana só tenha chegado efetivamente a Tibiriçá em 1921 e a concessão Estienne jamais tenha sido concretizada). Nesse período, a discussão desse tema articula-se com as críticas ao monopólio dos ervais. Para um dos mais notáveis opositores desse monopólio, o novo panorama dos transportes

³² No ano anterior, um documento oficial da Sorocabana já cogitava seu prolongamento “do Porto Tibiriçá ao Porto Murtinho” (Queiroz, 2004, p. 386).

eliminava o único grande obstáculo ao fracionamento dos terrenos ervateiros: a falta de vias de escoamento da produção. “Por meio da navegação fácil que oferecem os rios Paraná e seus afluentes”, escreve ele, os produtos do planalto do Amambai poderiam ser levados tanto à NOB como “ao Baixo Paraná, por intermédio de uma curta linha férrea industrial que contorne o Salto Guaíra” (Brandão Júnior, 1914, p. 423 e 428).³³ Do mesmo modo, em um livro publicado pela Tipografia Oficial do estado de Mato Grosso (sob os auspícios do então presidente, Pedro Celestino Corrêa da Costa, um conhecido adversário do monopólio), outro autor dedica grande atenção ao aproveitamento da navegação no alto e no médio Paraná e assinala expressamente a necessidade de uma via férrea que articulasse esses dois trechos do grande rio (Gravatá, 1909, p. 9, 14 e 16).

Tornam-se, assim, mais compreensíveis os movimentos da LMC em 1909, voltados à formalização legal de seu “giro ao leste”: num contexto em que o SMT, e especialmente a região ervateira, estavam na mira de muitos e diversificados atores, convinha à concessionária consolidar sua posição naquela que era então a melhor rota de exportação da erva-mate do SMT para a Argentina. Curiosamente, a legalização da via de contorno das quedas – operada “informalmente” pela empresa desde o início do século – parece haver tido um custo inesperado, pois a LMC precisou adquirir de terceiros, no início de 1910, o direito legal de ali “construir” e explorar um “picadão” (Queiroz, 2022a, p. 7). De todo modo, convém ressaltar duas importantes circunstâncias. Primeiro, a linha férrea construída pela LMC, nessa rota, *não se confundia* com o caminho de terra legalmente concedido à empresa: em termos legais, ambos existiam lado a lado, sendo a via férrea considerada como que “adjunta” à estrada de terra, mas construída em terrenos que pertenciam à empresa e sendo, portanto, de seu uso exclusivo (Queiroz, 2022a, p. 7-8). Por outro lado, tudo indica que a empresa não teve jamais o monopólio do trânsito pelo caminho ordinário de contorno das quedas; em outras palavras, essa via parece ter sido sempre pública, pelo menos em termos legais.³⁴

³³ Esse trabalho, escrito na primeira década do século, é aqui citado segundo a versão publicada em 1914 (a única a que consegui ter acesso).

³⁴ Pela concessão adquirida em 1910, a LMC tinha o direito de cobrar pedágio dos usuários desse caminho; não fica claro, contudo, se esse direito foi mantido ao longo do tempo (Queiroz, 2016b, p. 6-7 e 16). Seria interessante averiguar as razões pelas quais os concorrentes sul-mato-grossenses da grande concessionária, surgidos depois da quebra do monopólio, não chegaram a utilizar, para

5. Os transportes após o “giro ao leste”

Nos anos de 1915 e 1916, em um processo que esteve muito longe de ser tranquilo (tendo envolvido, ao contrário, até mesmo lutas armadas), a grande concessionária perdeu seu antigo monopólio sobre os ervais do SMT. É certo que seu novo contrato, firmado em 1916, garantia-lhe ainda a exclusividade da exploração em uma área que representava, aproximadamente, 1/3 da superfície de ocorrência da erva-mate nativa. De todo modo, na área “liberada” pôde desenvolver-se uma camada de novos produtores, independentes da empresa, formada por moradores da região que vinham lutando por esse direito desde pelo menos o início do século XX (Queiroz, 2021, 2022b).

A existência de concorrentes não chegou, no entanto, a abalar a posição preponderante da concessionária na economia ervateira sul-mato-grossense – tanto que, conforme aponta a historiografia, ela atingiu seu apogeu precisamente na década de 1920 (Arruda, 1986, p. 246). Para a manutenção dessa preponderância, certamente deve ter contribuído o fato de a empresa haver efetuado pesados investimentos na rota do alto e médio Paraná. No SMT, a sede operacional de Nhu Verá foi substituída em 1921 por Campanário, uma “cidadezinha de muito conforto, planejada com gosto, dotada de telefone e luz elétrica, em pleno sertão” (Serejo, 1986, p. 113; Magalhães, 2014, p. 115). Uma estrada de rodagem ligava Campanário àquele que parece haver sido o mais importante dos portos sul-mato-grossenses na nova rota: o Porto Felicidade, no rio Amambai (v. Figura 2).

Para facilitar a passagem das embarcações, a empresa chegou mesmo, como foi dito, a abrir caminho “a dinamite”. O então vice-presidente do estado de Mato Grosso, que percorreu a região no início de 1918, nota que tais intervenções ocorreram tanto no SMT como no lado paranaense: “atravessamos numerosas corredeiras, muitas delas com canais abertos a dinamite [...]. Tive ensejo de verificar os trabalhos e avaliar as despesas consideráveis que essa empresa teria feito para abrir a navegação nesses

o envio de seu produto à Argentina, o caminho carroçável “adjunto” à via férrea. Um bem informado memorialista destaca o fato de a empresa deter, ainda no SMT, a “exclusividade da navegação que dava acesso ao porto de Guaíra”: a empresa tinha, na prática, o controle desse transporte porque “as embarcações lhe pertenciam”; assim, “nas zonas de acesso aos rios navegáveis”, os “produtores particulares, ainda financeiramente fracos, viam-se compelidos a vender o produto exclusivamente à Empresa” (Lima, 1985, p. 20 e 21).

dois rios [o Iguatemi e um seu afluente] e no rio Paraná, próximo a Porto Mojoli” (Ferrari, 1918, p. 6).

No extremo sul mato-grossense, os meios de transporte utilizados foram os mais diversos. Em 1914, informa-se que o mate era “levado em carretas, puxadas a bois, dos ranchos para [os] diferentes portos”, onde era transferido para “chalanas que são rebocadas por pequenas lanchas a vapor até o [porto] Mojoli” (A indústria..., 1914, p. 255). Em face das muitas dificuldades, escreve Serejo, a concessionária lançou mão “de todos os recursos disponíveis: *arrias*, carretas, *carretilhas*, batelões, canoas, rebocadores, chatas, barcos movidos a lenha, óleo, gasolina e vapores mistos” (1986, p. 66; grifos do original). No interior de alguns ervais, chegaram a ser construídas pequenas linhas férreas “internas”, “entre ranchadas e depósitos” (Magalhães, 2014, p. 125).³⁵

Um texto publicado por volta de 1930 aponta que a empresa possuía, na bacia do alto Paraná, 24 portos; os sacos de mate (pesando, cada um, cerca de 55 kg) eram levados ao porto mais próximo, por vias terrestres, em distâncias que variavam entre 5 e 100 km; as chalanas, ou barcaças, eram de diferentes tamanhos, correspondendo ao porte dos diferentes cursos d’água trafegados: a menor tinha uma capacidade de 7 toneladas e a maior comportava 50 toneladas (Lee, [193?], p. 37-38).³⁶

Serejo fornece vivos detalhes dos trabalhos de transporte no SMT. Menciona, por exemplo, um “velhinho condutor” que “fazia sozinho, diariamente, vinte e quatro quilômetros através de um terreno escorregadio e ingrato, conduzindo doze arrias”; acrescenta: “Se um cargueiro adocece, ou cansa, ele o alivia prontamente da carga [...]. E não é exagero dizer: trata dele como de um filho” (Serejo, 2008, p. 245). As tripulações das “lanchas-rebocadores de chatas”, informa o autor, eram denominadas “quadrilhas”, diferenciadas de acordo com o rio em que atuavam: “Quadrilha de Dourados, Quadrilha de Ivinhema, Quadrilha de Iguatemi etc.” (Serejo, 1986, p. 81). Na condução dos muares, diz ele, “o silêncio se

³⁵ Antigos trabalhadores da CML mencionam o transporte sobre trilhos em diferentes locais, como o rancho Campanário (A história dos ervais..., 2000, p. 27, 90, 139-140, 163).

³⁶ Consta ainda que a empresa “procurou estudar os tipos de embarcações mais apropriadas para o transporte de cargas e passageiros” nos diversos rios onde atuava: “Técnicos de Buenos Aires, ouvindo os *práticos da região*, desenhavam os mais variados tipos de embarcação, principalmente *rebocadores*, cuja missão seria a de *rebocar* chatas carregadas de erva-mate” (Serejo, 1986, p. 79; grifos do original).

torna necessário”, pois “mantém a uniformidade e a cadência das passadas. Os cascos, neste caso, produzem um só eco. A marcha rende: é crença dos ervais. E os animais se tornam cada vez mais dóceis” (Serejo, 1986, p. 98).

Pelas *carreteras* da empresa, por outro lado, logo passaram a transitar (ainda na década de 1920, ao que parece) caminhões automotores da marca Ford: “Um ‘comboio de fordecos da Mate’, cruzando o chão bruto, era sempre uma festa. [...] Esses *delgados* caminhões [...] foram adquiridos para o transporte da erva-mate de Campanário a Porto Felicidade” (Serejo, 1986, p. 87; grifo do original). O memorialista menciona também, a propósito, os “construtores e conservadores de estradas”: “Fosse de esturricar o sol, ou caísse chuva forte, a turma precisava estar ao pé do serviço, preparando o terreno para o transporte da produção”; o encarregado, nota o autor, sabia “que a lancha não podia esperar muito tempo pelo *cargamento*, cuja quantidade de bolsas [sacas] *ya tenía control de embarque...*” (Serejo, 1986, p. 105; grifos do original).³⁷

Guaira, que centralizava a operação da nova rota, era considerada, assim como Campanário, um centro de *civilização no sertão*.³⁸ Ali se situavam as oficinas da ferrovia e “todas as instalações precisas para o conserto e construção de embarcações” (Ferrari, 1918, p. 6). Com base em informações orais coletadas no início dos anos 1980, um autor informa que a oficina, que atendia tanto à ferrovia como às embarcações da empresa, contava com “mecânicos para motores a diesel, para motores a gasolina, mecânico ajustador de locomotivas, chegando a empregar até 80 funcionários. Fazia-se fundição em ferro, bronze e alumínio, fabricavam-se hélices para embarcações, sapatas para locomotivas, vagonetas para o transporte ferroviário e até casco de aço para embarcações” (Tomazinho, 1982, p. 45 e 52).

A viagem dos trens de carga entre Guaira e Porto Mendes durava três horas e meia. Tendo operado, inicialmente, com apenas duas locomotivas de pequena capacidade, a ferrovia adquiriu nos anos 1920 três locomotivas Baldwin, mais potentes. Para o embarque e desembarque no Porto Mendes, onde a barranca podia elevar-se, nas secas, a 90 metros,

³⁷ Outras referências interessantes, ainda que fragmentárias, encontram-se em relatos de pessoas que participaram desses trabalhos de transporte ou deles tiveram notícia em primeira mão (A história dos ervais..., 2000).

³⁸ Para uma discussão desses centros aparentemente “urbanos”, ver Guillén (2003).

foi construído um engenhoso sistema funicular (Sidwell, 2006, p. 9 e 4; Lee [193?], p. 38-39). Nesse porto, o mate era transferido para vapores que o transportavam até Posadas, na Argentina, cerca de 300 milhas rio abaixo; daí a carga passava para o *Ferrocarril Nordeste Argentino*, seguindo para Buenos Aires, onde era conduzida, por caminhões, para a fábrica da empresa (Lee, [193?], p. 41-42).³⁹ Ao que parece, o trajeto entre Porto Mendes e Posadas era feito em embarcações da própria concessionária, visto que, em 1918, a LMC é incluída, pelo presidente do estado do Paraná, entre as quatro “firmas comerciais argentinas” que praticavam a navegação entre os referidos portos (RPR 1918, p. 29-30; a mesma informação é repetida dois anos depois, RPR 1920, p. 63).

A rota do alto e médio Paraná passou a ser utilizada também para o transporte das “massas trabalhadoras” da concessionária, “recrutadas no Paraguai através de sua agência argentina de Posadas”: os trabalhadores embarcavam nos navios que subiam até Porto Mendes para buscar a erva, e daí, “pela ferrovia, atingiam Guaíra, onde eram admitidos [...], ou então, pelas chatas da Companhia que buscavam o mate no sul de Mato Grosso, eram levados para essa região para o trabalho nos ervais” (Tomazinho, 1982, p. 46 e 57).

Quanto ao abastecimento, diferentes gêneros tinham, agora, diferentes origens: “de São Paulo vinham os produtos de consumo”, enquanto da Argentina “vinham os produtos dependentes de importação, como combustível, máquinas, veículos, motores, peças de reposição, equipamentos ferroviários, elétricos, trigo e outros” (Tomazinho, 1982, p. 46). Pelo que se observa, a nova rota facilitou o abastecimento da empresa no mercado nacional brasileiro: sulcando o alto Paraná, suas embarcações atingiam o ponto terminal da E. F. Sorocabana (Porto Epitácio, ao lado do antigo porto Tibiriçá), pondo-a em contato com o parque industrial paulista.

Por outro lado, desde a inauguração da ferrovia de Guaíra a Porto Mendes (1917) os governos pelejaram por obter sua abertura ao tráfego público, atribuindo-lhe um caráter “estratégico” – o qual decorreria “tan-

³⁹ Outro autor sugere que a produção poderia também seguir diretamente por via fluvial até a capital argentina: em Porto Mendes, escreve ele, “se faz a baldeação dos produtos para bordo dos navios que navegam desimpedidamente o Paraná, *ou* os entregam, em Posadas, à via férrea que os transporta a Buenos Aires” (Corrêa Filho, 1925, p. 96-97; grifo meu).

to de sua *função logística* (ligação entre o alto e o médio Paraná) como de sua *localização* (área de fronteiras internacionais, onde o rio Paraná demarca os limites entre Brasil, Paraguai e Argentina)” (Queiroz, 2022a, p. 4; grifos do original). Para o Estado nacional brasileiro, tanto o oeste do Paraná como o extremo sul de Mato Grosso eram regiões fronteiriças marcadas por uma forte presença de estrangeiros – e que precisavam, portanto, ser “nacionalizadas”. Naquela época, ademais, o médio Paraná era navegado, quase exclusivamente, por firmas argentinas, e os dirigentes brasileiros acreditavam que a navegação nacional somente poderia ali florescer se pudesse conectar-se com aquela já exercida no alto curso do rio (Lobato Filho, 1953).

As autoridades paranaenses, por seu turno, afirmavam que a ferrovia poderia ser um poderoso instrumento do desenvolvimento econômico do oeste do estado; assim, em 1929, depois de várias *démarches*, a empresa finalmente entrou em acordo com o governo do Paraná e abriu ao público o tráfego em sua via, que passou a chamar-se E. F. Mate Laranjeira (EFML). Entretanto, a operação pública não durou mais que uns poucos meses: após a Revolução de 30, o contrato foi anulado por serem seus termos considerados “lesivos aos interesses do Estado” (RPR 1931, p. 60). Assim, o atendimento a demandas de terceiros caracterizava-se como um “negócio de favor”, limitado pelos interesses próprios da empresa (Andrade, 1941, p. 84).

Em 1943, no contexto da Marcha para Oeste, a EFML foi encampada pelo governo federal.⁴⁰ Já então, contudo, a empresa vinha diversificando suas atividades, afastando-se paulatinamente do ramo ervateiro – processo que coincide com a ascensão dos produtores surgidos no pós-monopólio, agora reunidos em quatro cooperativas e uma federação. Assim, tudo indica que, em 1949, quando chega ao fim seu longo domínio sobre os ervais sul-mato-grossenses, “a CML estava adaptada a novas circunstâncias – e, embora continuasse a negociar com erva, já não era uma empresa propriamente ervateira” (Queiroz, 2021, p. 260).

Enquanto isso, a ferrovia enfrentava variadas deficiências. Sendo “uma linha de limitada capacidade”, a EFML, embora “útil para os propósitos particulares da empresa”, “não teria como cumprir, de modo efi-

⁴⁰ Lançada por Vargas no final dos anos 1930, a Marcha visava justamente, entre outras coisas, a “nacionalização” das regiões de fronteira com o Paraguai e a Argentina.

ciente, o grandioso papel” que lhe era atribuído pelos poderes públicos (Queiroz, 2022a, p. 20). O geógrafo Pasquale Petrone, que visitou Guaíra em 1953, ainda avaliou que a via continuava “contribuindo para o escoamento da produção de mate dos arredores e do Sul de Mato Grosso” (Petrone, 1957, p. 63 e 67). Seu tráfego, contudo, foi encerrado em 1959.

Concluo, enfim, apontando mudanças decorrentes da inauguração, em 1953, do ramal da NOB dirigido a Ponta Porá e da consequente ligação ferroviária da zona ervateira ao rio Paraguai (v. Figura 2). Nesse contexto, em 1954, a CML passou a exportar por Porto Esperança, cabendo aos produtores independentes da empresa, reunidos em sua entidade cooperativa, a utilização da rota por Guaíra (Fernandes, 2017, p. 93 e 94).

Assim, ademais de renunciar ao seu “giro ao leste”, voltando à calha do rio Paraguai, a ex-concessionária lançava **mão de um meio** (a NOB) inicialmente saudado como fator de democratização da exploração ervateira (e que foi, efetivamente, utilizado pelos novos produtores);⁴¹ inversamente, o fato de os demais produtores passarem a exportar por meio da EFML representava a concretização (ainda que efêmera) de um projeto velho de meio século. Clio e suas ironias...

Referências

Fontes originais

CML. Relatórios anuais apresentados às assembleias de acionistas, publicados no *Jornal do Commercio* (Rio de Janeiro) nas seguintes edições: 25 maio 1893, p. 6; 30 maio 1894, p. 4; 29 maio 1895, p. 3; 29 maio 1896, p. 8-9; 30 maio 1897, p. 7; 30 maio 1898, p. 5; 30 maio 1899, p. 6; 30 maio 1900, p. 6.

COMMERCCIO exterior do Brazil – Publicações do Serviço, depois Directoria de Estatística Commercial do Ministério da Fazenda – 1900-1923. Disponíveis em <<http://memoria.org.br>>. Acesso em 13 dez. 2022.

⁴¹ Esses produtores levavam sua erva até a linha da NOB, embora não pelas vias fluviais do alto Paraná e sim por caminhos terrestres, em direção às estações de Aquidauana ou Campo Grande: “O mate vem quase todo em caminhões de Ponta Porá para Campo Grande, donde é conduzido pelos trens da Noroeste até Porto Esperança e aí embarcado para o Rio da Prata. Embora não seja esse o caminho mais curto, é o preferido por ser o mais econômico” (RMT 1930, p. 65-66).

CONTRATO entre o governo do estado de Mato Grosso e a Companhia Mate Laranjeira, em 2 de agosto de 1894. In: LIVRO de lançamento dos termos de contrato da Província – 1874-1907 – Arquivo Público de Mato Grosso, Cuiabá, Livro 292, estante 9, f. 111v.-113.

CONTRATO entre o governo do estado de Mato Grosso e o engenheiro civil Gustavo Estienne, em 26 de março de 1908. In: LIVRO de lançamento dos termos de contrato da Província – 1874-1907 – Arquivo Público de Mato Grosso, Cuiabá, Livro 292, estante 9, f. 170-177v.

FERRARI, A. *Relatório apresentado ao Exmo. Revmo. Snr. D. Aquino Corrêa, M. D. presidente do estado de Mato Grosso, pelo Dr. Antonino Ferrari, 1º vice-presidente*. Datilografado. Corumbá, 10 de abril de 1918. (Arquivo Público de Mato Grosso, Cuiabá, estante 11, nº 17).

Gazeta Oficial, Cuiabá, 28 jul. 1903, p. 3.

LARANJEIRA, MENDES & CIA. [Petição e proposta apresentadas à Assembleia Legislativa do estado de Mato Grosso em 9 de setembro de 1907]. Por Henrique Augusto de Sant’Anna. In: A QUESTÃO do mate. Cuiabá: Avelino de Siqueira, 1912. v. 1. p. 51-63.

MATO GROSSO. Decreto nº 232, de 1º set. 1909, art. 1º In: COLLECÇÃO das leis e dos decretos do Poder Executivo do Estado de Mato-Grosso do anno de 1909. Cuiabá: Typ. Official, 1910. p. 54-55.

PROCESSO 1.086 A. P. – “Medição do terreno [sem denominação] requerido a título de compra por Isnardi, Alves & Cia.” – acervo do Instituto de Terras, Cartografia e Geociências do Estado do Paraná – ITCG-PR.

Relatórios apresentados à Assembleia Legislativa pelos presidentes da província ou do estado de Mato Grosso (RMT). Disponíveis em <<http://ddsnext.crl.edu/titles/170#?c=4&m=0&s=0&cv=0&r=0&xywh=-1102%2C-137%2C3866%2C2727>>. Acesso em 13 dez. 2022.

Relatórios apresentados à Assembleia Legislativa pelos presidentes do esta-

do do Paraná (RPR). Disponíveis em <<http://ddsnext.crl.edu/titles/179#c=4&m=0&s=0&cv=0&r=0&xywh=-62%2C-109%2C1387%2C978>> e também no sítio do Arquivo Público do Paraná. Acesso em 13 dez. 2022.

Demais obras citadas

ALBUM gráfico de Concepción. [Concepción]: [s. n.], 1927. 191 p. il. fotos.

ALEKSIEJUK, O. F. *Esta terra tem dono – Guayrá*. Curitiba: E. Copi Batel, 2008.

ALVARENGA CABALLERO, P. A. Historia de los orígenes de la ciudad de Pedro Juan Caballero. In: ESTAMPAS – Pedro Juan Caballero. Org. por Catalina Moreira Quevedo de Roig. Asunción: La Negra, 1984. p. 16-106.

ANDRADE, T. de. *O Rio Paraná no roteiro da marcha para o oeste*. Rio de Janeiro: Ed. Pongetti, 1941.

ARRUDA, G. Heródoto. In: CICLO da erva-mate em Mato Grosso do Sul: 1883-1947. Campo Grande: Instituto Euvaldo Lodi, 1986. p. 195-310.

ARRUDA, G. *Frutos da terra: os trabalhadores da Matte-Larangeira*. Londrina: Ed. da UEL, 1997.

BARRETT, R. Lo que son los yerbales. In: OBRAS completas [de] Rafael Barrett. Asunción: RP Ediciones: Instituto de Cooperación Iberoamericana, 1988. p. 5-22.

BIANCHINI, O. C. D. *A Companhia Matte Larangeira e a ocupação da terra do sul de Mato Grosso (1880-1940)*. Campo Grande: Ed. UFMS, 2000. 264 p.

BORGES, F. T. de M. *Do extrativismo à pecuária: algumas observações*

sobre a história econômica de Mato Grosso – 1870 a 1930. 2. ed. São Paulo: Scortecci, 2001.

BRANDÃO JÚNIOR, J. B. de O. O Planalto do Amambahy. In: ALBUM graphico do Estado de Matto-Grosso. Org. por S. C. Ayala e Feliciano Simon. Corumbá, Hamburgo, 1914. p. 422-429.

CARDONA BENÍTEZ, S. A. *A la sombra de los perobales: historia del poblado de Punta Porá – génesis de dos ciudades, 1870-1902*. [S. l.]: Imprenta Salesiana, 2008.

CERUTTI, M. Estudio introductorio. In: CERUTTI, M.; GONZÁLEZ QUIROGA, M. (Org.). *Frontera e historia económica*. México: Instituto Mora: Univ. Autónoma Metropolitana, 1993. p. 7-27.

CORRÊA FILHO, V. *À sombra dos hervaes mattogrossenses*. São Paulo: Ed. S. Paulo, 1925.

CORRÊA FILHO, V. *Ervais do Brasil e ervateiros*. Rio de Janeiro: Ministério da Agricultura. Serviço de Informação Agrícola, 1957.

D'ANGROGNE, A. M. [1968a]. A região sul de Mato Grosso. In: COLETÂNEA de impressões [do general Alfredo Malan D'Angrogne]. Rio de Janeiro: Imprensa do Exército, 1968. p. 250-265.

D'ANGROGNE, A. M. [1968b]. Na região de Guaira. In: COLETÂNEA de impressões [do general Alfredo Malan D'Angrogne]. Rio de Janeiro: Imprensa do Exército, 1968. p. 235-250.

DORATIOTO, F. *Relações Brasil-Paraguai: afastamento, tensões e reaproximação – 1889-1954*. Brasília: Fundação Alexandre de Gusmão, 2012.

EREMITES DE OLIVEIRA, J.; ESSELIN, P. M. Uma breve história (indígena) da erva-mate na região platina: da Província do Guairá ao antigo sul de Mato Grosso. *Espaço Ameríndio*, Porto Alegre, v. 9, n. 3, p. 278-318, jul./dez. 2015.

FERNANDES, A. N.; QUEIROZ, P. R. C. A erva-mate antes de Tomás Laranjeira: uma investigação sobre eventuais formas de exploração, consumo e comércio de erva-mate no sul do antigo Mato Grosso (1817-1864). In: ENCONTRO DE INICIAÇÃO CIENTÍFICA, 7, 2013, Dourados. *Anais...* Dourados: UFGD, 2013. v. 1. p. 1-15.

FERNANDES, J. A. *Erva mate e frentes pioneiras: dois mundos em um só espaço (1943 a 1970)*. Curitiba: Prismas, 2017.

FERREIRA, E. M. L. *A participação dos índios Kaiowa e Guarani como trabalhadores nos ervais da Companhia Matte Larangeira*. 2007. Dissertação (Mestrado em História) – UFGD, Dourados.

FERRER DE ARRÉLLAGA, R. *Un siglo de expansión colonizadora: los orígenes de Concepción*. Asunción: Editorial Histórica, 1985.

FIGUEIREDO, A. de. *A presença geoeconômica da atividade ervateira: com destaque da zona ervateira do Estado de Mato Grosso, tomada como referência*. 1968. 436 f. Tese (Doutoramento em Geografia) – Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras, Presidente Prudente.

GARAVAGLIA, J. C. *Mercado interno y economía colonial*. México: Grijalbo, 1983.

GRAVATÁ, A. *Conveniência do estudo da navegação em Matto-Grosso*. Cuiabá: Typ. Official, 1909.

GUILLEN, I. C. M. *O imaginário do sertão: lutas e resistências ao domínio da Companhia Mate Larangeira (Mato Grosso: 1890-1945)*. 1991. Dissertação (Mestrado em História) – IFCH/UNICAMP, Campinas.

GUILLEN, I. C. M. O lugar da história: confronto e poder em Mato Grosso do Sul. *Revista Científica*, Campo Grande: UFMS, v. 3, n. 2, p. 37-44, 1996.

GUILLEN, I. C. M. Cidades no sertão: centros de trabalho e resistência fabril. A história de Campanário e Guaíra. *Territórios e Fronteiras*, Cuiabá, v. 4, n. 2, p. 97-115, jul./dez. 2003.

GUILLEN, I. C. M. O trabalho de Sísifo: “escravidão por dívida” na indústria extrativa da erva-mate (Mato Grosso, 1890-1945), *Varia Historia*, v. 23, nº 38, p. 615-636, 2007.

HISTÓRIA da erva-mate pela ótica dos trabalhadores rurais, A. Campo Grande: Arquivo Público Estadual, 2000.

IBGE. *Estatísticas históricas do Brasil: séries econômicas, demográficas e sociais de 1550 a 1988*. 2a. ed. Rio de Janeiro: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 1990.

INDUSTRIA da herva-matte, A. In: ALBUM graphico do Estado de Matto Grosso. Corumbá, 1914. p. 254-256.

LEE, W. R. A unique industry. *Baldwin Locomotives*, [193?], p. 29-43.

LIMA, A. M. de. *Mato Grosso de outros tempos: pioneiros e heróis*. São Paulo: Ed. Soma, 1985.

LINHARES, T. *História econômica do mate*. Rio de Janeiro: Ed. J. Olympio, 1969.

LOBATO FILHO. *Fronteiras sudoeste*. Rio de Janeiro: Pongetti, 1953.

MAGALHÃES, L. A. M. *Retratos de uma época: os Mendes Gonçalves & a Cia. Matte Larangeira*. 2. ed. Ponta Porá: Campo Grande: Alvorada, 2014.

MUNTOREANU, H. Z. *Guahyrá – Guáira*. São Paulo: Arte Impressa N, 1992.

OLIVEIRA, V. W. N. de. Nos limites da civilização: história e historiografia da classe trabalhadora no Mato Grosso do Sul. *Mundos do Trabalho*, Florianópolis, v. 13, p. 1-24, 2021.

PANEGÍRICO de D. Francisco Mendes Gonçalves e sua grande obra, a Mate Laranjeira. Rio de Janeiro: Tip. Mercantil, [1941].

PETRONE, P. No Rio Paraná, de Porto Epitácio a Guaíra: relatório de viagem. *Boletim Paulista de Geografia*, n. 27, p. 55-94, out. 1957.

PUIGGARI, U. *Nas fronteiras de Matto-Grosso: terra abandonada*. São Paulo: Mayença, 1933.

QUEIROZ, P. R. C. *Uma ferrovia entre dois mundos: a E. F. Noroeste do Brasil na primeira metade do século 20*. Bauru: EDUSC; Campo Grande: Ed. UFMS, 2004.

QUEIROZ, P. R. C. Joaquim Murtinho, banqueiro: notas sobre a experiência do Banco Rio e Mato Grosso (1891-1902). *Estudos Históricos*, Rio de Janeiro: CPDOC/FGV, v. 23, n. 45, p. 125-146, jan./jun. 2010.

QUEIROZ, P. R. C. Uma rede transnacional: os caminhos de exportação da erva-mate de Mato Grosso, Brasil (1882-1902). *TST – Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, Madrid, v. 25, p. 64-89, 2013.

QUEIROZ, P. R. C. A Companhia Mate Laranjeira, 1891-1902: contribuição à história da empresa concessionária dos ervais do antigo sul de Mato Grosso. *Territórios e Fronteiras*, Cuiabá, v. 8, n. 1, p. 204-228, jan./jun. 2015.

QUEIROZ, P. R. C. Um novo porto no rio Paraguai: Porto Murtinho, Mato Grosso – uma análise de sua trajetória e significados (fins do séc. XIX – inícios do séc. XX). In: GRANDI, Guilherme (org.). *Transportes e formações econômicas na América Latina*. São Paulo: Annablume; Criciúma: Unesc, 2016. p. 329-367. [2016a]

QUEIROZ, P. R. C. *A E. F. Guaíra-Porto Mendes (1ª metade do século XX): notas preliminares*. In: CONGRESSO LATINO-AMERICANO DE HISTÓRIA ECONÔMICA, 5., 2016, São Paulo (Simpósio *Meios de transporte e vias de comunicação na América Latina – séculos XIX e XX*). 32 p. Disponível em <<https://drive.google.com/drive/u/1/folders/0B4gIMkBZKItdSlkyODAxExvTUE?resourcekey=0-tEdxtJGcJQJ7GVO-bOyi3Pw>>. Acesso em 22 dez. 2023. [2016b]

QUEIROZ, P. R. C. A Companhia Mate Laranjeira e seus fluxos mercantis (1891-1902). In: FALEIROS, Rogério N.; NUNES, Ivanil (org.). *Sistemas de transportes e formações econômicas regionais: Brasil e Argentina*. Vitória: Edufes, 2016. v. 2, p. 84-114. [2016c]

QUEIROZ, P. R. C. O livre comércio entre Mato Grosso e o Paraguai (1872-1898). In: CONGRESSO BRASILEIRO DE HISTÓRIA ECONÔMICA, 12., CONFERÊNCIA INTERNACIONAL DE HISTÓRIA DE EMPRESAS, 13., ago. 2017, Niterói. [Anais...]. Niterói: ABPHE, 2017. p. 1-34.

QUEIROZ, P. R. C. A empresa Laranjeira, Mendes & Cia. e sua presença nos ervais sul-mato-grossenses (1903-1917). *H-industri@: Revista de Historia de la Industria, los Servicios y las Empresas en América Latina*, Buenos Aires, n. 23, p. 1-23, dez. 2018.

QUEIROZ, P. R. C. A grande empresa concessionária dos ervais do antigo sul de Mato Grosso (1883-1949). In: HISTÓRIA de empresas no Brasil. Org. por Alcides Goularti Filho e Alexandre Macchione Saes. Niterói: Eduff; São Paulo: Hucitec, 2021. p. 231-265. (Col. Novos Estudos de História Econômica do Brasil).

QUEIROZ, P. R. C. Pequena ferrovia, grandes problemas: a E. F. Mate Laranjeira (1911-1959). *História* (São Paulo), v. 41, e2022008, 2022, p. 1-30. [2022a]

QUEIROZ, P. R. C. Ervais sul-mato-grossenses: a construção e a extinção do monopólio da grande empresa concessionária (1883-1915). SEMINÁRIO LEITURAS DE FRONTEIRAS/LECTURAS DE FRONTERAS, 7., Campo Grande, maio 2022. *Anais/Anales...* Dourados: FCH/UFGD, 2022. p. 33-60. Disponível em https://www.researchgate.net/publication/376458152_Ervais_sul-mato-grossenses_a_construcao_e_a_extincao_do_monopolio_da_grande_empresa_concessionaria_1883-1915. Acesso em 22 dez. 2023. [2022b]

ROSA, P. Â. da. *Resenha histórica de Mato Grosso: fronteira com o Paraguai*. Campo Grande: Livraria Ruy Barbosa, 1962.

SEREJO, H. *Carai*. In: CICLO da erva-mate em Mato Grosso do Sul: 1883-1947. Campo Grande: Instituto Euvaldo Lodi, 1986. p. 27-193.

SEREJO, H. *Homens de aço: a luta nos ervais*. 2. ed. In: OBRAS completas de Hélio Serejo. Campo Grande: Instituto Histórico e Geográfico de Mato Grosso do Sul, 2008. v. 1. p. 223-278.

SIDWELL, W. *A través de los años 1910-1930*. [Traducción de la narración de mi padre el ingeniero civil norteamericano Wilson Sidwell, sobre sus trabajos en Argentina, Paraguay y Brasil para la Empresa Mate Larangeira Mendes S. A.]. Trad. Enrique Sidwell. [S. l.], 2006. 28 p. Datilografado.

SILVA, M. M. F. *Geografia dos transportes no Brasil*. Rio de Janeiro: IBGE, 1949.

THOMAS, D. The Matte Larangeira story: the story of the Empresa Matte Larangeira Mendes and the narrow gauge railway built by Wilson Sidwell, the company's US born engineer. *Latin Tracks – The Latin American Railway Digest*, n. 38, mar. [?] 2012 (Parte 1) e n° 39, jun. 2012 (Parte 2).

TOMAZINHO, P. A. *O processo de ocupação do sul de Mato Grosso e noroeste do Paraná: a economia ervateira e a Companhia Mate Laranjeira*. 91 f. 1982. Monografia (Especialização em Metodologia do Ensino Superior) – UEL, Londrina.

WACHOWICZ, R. C. *Obrageiros, mensus e colonos*. 2. ed. Curitiba: Ed. Vicentina, 1987.

ZILIANI, J. C. *Táticas e estratégias: a Companhia Viação São Paulo-Mato Grosso (1908-1960)*. 2010. Tese (Doutorado em História) – UNESP/Assis.

Modernização da agricultura em São Paulo no início do século XX: ciência e política em conexão*

The Modernization of Agriculture in São Paulo at the Beginning of the 20th Century: Science and Policy in Connection

Aldenor da Silva Ferreira, Mário Roberto Ferraro e
Luciana Raffi Menegaldo Ferreira**

Resumo: Neste texto, analisamos algumas leis e decretos publicados pelos governadores paulistas Fernando Prestes de Albuquerque (1898-1900) e Jorge Tibiriçá Piratininga (1904-1908). O texto é resultado de uma pesquisa bibliográfica com análise de documentos oficiais encontrados nos acervos de importantes instituições no campo da produção agrícola de São Paulo, como o Instituto Agrônomo de Campinas (IAC) e a Escola Superior de Agricultura Luiz de Queiroz (Esalq). O objetivo é discutir a relevância que a ciência, fundamentalmente a agrônômica desse período, teve na orientação da política de modernização da agricultura paulista. Sabe-se que, na primeira década do século XX, São Paulo passou por uma crise de superprodução de café, fato que fez a vanguarda da oligarquia cafeeira duvidar da viabilidade dessa cultura em terras paulistas e buscar uma solução que lhe favorecesse. Portanto, em São Paulo da primeira década do século XX, ciência e política estavam em conexão. Nossa ampla pesquisa documental e bibliográfica revelou isso. Ou seja, o espírito e o método científico influenciavam

* Submissão: 04/04/2023 | Aprovação: 12/11/2023 | DOI: 10.29182/hehe.v27i1.920

** Respectivamente: (1) Professor Adjunto do Centro de Ciências da Natureza (CCN), Universidade Federal de São Carlos (UFSCar), São Paulo, Brasil | ORCID: 0000-0001-9823-2296 | E-mail: aldenorferreira@ufscar.br | (2) Professor aposentado da Universidade Estadual de Goiás (UEG), Campus Anápolis de Ciências Socioeconômicas e Humanas, Goiás, Brasil | ORCID: 0000-0001-6804-9730 | E-mail: mariofr6@gmail.com | (3) Professora do Centro Universitário Sudoeste Paulista (UniFSP), São Paulo, Brasil | ORCID: 0000-0002-0057-4026 | E-mail: luzoo@hotmail.com



diretamente as ações políticas, o que pode ser lido como um recado importante para os dias atuais, de forte negação da ciência e também da política.

Palavras-chave: Ciência. Agronomia. Decretos. Política. São Paulo.

Abstract: In this paper, we analyze some laws and decrees published during Fernando Prestes de Albuquerque's (1898-1900) and Jorge Tibiriçá Piratininga's (1904-1908) administrations of the state of São Paulo. The text is the result of a bibliographical research with analysis of official documents found in the collections of respected institutions in the field of agricultural production in São Paulo, such as the Instituto Agronômico de Campinas (IAC) and the Escola Superior de Agricultura Luiz de Queiroz (Esalq). Its goal is to discuss the relevance that science – fundamentally agronomics, during this period – had in guiding the policy for modernizing agriculture in São Paulo. It is known that, in the first decade of the 20th century, São Paulo went through a crisis led by the overproduction of coffee. This situation made the vanguard of this period's oligarchy doubt the viability of this culture in the state, seeking a solution that would benefit them. Therefore, in the first decade of the 20th century, science and politics were connected at this site, as revealed by our extensive documental and bibliographical research. In other words, the scientific *Zeitgeist* and method directly influenced political actions, what might be read as an important message in the present times, as we see a strong denial of science and politics.

Keywords: Science. Agronomy. Decrees. Policy. São Paulo.

JEL: N00. N5. O13. O18.

Introdução

Estudos sobre a modernização da agricultura brasileira no século XIX são derivados em boa parte dos estudos realizados pela professora Maria Amélia Mascarenhas Dantes e seus orientandos de mestrado e doutorado que estudaram a produção científica brasileira do século XIX e início do século XX, destacando-se os trabalhos de Silvia Fernanda de Mendonça Figueirôa (1987) e Maria Margaret Lopes (2009). Antes destes, há também os trabalhos publicados por Shozo Motoyama e Mário Guimarães Ferri (1979) e Amilcar Herrera (1971).

Figueirôa (1998), ao analisar o capítulo “Institutos de pesquisa científica no Brasil”, de autoria de Maria Amélia Mascarenhas Dantes (Ferri; Motoyama, 1979), apresenta um ponto de inflexão na historiografia referente à institucionalização das ciências naturais no Brasil pelo tratamento profissional do tema, que se evidencia na preocupação em utilizar fontes primárias e originais, bem como na inserção do objeto de pesquisa no contexto histórico brasileiro, ampliando os horizontes analíticos e destacando-se de uma tradição memorialista amiúde hagiográfica.¹

A produção científica, que na segunda metade do século XIX era realizada em museus, escolas e institutos, estava em boa parte relacionada à modernização da agricultura. Nesse âmbito, pode-se destacar o Imperial Instituto Fluminense de Agricultura, o Museu Nacional, a Imperial Escola Agrícola da Bahia, a Comissão Geográfica e Geológica de São Paulo e as instituições a ela ligadas, como o Museu Paulista e o Instituto Florestal, o Instituto Agrônomo de Campinas, destacando-se aquelas que são as pioneiras, que produziam conhecimento visando à aplicação da ciência à agricultura, portanto, combatendo a rotina agrícola que vinha desde o descobrimento do Brasil.

A agricultura de corte e queima, herança luso-afro-ameríndia, entrou em crise no país já no século XIX. Isso ocorreu devido ao uso de um sistema de manejo do solo que era extremamente predatório, portanto, prejudicial ao ambiente, visto que derrubava e queimava a floresta nativa. Essa técnica de manejo do solo e o seu uso de maneira intensa levavam

¹ Conforme Maria Amélia Mascarenhas Dantes (2001), a história das ciências no Brasil era um campo negligenciado e relegado geralmente a autores que viam a produção científica do período, sobretudo, como obra de gênios abnegados, quase santos, que criavam ou descobriam e não como processo histórico com implicações sociais, daí seu caráter hagiográfico.

ao seu completo esgotamento, fato que ocorria em poucos anos em lavouras de subsistência. Nas lavouras de café, o esgotamento se dava em cerca de vinte anos. Isso fazia com que houvesse o deslocamento da lavoura para outras áreas exigindo, dessa forma, novo recomeço do ciclo, daí o caráter itinerante dessa lavoura.

O solo desgastado era deixado em *pousio* por cerca de trinta anos para recuperar naturalmente a fertilidade. Com a expansão da lavoura cafeeira e com o uso da lenha das florestas, as áreas de mata virgem estavam ficando indisponíveis e, conseqüentemente, a disponibilidade de solos férteis para novos cultivos. Urgia, portanto, a recuperação dos solos em *pousio*, que eram chamados inapropriadamente de desertos ou terras cansadas. Caso fossem aplicados os métodos e as técnicas da ciência agrônômica da época, esses solos poderiam ser recuperados rapidamente.

Essa situação levava à constante busca por novas terras e, conseqüentemente, à necessidade de novos plantios como forma de prevenção ao esgotamento e morte dos cafezais. Nesse âmbito, o estado de São Paulo viveu, na primeira década do século XX, uma crise de superprodução de café, fruto de plantios excessivos realizados em anos anteriores,² fato que fez o preço do produto despencar nos mercados internacionais, fazendo soar o alerta para a necessidade de diversificação da agricultura no estado e, também, para a necessidade de serem adotadas técnicas modernas e científicas nas lavouras paulistas (Ferreira, 2022).

Nesse processo, a vanguarda da oligarquia cafeeira paulista foi pioneira, usando revistas e jornais da época para criticar, reivindicar e propor mudanças que lhes beneficiariam diretamente, tais como: a introdução e/ou aperfeiçoamento de máquinas agrícolas (arados, semeadeiras, segadeiras, colheitadeiras, dentre outras), técnicas avançadas de cultivo e manejo do solo (adubação orgânica, química, irrigação, plantio em linha, melhoria das técnicas de podas e outras), a introdução de novas culturas para a exportação e o incentivo ao ensino agrícola (Ferraro, 2012).

As ideias acerca da modernização da agricultura paulista estavam, também, diretamente ligadas às ideias positivistas que circulavam, tanto na Europa quanto nos Estados Unidos, no final do século XIX e início

² De acordo com os dados apresentados por Casalecchi (1987) citado por Bernardini (2007, p. 64), a evolução da produção em sacas se deu da seguinte forma: 5,2 milhões de sacas em 1890, 6,5 milhões em 1896 e 11,4 milhões em 1902.

do século XX. Naquele momento, o entendimento era de que a ciência, especialmente a Ciência Agrônômica, deveria ser o motor do progresso, ambos teriam que andar de mãos dadas. Nesse âmbito, a agricultura foi um dos campos que recebeu forte influência do positivismo, com importantes personagens ligados ao campo da agronomia paulista graduando-se fora do país, em importantes escolas agrícolas da Europa – por exemplo, Luiz Vicente de Souza Queiroz, idealizador da Escola Superior de Agricultura “Luiz de Queiroz” (Esalq), estudou na Escola de Agricultura de Grignon, na França; Jorge Tibiriçá Piratininga, governador do estado de São Paulo, estudou na Escola de Agronomia de Hohenheim, na Alemanha; Edmundo Navarro de Andrade, pioneiro da silvicultura moderna, estudou na Escola Nacional de Agricultura em Coimbra (Ferreira, 2016; Ferraro, 2005). Esses estudiosos publicaram muitos artigos e relatos de suas experiências no exterior, ressaltando a importância de explorar as mais diversas culturas nacionais e estrangeiras, com discursos de redução da monocultura e introdução da policultura, estruturada por meio de técnicas modernas abalizadas pela Ciência Agrônômica da época.

Nesse sentido, modernizar a lavoura paulista, naquele momento, significava o início de uma nova forma de se produzir no campo, que passava a ser pautada pelos avanços da ciência e das técnicas que, por sua vez, fundamentavam-se nas principais correntes do pensamento político, científico e ideológico vividos à época, dentre os quais, para além do positivismo, destacavam-se: o darwinismo, o racialismo, o utilitarismo e o liberalismo (Ferraro, 2005; Ferreira, 2016). Ou seja, “ser moderno no campo, naquele período, significava desenvolver um novo tipo de agricultura fundamentada nessas correntes de pensamento, ainda que hoje algumas destas sejam consideradas politicamente incorretas, como o racialismo” (Ferraro, 2005, p. 7).

Em São Paulo, personagens como Edmundo Navarro de Andrade, Carlos José de Arruda Botelho, Gustavo Rodrigues Pereira D’Ultra, Adolpho Augusto Pinto, entre outros, publicaram artigos e experiências de suas viagens ao exterior,³ onde ressaltam a importância de explorar as mais

³ Alguns textos importantes publicados por esses personagens: “Questões florestais” (1912) e “Café juta e borracha: missão ao Oriente” (1923), de Edmundo Navarro da Andrade; “A colossal riqueza agrícola dos Estados Unidos da América do Norte” (1901) e “Considerações sobre uma visita à fazenda do Sr. Sancho de Berenguer em Itapira, SP” (1895), de Carlos José de Arruda Botelho; “*Corchorus capsularis* L. e *Corchorus olitorius* L.” e “Cultura das plantas têxteis: as piteiras, cultu-

diversas culturas dos países visitados por meio de técnicas modernas abalizadas pela ciência da época. Também fizeram comparações entre a realidade agrícola da Europa e dos Estados Unidos e a brasileira, chamando a atenção das autoridades brasileiras para o potencial de crescimento da produção agrícola do país a partir da adoção de métodos e técnicas avançadas já disponíveis no exterior (Ferreira, 2016).

É válido ressaltar que, no final do século XIX e início do século XX, a modernização não ocorria exclusivamente em São Paulo, tampouco se dava apenas no âmbito das instituições públicas. Ela ocorria também na Bahia (Araújo, 2010), no Rio Grande do Sul (Zarth, 2000), no Rio de Janeiro (Fragoso, 1986), em Minas Gerais (Versieux; Gonçalves, 2013), no Pará (Santos, 2013; Santos, 2022), entre outros. Alguns aspectos mais pontuais da modernização da agricultura também foram objetos de estudo, tais como a mecanização (Tessari, 2014), a climatologia e a lavoura cafeeira (Henriques, 2019). O Censo Agrícola de 1905 foi estudado por Luna, Klein e Summerhill (2014). Melone (2004), por sua vez, estudou o papel do Instituto Agrônomo de Campinas na reforma da agricultura paulista. Ferraro (2018) pesquisou a implantação da cultura da alfafa, uma planta forrageira mais nutritiva do que as pastagens paulistas e que permitia ensilagem. Ferreira (2022) pesquisou o processo de aclimação da juta nos estados do Rio de Janeiro, São Paulo, Amazonas e Pará. A juta é uma planta produtora de fibras têxteis, abundante no subcontinente indiano, usada na confecção de sacos para embalar o café. É importante ser mencionado que os experimentos modernizadores ocorriam também em espaços particulares. Fazendeiros com fortunas principescas atuantes na Sociedade Paulista de Agricultura e assíduos leitores e colaboradores da *Revista Agrícola Paulista*⁴ mantinham campos de experiências particulares.

Portanto, o objetivo deste artigo é demonstrar como as propostas dos cientistas da época, sobretudo os ligados à Comissão Geográfica e Geológica e Instituto Agrônomo de Campinas, aos poucos vão sendo incorporadas na legislação e se tornam políticas de Estado. Como dito, os principais referenciais teóricos foram os trabalhos de Figueirôa (1987),

ra, fibras e extração” (1900), de Gustavo Rodrigues Pereira D’Ultra; *Viajando* (1901), de Adolpho Augusto Pinto.

⁴ Fizemos uma distinção acrescentando a palavra “paulista”, pois em nossas pesquisas encontramos também a *Revista Agrícola do Imperial Instituto Fluminense* (1869-1891). Contudo, não utilizamos essa revista para a confecção deste texto.

Dantes (2001) e Domingues (1995), que estudaram a instituição das ciências agrônômicas e suas relações com a agricultura, bem como o trabalho de Dean (1996), que analisou a relação entre agricultura e meio ambiente.

Sobre o percurso metodológico, a pesquisa está centrada na análise de ampla documentação agrônômica da primeira metade do século XX. Foram analisadas revistas e monografias agrícolas vinculadas a instituições como Sociedade Nacional de Agricultura (SNA) e Sociedade Rural Brasileira (SRB), além das agências estatais, como a Secretaria de Agricultura de São Paulo (Sasp) e o Ministério da Agricultura, Indústria e Comércio (Maic), por meio de relatórios, anuários, boletins e atas; aproveitou-se ainda a ampla produção do Instituto Agrônômico de Campinas. Entre outras, as revistas agrícolas consultadas foram: *O Campo* (1930), *O Fazendeiro* (1910-21), *La Hacienda* (1910-15), *O Jornal do Agricultor* (1888-92), *A Lavoura* (SNA 1901-12), *Revista Agrícola Paulista* (1895-1921), *Revista da SRB* (1922-29). A coleta da documentação foi realizada na Escola Luiz de Queiroz, Instituto Agrônômico de Campinas, Sociedade Nacional de Agricultura, Sociedade Rural Brasileira, Ministério da Agricultura, Indústria e Comércio, e no site da Hemeroteca Digital Brasileira da Fundação Biblioteca Nacional; no Arquivo Edgard Leuenroth (AEL-IFCH-UNICAMP); na Biblioteca da Floresta Estadual Edmundo Navarro de Andrade (antigo Horto Florestal), em Rio Claro (SP).

O texto está organizado em duas grandes seções e suas subdivisões, nelas são feitas as análises das leis e decretos publicados nos governos Fernando Prestes de Albuquerque e Jorge Tibiriçá Piratininga. Foram inseridos, por meio de quadros, a íntegra de alguns decretos. Na sequência são feitas as análises e as discussões relacionadas a cada um deles. Nas considerações finais retomamos os objetivos do texto e concluímos que as leis e decretos publicados por esses governadores ajudaram a dinamizar a agricultura e a pecuária no estado de São Paulo naquele período.⁵

⁵ Entendemos que processos modernizantes na agricultura ocorrem desde o Neolítico. Nosso objetivo neste texto foi demonstrar que, para o período analisado, houve a modernização da agricultura paulista em relação ao que antes era praticado. Certamente, se analisarmos com categorias e conceitos atuais o processo de modernização ocorrido em São Paulo entre 1900-1910, bem como em outros estados brasileiros no mesmo período, com a introdução de arados e segadeiras movidos à tração animal, por exemplo, o entendimento poderá ser o de que se tratava de algo completamente obsoleto. Contudo, era o que de mais moderno existia no campo naquele momento.

1. Leis e Decretos modernizadores no governo de Fernando Prestes de Albuquerque (1898-1900)

Os discursos modernizantes veiculados na imprensa (jornais e revistas supracitados), as viagens e estudos em escolas agrônômicas de renome no exterior, a crise financeira da República Velha, a crise de superprodução do café, a criação de instituições de ensino e pesquisa, a ideia de ordem e progresso do positivismo, os avanços da ciência e das técnicas de cultivo e criação criaram um ambiente político-ideológico propício para o estabelecimento de mudanças. A vanguarda da elite cafeeira paulista estava atenta a tudo isso e estava disposta não apenas a participar desse processo, mas também a ser a protagonista dele. Todavia,

[...] em São Paulo, apesar da propalada prática de progresso e da fabulosa riqueza, ainda se praticava a agricultura rotineira (a ferro e fogo) – as tais “práticas agrícolas rudimentares e pouco remuneradoras”, como diz Derby⁶ – e que mudanças nessa forma de agricultura dependiam de transformações de outra natureza, que possibilitassem o desenvolvimento de outras lavouras que não apenas a cafeeira, o que na época, ao menos até as primeiras crises de superprodução de café, parecia não ser de interesse de ninguém, pois o café era altamente remunerador. [...] Para viabilizar a introdução de outras lavouras compatíveis com as terras de campo, os governantes deveriam, através de amplas reformas, reduzir os custos de produção e transporte, porém, afirma Derby, para consegui-lo seria necessário “efetuar um conjunto de reformas políticas, administrativas, sociais, industriais e agrícolas”. (Ferraro, 2005, p. 103).

Nesse contexto, as ideias saíram do papel e começaram a se materializar na forma de leis e decretos de conteúdos modernizantes voltados para o mundo rural paulista. No governo de Fernando Prestes de Albuquerque foi publicada a Lei Estadual n.º 678, que organizou o Serviço Agrônômico de São Paulo. A letra da referida lei exprimia o desejo do

⁶ Orville Adelbert Derby nasceu em 1851, em Kelloggsville, estado de Nova York, Estados Unidos. Residiu no Brasil por 40 anos, assumindo vários cargos importantes, como a Seção de Geologia do Museu Imperial e Nacional. Publicou, em 1891, os primeiros mapas pormenorizados da América Meridional (Ferraro, 2012).

governo estadual em dotar São Paulo de uma infraestrutura agrícola moderna e científica, capaz de dar respostas positivas ao enfrentamento da crise, não só da cafeicultura, mas também da produção agrícola e pecuária como um todo. Era o início de uma série de medidas políticas e administrativas que o estado de São Paulo adotaria no intuito de modernizar e diversificar a sua produção agropecuária (Ferreira, 2016). Conforme o disposto na Lei n.º 678, de 13 de setembro de 1899:

Artigo 1.º - O serviço agrônômico do estado compreende e tem por intuito:

§1.º - O ensino profissional agrícola;

§2.º - A investigação e o estudo das necessidades da agricultura em geral e das medidas mais convenientes ao seu desenvolvimento e progresso;

§3.º - O estudo completo de agrologia e climatologia do estado, a fim de classificar as diversas regiões agrícolas conforme as condições especiais de cada uma;

§4.º - O estudo dos atuais sistemas de cultura e criação de gado, de modo a poder aconselhar os meios de obter o seu melhoramento e o estudo dos métodos mais aperfeiçoados de piscicultura, quer das costas, quer dos rios;

§5.º - O estudo das culturas novas adaptáveis às condições agrológicas e climatológicas do estado;

§6.º - A propagação dos princípios agrônômicos e dos conhecimentos práticos de agricultura em geral;

§7.º - O serviço florestal, compreendendo a conservação, melhor aproveitamento e repovoamento das matas e o serviço de repovoamento dos rios e aproveitamento das espécies indígenas de peixe;

§8.º - O estudo das pragas e moléstias que afetam as plantas e os animais domésticos, bem como dos meios de combatê-las ou preveni-las;

§9.º - A compilação e organização de estatísticas sobre agricultura em geral, bem como o estado das condições de produção e do consumo no estado ou fora dele, dos produtos de exportação ou daqueles que possam vir a ser objeto do comércio exterior do estado, para informação aos interessados;

§10.º - A informação aos interessados, mediante consulta, sobre o que possa ser útil à agricultura em geral;

§11.º - A distribuição de sementes e plantas que convenha generalizar.

O Artigo 1º mostra a característica geral das reformas, os tópicos a serem abordados e a sua amplitude. Nele pode-se verificar a previsão de ensino profissional agrícola, para formar profissionais aptos tanto em nível superior quanto em nível médio,⁷ pois para lidar com a agricultura científica era preciso capacitar os trabalhadores. Propunha-se também o levantamento geral do estado da agricultura em São Paulo para verificar as necessidades e fazer os investimentos adequados, com menos desperdício, o que incluía estudar o clima e o solo de cada região para determinar o tipo de agricultura compatível, bem como estudar as condições de mercado, inclusive com análises estatísticas.

O sétimo parágrafo do Artigo 1º assume importância capital, pois reflete o nível de devastação causada pela agricultura de corte e queima, bem como a queima da madeira utilizada para aquecer as caldeiras das locomotivas a vapor. As matas precisavam ser repostas porque já faltavam terras com matas virgens, vitais para agricultura de corte e queima. A lenha para ser queimada tornava-se escassa, o que encarecia o seu preço, que era repassado aos fretes. A escassez de peixes mencionada nesse parágrafo precisa ser estudada: por que faltavam peixes? Aumento de consumo? Técnicas de pesca inadequadas? Ou seria por alteração do nível das águas causada pelos desmatamentos? Ou, ainda, pelo assoreamento dos rios devido ao uso de técnicas agrícolas inadequadas?

Outro aspecto desta legislação (parágrafo 8) é o combate científico das pragas e moléstias que afetavam as plantas, bem como as doenças dos animais domésticos. Estudos de fitopatologia e entomologia agrícolas nos anos seguintes serão incentivados em todas as instituições da agricultura paulista.⁸ Para a pecuária, estimula-se a construção de estábulos para fa-

⁷ Posteriormente, em 1906, foi criado um manual de agricultura para ser distribuído nas escolas primárias, o *ABC do Agricultor*, de Dias Martins (1930), diretor da Escola de Agronomia de Piracicaba.

⁸ Instituto Agrônomo de Campinas, a Comissão Geográfica e Geológica, Museu Paulista e o Horto Botânico eram as principais instituições da agricultura paulista na virada para o século XX.

cilitar procedimentos de cura de doenças e, também, para o controle de partos.

Por fim, a proposta de se distribuir gratuitamente mudas e sementes das plantas de interesse para o estado, sobretudo, sementes de plantas que se pretendia introduzir ou variedades novas mais resistentes às pragas. O artigo terceiro dessa lei é sobre ensino agrícola e traz um fato novo no estado:

Artigo 3.º - O ensino profissional agrícola, sem prejuízo do curso superior de Agronomia da Escola Politécnica, será realizado por meio de escolas práticas de Agricultura, de instrução elementar para alunos externos, fundada na proporção dos meios concedidos no orçamento e conforme os programas que o governo mandar observar.

O Artigo 3º estabelece que à Escola Politécnica caberia o ensino agrícola em nível superior, mas aponta para a necessidade de formação de agricultores em nível médio, isso significava investir na formação de pessoas que estariam ligadas diretamente ao mundo do trabalho rural na condição de capatazes, administradores de fazendas ou de pequenos proprietários. Ou seja, visava à formação de trabalhadores e não de bacharéis letrados. Isso era uma inovação, embora ao longo do século XIX tenha havido experiências pontuais nesse sentido.

O Artigo 13 estabelece o que, talvez, seja a primeira medida efetiva, que é a instalação da primeira Escola Prática de Agricultura, que será instalada na Fazenda São João da Montanha, do município de Piracicaba, que desde 1881 estava sendo preparada para esse fim.⁹

Artigo 16.º - Para execução dos demais trabalhos a que se refere o artigo 1.º desta lei, fica o governo autorizado:

§1.º - A organizar uma 3.ª seção na Secretaria da Agricultura, exclusivamente destinada a atender ao serviço de que trata a presente lei, composta de um chefe de seção, um ajudante e dois escrivães, com os vencimentos constantes da tabela anexa;

⁹ A escola começou a funcionar de fato em 1901, mas foi a partir de uma reforma feita no governo de Jorge Tibiriçá (1904-1908) que começou a ganhar importância.

§2.º - A criar distritos agronômicos, em número não excedente a oito, com os limites que as conveniências do serviço aconselharem e tendo, cada um, inspetor de agricultura e um ajudante, no distrito que o exigir, com os vencimentos constantes da tabela anexa;

§3.º - A criar comissões municipais de agricultura, com sede em cada um dos municípios do estado, compostas de um presidente e dois membros, lavradores no respectivo município;

§4.º - A criar campos de experiências ou demonstração e postos zootécnicos nas diversas regiões agrícolas do estado, preferindo para o seu estabelecimento os núcleos coloniais.

O Artigo 16 toma providências para que a lei não se torne letra morta. Autoriza o governo a criar uma repartição na Secretaria da Agricultura com a finalidade exclusiva de agir no sentido da implantação das reformas. Propõe a criação de distritos agrícolas no interior, o que significa a descentralização das decisões, procurando atender às necessidades de cada região, fato que terá grande importância na articulação entre fazendeiros, poder local e Estado. Também recomenda criação de comissões municipais de agricultura, que visavam criar um canal de comunicação direto entre Estado e fazendeiros. A criação de campos de experiências visava testar a viabilidade de novas culturas ou de novas variedades de plantas e, ainda, de novos métodos de cultivo calcados na ciência. Ademais, tinha finalidade educativa, que era demonstrar *in loco* para os fazendeiros as novas culturas e novas formas de manejo agrícola, tais como adubação, irrigação, drenagem, entre outras, e, sobretudo, o uso de máquinas agrícolas que seriam observadas em funcionamento. Ou seja, tinha a finalidade educativa – ensinava como fazer – e de convencimento, pois mostrava aos fazendeiros as vantagens da implantação da agricultura moderna. O parágrafo quinto recomenda:

- Reorganizar o serviço meteorológico, mantendo-o sob a direção da Seção de Botânica e Meteorologia da Comissão Geográfica e Geológica, enquanto for possível e de modo que, sem prejuízo dos trabalhos da mesma seção, possa aquele serviço atender ao estudo das condições agrológicas das várias regiões agrícolas do estado.

A reorganização do serviço meteorológico torna-se necessária para se definir, com precisão, o que poderia ou não ser plantado em cada região. E com base nesses levantamentos seriam criadas políticas para o fomento de culturas em regiões onde a lavoura cafeeira não poderia ser implantada. O Horto de Cubatão foi instituído no governo Tibiriçá para desenvolver a lavoura no litoral paulista. A instituição desenvolveu experimentos na tentativa de implantar o cultivo de coco e baunilha na região, pois Cubatão possui um clima bastante propício e um relevo que não permite o desenvolvimento da lavoura cafeeira. Convém ressaltar que São Paulo não cria um organismo para o estudo meteorológico, mas incumbe a Comissão Geográfica e Geológica, como mostra o parágrafo quinto supracitado.

O Artigo 17 estabelece as competências da Secretaria de Estado dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas. Ela centraliza os estudos dos atos administrativos relacionados à agricultura, inclusive o levantamento de dados estatísticos, o que inclui a coleta de dados, a análise e divulgação de resultados, que mais adiante resultará na criação do Boletim de Agricultura,¹⁰ de ampla divulgação. Há também a aquisição e distribuição de livros de autores brasileiros, como *A cultura dos campos*, de Joaquim Francisco de Assis Brasil, cuja primeira edição data de 1898, e a *Reforma da agricultura brasileira*, de Antônio Gomes do Carmo, de 1897.

Artigo 17. - À 3.^a seção da Secretaria de Estado dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas competirá:

§ 1.º - O estudo de todos os assuntos administrativos interessantes à agricultura em geral, ao serviço florestal e às indústrias mais relacionadas com a agricultura;

§ 2.º - O colecionamento e a coordenação de dados para organização das estimativas das safras, bem como para o conhecimento das condições da produção e do consumo dos gêneros, produzidos no estado ou naqueles que possam ser nele, com vantagem, objeto da indústria agrícola;

§ 3.º - A organização da estatística especial sobre agricultura em geral;

¹⁰ O Artigo 38 estabelece que “O ‘Boletim de Agricultura’ será distribuído gratuitamente aos interessados, com residência neste estado, que o solicitarem”.

- § 4.º - A organização da estatística dos serviços agrônômicos do estado;
- § 5.º - A informação aos interessados, mediante consulta, sobre os trabalhos a cargo da seção;
- § 6.º - A direção e distribuição das publicações oficiais sobre agricultura em geral;
- § 7.º - A distribuição de sementes e seu exame;
- § 8.º - A expedição de todos os atos do governo sobre o serviço agrônômico do estado.

A Lei nº 678 é, portanto, arrojada e vem propondo reformas estruturais na agricultura e pecuária do estado de São Paulo. Ao combater a agricultura de corte e queima, ela procurou transformar a agricultura regida por princípios empíricos em agricultura regida por princípios científicos. Tratava-se, portanto, de uma política de Estado. Essa moderna legislação agrícola, de certa forma, é o reflexo das profundas transformações que estavam ocorrendo naquele momento no país e fora dele. Ela é inspirada na modernidade agrícola dos cenários europeus e norte-americanos.

As mudanças administrativas, o estabelecimento do ensino prático em agricultura, bem como as pesquisas e inovações técnicas estabelecidas pela Lei nº 678, de 13 de setembro de 1899, mudarão paulatinamente a agricultura paulista no decorrer das próximas décadas, sendo regulamentada e complementada por outras leis e decretos ao longo do tempo.

1.1 O Decreto nº 752

O Decreto nº 752, de 15 de março de 1900, também publicado durante o governo de Fernando Prestes, em seu artigo 1º, cria seis Distritos Agrônômicos no estado de São Paulo, tendo por sede as principais cidades das respectivas regiões e de acordo com o potencial agropecuário de cada localidade. São eles: 1º Distrito Agrícola, com sede em São Paulo; o 2º em Campinas; o 3º em Ribeirão Preto; o 4º em São Carlos; o 5º em Sorocaba; e o 6º sediado em Iguape – e isso abrangia todas as áreas agrícolas do estado. O Oeste ainda era composto por matas virgens, mas em poucos anos, com a expansão ferroviária, seria incorporado à agricultura paulista.

Ainda na seara do Decreto nº 752, os artigos 9º, 10º e 12º previam que em cada Distrito haveria inspetores de agricultura e seus ajudantes, devidamente remunerados, que deveriam fazer o acompanhamento das atividades agrícolas e administrativas a serem realizadas nos respectivos Distritos Agronômicos. Também eram obrigados a residir nas suas sedes, com a incumbência de percorrê-las constantemente, investigando o estado das lavouras, informando sobre todas as ocorrências ou circunstâncias tendentes a favorecer ou prejudicar as plantações e colheitas e estudando todas as necessidades agrícolas da sua circunscrição. Eles deveriam, ainda, realizar nos centros agrícolas dos respectivos distritos, quando o governo determinasse, conferências sobre assuntos de interesse geral da lavoura, conforme o programa mandado; atender aos pedidos de informação que lhes fossem dirigidos pelos lavradores dos respectivos distritos; superintender e inspecionar os campos de experiências ou de demonstrações, bem como os postos zootécnicos existentes nos distritos, exceto aqueles que estivessem sob a direção do Instituto Agronômico; apresentar mensalmente ao Secretário de Agricultura relatórios dando conta circunstanciada de todos os serviços feitos, dados e informações colhidas por eles e por seus ajudantes durante o mês.

O Decreto criou também as Comissões Municipais de Agricultura, conforme disposto nos artigos 19º e 23º, que estabeleciam o seguinte:

Que em cada município do estado haveria uma Comissão de Agricultura. Essas comissões deveriam ser compostas de três membros, lavradores com residência no respectivo município, sendo um deles o presidente da comissão, designado no título de nomeação com gratuidade dos cargos. As nomeações para os cargos de membros das Comissões Municipais de Agricultura valeriam por dois anos. De acordo com o artigo 23º, às Comissões de Agricultura competia: a) representar o governo do estado sobre tudo o que interessasse à lavoura dos respectivos municípios; b) coligir dados e informações que facilitassem ao inspetor de agricultura do respectivo distrito estabelecer a estimativa das safras; c) presidir e convocar as reuniões dos lavradores do município, em local conveniente, para assistirem às conferências que tivessem de fazer os inspetores de agricultura ou seus ajudantes; d) prestar aos inspetores de

agricultura ou seus ajudantes a assistência e apoio indispensáveis para o melhor desempenho de suas atribuições; e) requisitar as sementes e mudas de plantas para distribuição aos lavradores do respectivo município, quando quisessem incumbir-se desse trabalho. (ESP, 1900, p. 16).

Ainda, o presidente da comissão deveria se corresponder com o governo e os inspetores de agricultura em nome da respectiva comissão e representá-los nos Conselhos Administrativos, encarregados da administração das fazendas-modelo, anexas às escolas práticas de agricultura subvencionadas. Um ponto importante do Decreto foi a aprovação, no mesmo ano de sua publicação, de uma agenda de trabalhos a serem realizados pelos inspetores agrícolas.

Os pontos destacados na agenda de trabalhos revelam certa emergência e prioridade para determinadas áreas, o que demonstra claramente a preocupação do governo em tentar diminuir a dependência do estado em relação à cultura do café em médio e longo prazo e, também, o desejo do governo em dotar o estado de São Paulo de uma infraestrutura agrícola moderna e científica. O Decreto dividiu a agenda de trabalho em duas partes, sendo a primeira denominada “questões de interesse geral” e a segunda denominada “questões emergentes”. Na parte de interesse geral, as tarefas dos inspetores eram:

a) organizar o mapa agrônômico provisório do estado, auxiliando-se, para isso, dos trabalhos geológicos da Comissão Geográfica, das análises de terras do Instituto Agrônômico de Campinas; b) organizar o mapa de climatologia agrícola do estado com as observações da Comissão Geográfica e do Instituto Agrônômico, e as observações particulares feitas em observatórios cujo estabelecimento nas escolas e nas fazendas se promoveria; c) estudar, por observações clínicas e microscópicas e experiências *in situ* e *in vitro*, as Epífitas [*sic*] e Epizootias existentes ou ameaçando invadir o estado, assim como os meios profiláticos e curativos e as medidas preventivas a empregar; d) estudar as diversas espécies e variedades de peixes e animais selvagens, a época de sua reprodução, a sua utilização e mais elementos necessários para a regulamentação da caça e da pesca; e)

determinar as essências arbustivas e arbóreas próprias a cada lugar; a época da florescência; o modo de reprodução; as aplicações; as condições de exploração; as épocas mais adequadas ao corte ou à colheita dos produtos; o preparo das madeiras, cascas, gomas e outras produções; f) estudar os meios de proteção das matas contra a destruição pelos incêndios, a pastagem do gado e outros agentes; g) determinar os métodos mais adequados de propagação das principais essências nacionais, por sementes ou outros meios, e da introdução das melhores essências exóticas apropriadas às condições locais; h) organizar as bases para a regulamentação do serviço florestal; i) determinar as raças nacionais ou exóticas, cuja introdução fosse vantajosa como elementos de hibridização e aperfeiçoamento das raças locais ou mesmo para simples aclimação; j) determinar quais as espécies autóctones de animais seriam merecedoras de domesticação e estudar os meios de conseguir; k) estudar muito, especialmente, os apiários melíferos. (ESP, 1900, p. 19-20).

Não resta dúvida de que com todas essas metas o governo paulista estava, de fato, determinado a diversificar a sua agricultura e estava disposto a eliminar a dependência da monocultura do café, se não totalmente, pelo menos reduzi-la. O próprio título da seção remete a isso quando prescreve “questões de interesse geral para a agricultura”. O ponto revelador das reais intenções é “estudar os meios de proteção das matas contra a destruição pelos incêndios, [pela] pastagem do gado e outros agentes”, ou seja, aponta para a necessidade de se acabar com a queima das matas para a realização de novos plantios. Havia o entendimento de que somente por meio da agricultura científica isso seria resolvido, colocando-se um fim ao nomadismo da agricultura tradicional da época. Neste sentido, proteger as matas contra incêndios era uma medida radical, pois apontava para a desconstrução de um processo multissecular de agricultura e para a construção de outro modelo. Destaca-se, ainda, a utilização dos recursos científicos como forma de alcançar as metas, por exemplo, estudos e observações clínicas e microscópicas e experiências *in situ* e *in vitro*, para identificar patógenos e formas adequadas de tratamento, técnicas avançadas para a época e vivenciadas apenas fora do país. Outro ponto

importante são as “questões urgentes”, pois essas, como o próprio título afirma, precisavam ser resolvidas ou dirimidas no curto prazo. Para isso, os inspetores agrícolas deveriam estudar em comum acordo com os colegas dos outros distritos, sendo os resultados de seus estudos enviados à Secretaria de Agricultura para serem publicados. As questões estão dispostas no Quadro 1:

Quadro 1 – Questões urgentes da agricultura paulista em 1900	
Atividades (Questões urgentes)	Itens para estudos e observação
Cultura do café	Cultura mecânica; influência do tamanho: adubos e estrumes; influência de certas substâncias raras: rubídio etc.; causa de decrepitude antecipada em certos terrenos; causa de moléstia ou peste: profilaxia e remédios; influência do preparo sobre a qualidade: melhoramentos a provocar; influência do acondicionamento: melhoramentos a provocar; estudo comparativo das variedades: escolha da variedade a cultivar; parasitas e parasiticidas.
Cultura do trigo	Melhores variedades a introduzir; estações mais apropriadas para a plantação; lavras; material de cultura; material de beneficiamento.
Plantas oleaginosas	Escolha da planta: amendoim, gergelim ou outra; cultura; beneficiamento; comércio.
Plantas laticíferas	Escolha da planta; colheita da borracha das folhas, hastes etc.; comércio.
Viticultura	Vulgarização das boas variedades; supressão das variedades nocivas: proteção de vinhedos; tratamento parasiticida racional; plantação, forma, orientação e poda; vinificação; trabalho de adega; comércio.
Sobre forragens	Determinação das poucas espécies recomendáveis de gramíneas e leguminosas; fenação e ensilagem: melhor forma de silos; tubérculos e raízes; resíduos diversos: bagaço, melaço, sementes oleosas; rações e alimentação estival e invernal.
Sobre o trabalho de gado de corte	Limitação do gado cavalari; organização da estabulação e semiestabulação; limites do emprego econômico do boi; castração das vacas leiteiras; especialização e divisão do trabalho; produção do gado muar.
Produção de estrume	Cama; estrumeira; limite da conservação econômica do estrume; latrinas das fazendas; esgoto e lixo; enxurro ou sujeira [chorume]: seu emprego; bomba e pipa para enxurro; transporte de estrume e enxurro; desinfecção ocasional.
Comércio e transporte de plantas vivas	Parasitas e moléstias; medidas preventivas na importação; restrição da circulação interna; isolamento; medidas curativas locais.

Fonte: pesquisa documental utilizando dados do *Boletim de Agricultura* (1904).

Quando o texto da lei se refere a questões emergentes, pode parecer que nenhum dos itens descritos acima fazia parte da realidade agrícola do estado de São Paulo. Entretanto, o caso é que as culturas que já existiam, como a do café, precisavam ser urgentemente modernizadas para se tornarem mais produtivas, e outras, como no caso da cultura do trigo, precisavam ser ampliadas e modernizadas, como forma de garantir novas possibilidades econômicas ao estado, não apenas no sentido de quantidade e diversidade, mas no sentido de eficiência e racionalidade produtiva.

2. Decretos modernizadores no governo de Jorge Tibiriçá Piratininga (1904-1908)

Se, por um lado, a Lei nº 678 e o Decreto nº 752 foram publicados no governo de Fernando Prestes, por outro, quem vai se destacar no campo da materialização dessa lei e desse decreto, bem como na elaboração de outras legislações, é o governador Jorge Tibiriçá Piratininga, eleito governador de São Paulo em 15 de fevereiro de 1904, com o apoio da imprensa, principalmente da *Revista Agrícola Paulista*.¹¹ Seu Secretário de Agricultura foi Carlos José de Arruda Botelho,¹² o principal responsável pela implementação das políticas modernizantes no estado. A gestão de Jorge Tibiriçá e de Botelho foi o divisor de águas no que tange à busca pela modernização da agricultura em São Paulo, porque o combate à agricultura de corte e queima se torna uma política de Estado e recebe investimentos maciços.

Como visto anteriormente, conforme Ferraro (2005), a política de modernização que ficou a cargo de Carlos Botelho tinha como eixos estruturantes: a) apoio a pesquisas científicas para a geração de novas tecnologias;

¹¹ A *Revista Agrícola Paulista* (1895-1921) era a principal porta-voz dos fazendeiros de São Paulo, organizados em torno da Sociedade Paulista de Agricultura (SPA). Essa entidade não só editava e publicava a Revista, mas também era a principal articuladora dos interesses políticos da classe empresarial agrícola de São Paulo e defensora contumaz da modernização da agricultura no estado. De acordo com Ferraro (2005), a revista era de circulação nacional, contava com um amplo esquema de venda de assinaturas, com representantes em algumas capitais e nas principais estações ferroviárias do interior. A distribuição era feita pela via férrea até as estações e daí em diante pelo chefe da estação, que era também representante dos correios, e se encarregava de fazê-las chegar ao destinatário final, o fazendeiro (Ferreira, 2016; Ferraro, 2005).

¹² Médico piracicabano e agricultor, proprietário de grandes fazendas de café em São Paulo, também ligado ao setor ferroviário. Personagem importante da agricultura paulista. Foi um dos reformadores e ideólogo da Escola Superior de Agricultura “Luiz de Queiroz” (Esalq).

b) introdução da policultura; c) implantação de colônias para fixar o colono à terra; d) incentivo ao ensino e à pesquisa agrícola para a produção ou adaptação de novos conhecimentos; e) uso de defensivos e adubos (químicos e orgânicos) em conjunto com a mecanização da lavoura; f) estações experimentais, onde fosse possível fazer experiências com novas culturas e gerar conhecimento sobre elas, visando à instrução dos agricultores, com modernas práticas e instrumentos agrícolas; g) divulgação de diferentes culturas agrícolas e seus resultados, para que servisse de modelo a ser imitado; h) expansão da rede ferroviária e mecanização de toda a lavoura. Todas essas ações foram inspiradas ou retiradas dos manuais de agricultura dos Estados Unidos e Europa.

Com Botelho à frente da Secretaria de Agricultura, as expedições ao exterior mencionadas anteriormente continuaram, assim como a reforma da própria Secretaria de Agricultura. Em Ato Oficial publicado no *Boletim de Agricultura* nº 5, de maio de 1906, Gustavo Rodrigues Pereira D'Ultra,¹³ diretor do Instituto Agrônomo de Campinas no período de 1898 a 1906, posteriormente nomeado Diretor de Agricultura da referida Secretaria, recebe a missão de realizar estudos na Europa e nos Estados Unidos. Fizemos questão de reproduzir esse documento integralmente em uma citação direta a seguir, pois ele exprime com exatidão as diretrizes político-administrativas do governo Tibiriçá, relacionadas à Secretaria de Agricultura. Esse documento mostra a preocupação do governo em dotar a Secretaria de uma racionalidade administrativa, com gestão eficiente dos recursos e programas a serem implementados pela ela, e, também, a procura, no cenário internacional, de experiências bem-sucedidas de ensino, com resultados práticos e que fossem possíveis de serem aplicados no Brasil.

O senhor Secretário de Agricultura enviou o seguinte ofício ao Diretor do Instituto Agrônomo:

¹³ Gustavo Rodrigues Pereira D'Ultra, natural de Santo Amaro, Bahia. Egresso da Escola Bahiana de Agronomia, foi contratado como professor logo em seguida e ocupou o cargo de diretor da referida escola. Especializou-se em Agronomia na escola de Grignon (França). Foi diretor do IAC, onde permaneceu até 1908, quando foi para a Secretaria da Agricultura de São Paulo, substituindo Cândido Rodrigues. Foi o primeiro diretor da Escola Superior de Agricultura e Medicina Veterinária, no Rio de Janeiro. Sua monografia de conclusão de curso foi analisada por Araújo (2010), que qualificou o autor como pragmático. D'Ultra deixou vasta obra nos *Boletins de Agricultura* e na *Revista Agrícola*.

Devendo na próxima reorganização desta Secretaria ser por vós ocupado o cargo de diretor na Diretoria de Agricultura, resolveu o governo do estado confiar-vos uma missão de estudos na Europa e nos Estados Unidos, a fim de que, com os conhecimentos adquiridos nos países em que os serviços congêneres se acham mais adiantados, seja mais profícua para esta a vossa tarefa no aludido cargo. O programa de estudos a ser feito, de acordo com o espírito da reforma desta Secretaria, deverá versar sobre: melhor método de administrar, dirigir e expedir, nas repartições públicas subordinadas à administração superior da agricultura os negócios e questões agrícolas; organização do ensino profissional agrícola, zootécnico e veterinário, em seus diversos graus, e apreciação dos resultados práticos auferíveis ou atualmente obtidos nos países onde ele tem uma organização mais racional e profícua; organização geral do Departamento de Agricultura de Washington e das repartições estaduais que lhe são subordinadas, tendo-se em vista particularmente a das divisões que se ocupam da indústria vegetal e animal e dos serviços: florestal, fitopatologia, entomologia agrícola, distribuição de sementes, plantas vivas e publicações oficiais; organização e direção dos postos zootécnicos e exposições, concursos e demonstrações oficiais e estudo sobre o melhor modo de fomentar, pela intervenção do governo, o desenvolvimento das indústrias incipientes ou estacionárias; sistemas de cultura e de criação de gado adaptáveis a São Paulo, com indicação das adoções, modificações e medidas mais convenientes à reforma da prática agrícola geral, entre nós. Para a execução desse programa, tereis o prazo de seis meses, dentro do qual ficareis considerado em comissão. Os países a visitar serão: França, Itália, Alemanha, Bélgica, Inglaterra, Estados Unidos, Cuba, Porto Rico e México, se for possível. Seguireis o seguinte itinerário, salvo as alterações que no decurso da vossa viagem forem indicadas como preferíveis à bem do melhor desempenho da missão que vos é confiada: – Bordeaux a Toulouse (Escola Nacional de Veterinária), a Montpellier (Escola Agrícola), a Marselha (Exposição Colonial), a Genova, a Milão (Escola de Agricultura

e Exposição Internacional), visitando, se for possível, outros estabelecimentos importantes da Itália; Milão a Paris (Instituto Nacional Agrônômico), a Grignon (Escola Nacional de Agricultura), a Alfort (Escola de Veterinária); Paris a Cologne, a Bonn-Poppelsdorf (Academia Real de Agricultura e estações a agrônômicas próximas; Cologne a Liège, a Gembloux (Instituto Agrônômico e Estação Agrônômica e campos de experiências; Gembloux a Ostende, a Dover, a Londres (Departamento de Agricultura e repartições anexas); Londres-Southampton a Nova York, a Washington (Departamento de Agricultura e repartições subordinadas), a Galveston, diretamente ao Texas ou a Nova Orleans para a Luisiana (Estações Agrônômicas nos Estado do Sul, tratando-se especialmente da indústria animal); Galveston a Havana, a San Thiago de Las Vegas (Estação Central Agrônômica e culturas tropicais). Saúde e fraternidade. Dr. Carlos J. Botelho, Secretário de Agricultura. Maio de 1905. (Boletim, 1906).

Essa viagem de estudos internacional ajudou na implantação de políticas voltadas para o ensino agrícola. Nesse sentido, foram criadas algumas instituições de ensino e pesquisa, a saber, o Aprendizado Agrícola Dr. Bernardino de Campos, em Iguape, o Horto Agrário de Cubatão, o Aprendizado Agrícola Jorge Tibiriçá,¹⁴ em São Sebastião, e o Posto Zootécnico Central, em São Paulo. Essas instituições tiveram papel da maior relevância na execução das políticas de modernização da agricultura propostas pelo governo Tibiriçá, bem como na reestruturação das já existentes, como o Horto Botânico e Florestal, a Escola Prática de Agricultura Dr. Luiz de Queiroz e o Instituto Agrônômico de Campinas.

¹⁴ Em 1946, Manoel Hyppolito Rêgo, atendendo a um pedido da revista *Chácaras & Quintaes*, comentou a respeito do paradeiro dos egressos da turma de 1905 do Aprendizado Agrícola Jorge Tibiriçá em São Sebastião, inclusive de si. Hipólito do Rego formou-se em Direito pela faculdade do Largo de São Francisco e era fazendeiro em São Sebastião. Irineu Felix Pedroso completou seus estudos na “Escola Agrícola” Luiz de Queiroz. O primeiro tornou-se catedrático na mesma escola e o segundo atuava como agrônomo no Ministério da Agricultura, dando assistência aos agricultores fluminenses. Manoel Arystóbulo de Freitas, professor secundário e advogado; Sebastião Silvestre Neves tornou-se químico-farmacêutico. Sobre João Paulo de Freitas, Hermenegildo Santana, Joaquim Lucas de Matos, Honorato Rocha, Romualdo Soares, triunfaram em diferentes setores.

O Aprendizado Agrícola Dr. Bernardino de Campos,¹⁵ em Iguape, foi proposto pelo agrônomo Lourenço Granato, então diretor do 6º Distrito Agrícola, em 1903, para funcionar junto ao Campo de Experiências do mesmo distrito (AA, 1903, p. 2), mas somente implantado em 1904, época em que o Vale do Ribeira era um importante centro rizicultor. Granato foi o primeiro diretor e, também, professor dessa instituição.

O Aprendizado Agrícola João Tibiriçá foi implantado em 1905, tendo como modelo o Aprendizado Agrícola de Iguape. Em ambos os cursos, as aulas eram nos Campos de Experiências anexos, onde cada aluno matriculado recebia um lote de terra para cultivar e os mais carentes recebiam pelos serviços prestados, “criando-se assim a classe de alunos-operários, o que tem dado bons resultados (Tibiriçá, 1906), diminuindo a evasão escolar. Foram experiências inovadoras para a época.

O Horto Agrário de Cubatão possuía uma importante coleção de árvores¹⁶ e ganhou medalha de prata na categoria fruticultura, na Exposição Nacional de 1908 (Exposição Nacional, 1909). Em 1913, foi transferido para Ubatuba, também no litoral paulista, sendo extinto em 1923.

Pode-se dizer que Jorge Tibiriçá teve relevante participação no processo de criação da Escola Superior de Agricultura Luiz de Queiroz (Esalq), nome atual dessa importante instituição de ensino e pesquisa, pois quando foi Secretário de Agricultura no primeiro mandato de Bernardino de Campos, contratou o engenheiro agrônomo belga Léon Alphonse Morimont, saído do Institut Agricole de Gembloux, como novo diretor da então Escola Agrícola São João da Montanha, primeiro nome da Esalq.

Quando assumiu o governo do estado em 1º de maio de 1904, Jorge Tibiriçá, juntamente com Carlos Botelho, deu início a um grande projeto de reformulação da escola. Concluíram o edifício principal e a casa do Diretor foi reformada; construíram o parque que circunda a es-

¹⁵ O Aprendizado Agrícola Bernardino de Campos chegou a editar, ainda em 1903, um periódico, *O Aprendiz Agrícola* (CP, 1903, p. 2).

¹⁶ Sobre o Horto de Cubatão, é interessante a seguinte citação: “o ‘Horto Agrário Tropical’, de Cubatão, desenvolveu suas plantações de vegetais da zona tropical, aproveitáveis à região onde se acha. Os viveiros de cacauzeiros ocupam neste ano a extensão muito maior que no ano passado, podendo-se calcular existirem cerca de 50.000 mudas, em condições de serem distribuídas aos lavradores, o que já se fez com 3.000. No plantio e aproveitamento da bananeira se experimentam processos racionais que sistematizarão a exploração de uma fonte de riqueza do município de Santos, cujos frutos são exportados para Buenos Aires e São Paulo. Além disso, há cerca de 200 mudas de coqueiros e 1.500 de outras plantas” (Albuquerque Lins, 1908).

cola, projeto do paisagista Arsène Puttemans. Em 14 de maio de 1907, o novo edifício e demais benfeitorias foram solenemente inaugurados.¹⁷ No decorrer dos anos, a Esalq se tornou um dos principais centros de ensino e pesquisa agrícolas do país.¹⁸

Ainda no campo do ensino técnico, o Decreto nº 1.579-B, de 29 de fevereiro de 1908, transcrito na íntegra a seguir, aprova os regulamentos e programas dos cursos de Zootecnia (disciplina Higiene Animal), Alveitaria e Laticínios, do Posto Zootécnico Central.¹⁹ No trecho que selecionamos,²⁰ o documento afirma que:

Aprova os regulamentos e programas dos cursos de Zootecnia (disciplina Higiene Animal), Alveitaria e Laticínios, bem como as instruções para o funcionamento dos livros genealógicos, Stud-Bookse Herd-Books, das Escolas do Posto Zootécnico Central, conforme o determinado nos artigos 4º e 9º do Decreto n.º 1.460, de 10 de abril de 1907, que organizou o aludido Posto Zootécnico. O Dr. Presidente do Estado de São Paulo, atendendo ao que lhe representou o Dr. Secretário dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, Decreta: Artigo 1º. Ficam estabelecidos e aprovados os regulamentos e programas dos cursos de Zootecnia (disciplina Higiene Animal), Alveitaria e Laticínios, das escolas do Posto Zootécnico Central, bem como as instruções para o funcionamento dos livros genealógicos, Stud-Books e Herd-Books, das Escolas do Posto Zootécnico Central, conforme determinado nos artigos 4º e 9º do Decreto n.º 1.460, de 10 de abril de 1907, que organizou o aludido Posto Zootécnico. Artigo 2º. Revogam-se as disposições em contrário. Palácio do

¹⁷ Compilação feita a partir do documento “Histórico da ESALQ”. Disponível em: <http://www.esalq.usp.br/acom/EN_FB/historico.htm>. Acesso em: 1º jul. 2023.

¹⁸ No *ranking* do jornal *Folha de S. Paulo* publicado em 2019, os cursos de agronomia e de engenharia ambiental são apontados como sendo os melhores do país. Ver: <<https://ruf.folha.uol.com.br/2019/ranking-de-cursos/agronomia/>>.

¹⁹ O Posto Zootécnico Central foi criado por Carlos Botelho e começou a funcionar efetivamente em 1909, no bairro da Mooca, na capital paulista e, em 1929, foi transferido para o atual parque da Água Branca. Em 1970, foi transformado em Instituto de Zootecnia e, em 1975, foi transferido para Nova Odessa, na atual Região Metropolitana de Campinas.

²⁰ Para o Decreto completo, acessar o link: Disponível em: <<https://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/decreto/1908/decreto-1579B-29.02.1908.html>>. Acesso em: 14 ago. 2023.

Governo do Estado de São Paulo, 29 de fevereiro de 1908. Jorge Tibiriçá. Dr. Carlos J. Botelho. Publicada a 21 de março de 1906 – Eugenio Lefèvre, Diretor Geral. (Boletim, 1908).

Stud Books são os registros genealógicos do gado equino e bovino estabelecendo dados sobre a raça do animal, o que é fundamental para a formação de um rebanho mais produtivo e, também, para se definir qual seria a raça adequada às condições naturais de cada região do estado. Como alimentar o gado no inverno era outro problema a ser resolvido, uma vez que as forragens naturais do estado eram consideradas pobres em nutrientes e não resistiam às baixas temperaturas no inverno. Na tentativa de resolver o problema, no início do século XX, o Posto Zootécnico construiu em suas instalações o primeiro silo de São Paulo no formato de torre circular, para servir de modelo aos criadores. Ademais, como se pode perceber pelo Decreto, havia cursos Zootecnia (disciplina Higiene Animal), Alveitaria²¹ e Laticínios.²²

Dando sequência à análise das principais realizações do governo de Jorge Tibiriçá no âmbito da agricultura, outros decretos são importantes, pois trataram de questões práticas ligadas ao setor, tais como: mecanização, distribuição de sementes, aquisição de mão de obra e organização da imigração. O Decreto nº 1.029, de 12 de dezembro de 1906, publicado no *Boletim de Agricultura* de 1906, autoriza o governo a conceder prêmios aos fabricantes de máquinas e instrumentos agrícolas que melhor satisfizessem às exigências da lavoura cafeeira, e assim diz:

O Dr. Jorge Tibiriçá, presidente do Estado de São Paulo, faz saber que o Congresso Legislativo decretou e promulga a lei seguinte:

Artigo 1º. Fica o governo autorizado a abrir, durante o prazo de cinco anos, um concurso entre fabricantes de máquinas e instrumentos agrícolas, premiando os que melhor satisfizerem as exigências da lavoura cafeeira, na forma da presente lei.

²¹ Cursos para ferradores de equinos ou para indivíduos tratarem de animais doentes. Ou seja, cursos voltados aos trabalhadores das fazendas ou pequenos produtores.

²² Ensinava a fazer queijos e manteiga.

Artigo 2º. Os prêmios serão anuais, conferidos e pagos no fim de cada ano agrícola, durante o prazo a que se refere o artigo antecedente, pela forma seguinte:

a) Um prêmio em dinheiro nacional, equivalente a 8.000 (oito mil) dólares, para o melhor cultivador ou conjunto de instrumentos destinados a limpar os cafezais de todas as ervas daninhas, de modo a ser dispensável para este serviço o braço humano;

b) Outro prêmio em dinheiro nacional, equivalente a 6.000 (seis mil) dólares, para o melhor instrumento ou conjunto deles, em condições de tornar dispensável o braço humano, para o serviço de preparo do chão para a colheita;

c) Outro prêmio em dinheiro nacional, equivalente a 4.000 (quatro mil) dólares, para o melhor ventilador (cleaner) que, funcionando junto ao local das colheitas, possa expurgá-las de todos os corpos estranhos, tais como: folhas, pauzinhos e, especialmente, torrões e pedras.

Artigo 3º. Só será admitida a inscrição no concurso das fábricas que, convidadas pelo governo e tendo aceitado as condições desta lei e seu regulamento, mandarem a este estado representante habilitado para realizar os estudos preliminares indispensáveis.

Artigo 3º. Só será admitida a inscrição no concurso das fábricas que, convidadas pelo governo e tendo aceitado as condições desta lei e seu regulamento, mandarem a este estado representante habilitado para realizar os estudos preliminares indispensáveis.

Artigo 4º. O período para inscrição será determinado de maneira que, dentro do mesmo, possam ser realizados os estudos preliminares a que se refere o artigo antecedente.

Artigo 5º. O concurso durará pelo prazo de cinco anos, a contar da data que for marcada no regulamento desta lei.

Parágrafo único. Os períodos anuais para o concurso contar-se-ão de 1º de setembro a 31 de agosto.

Artigo 6º. Cada um dos prêmios a que se refere o artigo 2º será conferido e pago ao fabricante cuja máquina e instrumento, em serviço durante o ano agrícola, produzir o trabalho mais perfeito mediante o menor dispêndio, a

juízo de um júri assim formado: um membro nomeado pelo governo, outro pelos fabricantes inscritos no concurso e o terceiro escolhido por acordo entre o governo e os fabricantes, ou, na falta de acordo, designado pela sorte de entre os nomes de uma lista organizada de acordo.

Artigo 7º. Não terá direito a prêmio a máquina ou instrumento que não produza, em trabalho e economia, mais do que os existentes atualmente em serviço na lavoura cafeeira do estado, resultante de adaptações feitas aqui mesmo.

Artigo 8º. Às fábricas convidadas pelo governo para esse certame, inscritas ou não, e não premiadas, poderá o governo conceder, no primeiro ano de concurso, a importância de quatro contos de réis, a título de auxílio de despesas de viagem do representante que tiverem mandado a este estado, a fim de proceder ao estudo local do assunto.

Artigo 9º. Revogam-se as disposições em contrário.

O Dr. Secretário de Estado dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas assim a faça executar. Palácio do Governo do Estado de São Paulo, 12 de dezembro de 1906. Jorge Tibiriçá. Dr. Carlos J. Botelho. (Boletim, 1906).

Segundo Ferraro (2022) em São Paulo, as primeiras tentativas de mecanização ocorreram a partir de 1828, com o projeto de assentamento de colonos alemães ao longo do Caminho do Sul, que previa uma agricultura mecanizada de feitiço europeu com o uso de arados e propondo o final da itinerância. O debate sobre a mecanização da agricultura esteve presente na Sociedade Auxiliadora de Agricultura, Comércio e Artes (SAACA), fundada em 1853 por “59 sócios fundadores [que] eram não apenas agricultores e industriais, mas líderes em todas as esferas: padres, engenheiros, professores, políticos” (Morse, 1970, p. 149). Ferraro (2012) demonstrou que a Comissão Geográfica e Geológica²³ de São Paulo, fundada em 1876, produziu nas décadas seguintes um corpo de conhecimentos teóricos e práticos que inspirou fazendeiros, cientistas, pintores (Almeida Jr. e Benedito Calixto, por exemplo), jornalistas (Euclides da Cunha) e literatos (Monteiro Lobato) na defesa da agricultura moderna. O ideário de mo-

²³ Sobre a Comissão Geográfica de São Paulo e seu papel no desbravamento do sertão paulista, que seria posteriormente ocupado pela lavoura cafeeira, ver Figueirôa (1987).

dernização torna-se um projeto concreto de fazendeiros ilustrados, naturalistas, médicos, agrônomos, empresários do setor ligados à produção de máquinas agrícolas e setor ferroviário, entre outros, filiados à Sociedade Pastoral e Agrícola em 1895, mais tarde transformada em Sociedade Paulista de Agricultura, fundadora da *Revista Agrícola*. Como dito, essa revista era o principal canal de expressão dessa entidade. Esse ideário se materializa em projetos no governo de Jorge Tibiriçá, transformava-se em políticas públicas de modernização do campo paulista.²⁴

O Decreto nº 1.029 mostra a necessidade de se substituir parte da mão de obra por máquinas agrícolas, pois desde a abolição da escravidão havia ameaças constantes de faltar trabalhadores. No final do século XIX, o IAC já realizava experimentos com máquinas agrícolas e fazia comparações entre a produtividade do trabalho com enxadas e foices, tal qual se usava na agricultura rotineira de corte e queima, com o moderno trabalhador fazendo uso de máquinas agrícolas daquele período (Carmo, 1897). A ameaça de falta de mão de obra volta a se apresentar quando a Itália estabelece o Decreto Prinetti, de 26 de março de 1902, que proíbe a emigração subsidiada para o Brasil, refletindo em forte queda na entrada de imigrantes daquele país, daí a urgência de se produzir máquinas de qualidade.

Outra ação importante do governo de Jorge Tibiriçá, protagonizada pela Secretaria de Agricultura, foi sobre a questão dos assentamentos e imigração. O Decreto nº 1.432, de 12 de janeiro de 1907, publicado no Boletim de Agricultura desse mesmo ano, criava os núcleos coloniais Nova Europa, Nova Pauliceia e Conselheiro Gavião Peixoto. Eis o documento:

O doutor presidente do Estado de São Paulo, de acordo com o disposto no artigo 2º do Decreto n.º 751, de 15 de março de 1900, Decreta:

Artigo 1º. Ficam criados nas terras de propriedades do estado na sesmaria do Cambuhy, municípios de Araraquara, Matão e Ibitinga, os núcleos coloniais Nova Europa, Nova Pauliceia e Conselheiro Gavião Peixoto, destinados

²⁴ Nas primeiras décadas do século XX, segundo Wilson Cano (1997, p. 239), a “capacidade transformadora e germinadora da economia cafeeira paulista – o complexo cafeeiro paulista – não só imprimia novos rumos ao restante da economia, como também passaria a exigir do Estado – do nacional e do local – maior presença e ação”.

à localização de colonos agricultores, constituídos em famílias.

Artigo 2º. Cada um desses núcleos compreenderá uma área aproximada de dois mil alqueires das terras que forem percorridas pela Estrada de Ferro do Dourado, que abrirá nos pontos mais convenientes de cada um deles uma estação com o mesmo nome do respectivo núcleo.

Artigo 3º. Das terras que forem destinadas a cada um dos núcleos, serão discriminadas: a) uma área de cerca de vinte alqueires, destinada a um campo de demonstração, que será mantido pelo governo; b) outra área de dez alqueires, reservada para a sede do núcleo, e que será dividida em datas de 20 m x 40 m, para fundação da futura povoação.

Artigo 4º. O restante das terras de cada um dos núcleos será dividido em lotes rurais de vinte e cinco hectares, no máximo; reservada previamente, em lugar próprio, uma área para cemitério do núcleo, de acordo com a respectiva municipalidade.

Artigo 5º. Com exceção do núcleo ou dos lotes que forem reservados para a localização de colonos recém-chegados, os lotes recentes serão expostos à venda franca para colonos de qualquer nacionalidade, já residentes no país que os requeiram na forma das leis em vigor.

Artigo 6º. Os preços dos lotes rurais variarão entre 100\$000 e 120\$000 o hectare, ou seja, 1:500\$000 ou 3:000\$000, por todo o lote, devendo ser pagos pela forma seguinte: a) Para os colonos recém-chegados: a primeira prestação, de um décimo do respectivo valor, no ato de receber o título provisório e o restante no prazo de dez anos, em prestações iguais e anuais; b) Para os colonos já residentes no país e de qualquer nacionalidade: a primeira prestação, de um terço do respectivo valor, no ato de receber o título provisório; a segunda no fim de dois anos e a terceira no fim de três anos da data da concessão.

Artigo 7º. Enquanto o núcleo não for declarado emancipado, não será permitida a aquisição de mais de um lote por um mesmo proprietário.

Artigo 8º. Revogam-se as disposições em contrário.

Palácio do Governo do Estado de São Paulo, 12 de janeiro de 1907. Jorge Tibiriçá. Dr. Carlos J. Botelho. (Boletim, 1907).

Nos Núcleos Coloniais, as terras eram vendidas aos agricultores que se tornavam proprietários e esperava-se que eles produzissem alimentos e plantas têxteis para suprir as necessidades do crescente mercado consumidor que estava surgindo com a urbanização de São Paulo. Todavia, a quantidade de terras não era suficiente para a sobrevivência dos colonos e eles acabavam por suprir a necessidade sazonal de mão de obra nas fazendas de café, seja na capina ou na colheita, liberando o fazendeiro do ônus de manter um trabalhador em épocas que não havia trabalhos a serem realizados. Os núcleos de colonização Nova Europa, Nova-Odessa, Jorge Tibiriçá, Nova Pauliceia e Gavião-Peixoto foram criados no governo Tibiriçá. Botelho também estabeleceu campos de experiências e assistência técnica nesses núcleos, e eles serviram de propaganda em favor da imigração (Ferraro, 2012).

2.1 Distribuição de sementes

De acordo com Ferraro (2005) e Ferreira (2016), durante o primeiro ano do mandato de Jorge Tibiriçá, em 1904, o governo paulista distribuiu 63.683,7 kg de sementes para seus agricultores, sendo a maior parte importada, com a finalidade de melhorar a qualidade da lavoura e, também, diversificá-la. São distribuídos 187.749 exemplares de mudas de plantas, em sua maioria frutíferas. O mesmo serviço continuou a ser realizado nos anos seguintes. Todavia, o processo foi aperfeiçoado. Distribuir sementes como vinha sendo feito até então não era mais suficiente, agora era preciso distribuir sementes tratadas a partir de métodos e técnicas científicas; interessava somente aquelas com maior poder de germinação. Além do Instituto Agrônomo, assumem o encargo a Fazenda Modelo da Escola Agrícola Prática Luiz de Queiroz, o Campo de Experiências do Núcleo Campos Salles e o Campo de Demonstração da Cultura do Arroz de Moreira Cezar (Ferraro, 2005). Romero (2019, p. 10), que estudou a produção e distribuição de mudas e sementes de plantas ornamentais, identificou, no começo do século XX,

[...] 55 Campos implantados conforme a descrição da Lei [nº 678 de 13/09/1988], sendo eles criados pelo governo, encampados ou pertencentes a particulares sob subvenção do Estado. Dentre esses Campos, 13 destacaram-se como sendo fornecedores de mudas e sementes para o SDMS no período estudado, sendo que a produção de espécies arbóreas se concentrava em 10 Campos. Nesses Campos produtores identificou-se o cultivo de 145 diferentes espécies arbóreas nativas e exóticas, com predominância da última; sendo que a maior variedade de espécies se concentrava no Campo de Guanabara, na sede do IAE, e nos viveiros da Cantareira, na sede do Horto Botânico de São Paulo.

Obviamente, todos os decretos e todas as ações do governo Tibiriçá voltadas para o setor agrícola só poderiam se efetivar se houvesse orçamento previsto. Essa área também recebeu cuidados especiais por parte do governo, a ponto de ser exaltada em um artigo publicado na *Revista Agrícola Paulista* em agosto de 1904, denominado “Melhores Tempos: a propósito do orçamento da Agricultura para o ano de 1904”, assinado por Antônio Gomes Carmo. No texto, há uma clara expressão de otimismo pelo aumento do orçamento da Secretaria de Agricultura, uma exaltação em relação ao papel desempenhado por São Paulo na economia do país e uma forte sinalização das ideias de diversificação das atividades agrícolas no estado. Eis o texto:

É pródromo seguro desse almejado porvir o que ora se observa na organização da lei anexa que arquiteta o orçamento da despesa para o vindouro exercício financeiro. Há, quando muito, cinco anos, o estado de São Paulo, com um orçamento de cerca de 40.000 contos, despendia com a sua agricultura apenas a bagatela de 150 contos, ou seja, uma parcela duzentas e sessenta e seis vezes menor do que era a receita geral do estado. Era pouco! No exercício de 1900, já o Congresso votou a mais 88:000\$000 réis, de modo que a migalha orçamentária da agricultura subiu então para 234:500\$000 réis. Em 1901, por inspiração do Sr. Dr. Alfredo Guedes, de saudosa memória, criou-se o serviço agrônômico do estado, compreendendo os seguintes itens: Instituto Agrônômico 142:580\$000 réis; Escola

de Piracicaba 88:800\$000 réis; Distritos Agronômicos 115:200\$000 réis. Para o exercício de 1902, sob a rubrica Serviço Agronômico, decretou-se a verba de 625:400\$000 réis. Decresce a verba orçamentária em 1903, caindo a apenas 406:800\$000 réis; e é de 262:335\$000 réis a verba destinada ao custeio do serviço agronômico no vigente exercício. Assim, pois, de 150:000\$000 réis anuais antes de 1900, passa o estado a despender para mais de 220:000\$000 réis em 1900; eleva essa verba para 622:000\$000 réis nos seguintes exercícios; redu-la a 262:335\$000 réis em 1904 e para o ano vindouro pede o Sr. Dr. Carlos Botelho nada menos do que 1.086:840\$000 réis, ou seja, 824:505\$000 réis a mais! O Sr. Dr. Carlos Botelho, benemérito Secretário de Agricultura, assim justifica a despesa orçamentária ora solicitada da sabedoria do Poder Legislativo: Instituto Agronômico 106:440:\$000 réis; Escola Agrícola Luiz de Queiroz 67:400\$000 réis; Fazenda Modelo anexa 30:000\$000 réis; 5 Distritos Agronômicos 86:000\$000 réis; Campos de experiências e demonstração 100:000\$000 réis; Distribuição de sementes 25:000\$000 réis; Postos Zootécnicos 162:000\$000 réis; Subvenção a Escolas Agrícolas 50:000\$000 réis; Estatística e informações agrícolas 40:000\$000 réis; Exposições e demonstrações 60:000\$000 réis; Piscicultura 30:000\$000 réis; Serviço meteorológico 30:000\$000 réis; Horto Botânico 20:000\$000 réis. (Carmo, 1904, p. 312).

Os números do futuro orçamento impressionam. O que chama a atenção é a grandeza do aparato institucional voltado para o desenvolvimento da agropecuária que o estado de São Paulo já possuía na primeira década do século XX. Somente nessa planilha são apresentadas sete instituições ligadas ao mundo rural, com um orçamento previsto da ordem de 584:084\$000 (quinhentos e oitenta e quatro contos e oitenta e quatro mil réis). Por esses números é absolutamente compreensível o entendimento acerca do entusiasmo de Carmo com relação ao governo de Tibiriçá. Ele conclui seu artigo com as seguintes palavras:

Os votos de quem traça estas linhas são para que as ideias semeadas pelo honrado Sr. Dr. Secretário de Agricultura

medrem tão exuberantemente, tão gigantescamente, que as gerações futuras, ainda no mais distante porvir, voltando para o passado, o apontem como um dos maiores obreiros da nossa nacionalidade. [...] os homens de largos descortinados devem se acreditar portadores de missão vinda de cima, e essa crença, essa dedicação exaltada por um alevantado ideal, é a fonte miraculosa onde os apóstolos bebem o alento e as energias sobre-humanas que os impelem! Está dado o primeiro impulso; unamo-nos para o trabalho, que ainda veremos os primeiros lampejos da obra fulgurante que nós os hodiernos estamos a arquitetar para as futuras gerações. Tenham fé que melhores tempos estão por vir. (Carmo, 1904, p. 313).

Entendemos que as questões apresentadas acima refletem bem a conjuntura da época, na qual a vanguarda da elite cafeeira paulista se articulou ideologicamente e politicamente para garantir a manutenção do *status quo* pela via da modernização da agricultura, da reforma e criação de instituições voltadas para a agricultura e a pecuária. Nesses termos, obteve êxito em sua empreitada, pois o processo de modernização da agricultura no final do século XIX era muito incipiente. Todavia, em 1904, as instituições paulistas já contavam com um forte instrumental legal e se constituíram como as principais responsáveis pelas modificações da realidade econômica do estado, ajudando a modernizar a agricultura, a principal fonte de riqueza, e preparando o caminho de São Paulo para a industrialização. Nesse âmbito, Wilson Cano (1997, p. 15) mostra que,

[...] quer a nível privado ou ao do Estado, foi grande a introdução de máquinas, insumos mais modernos e pesquisa científica, mostrando os dados oficiais que São Paulo contava, nesse período, com a produção rural mais avançada do país: o Censo de 1920 mostrava que o peso da agricultura paulista no total nacional já era de 21% se excluído (em ambas) o café, ou de 25% se incluída (em ambas) a cafeicultura.

Não é possível determinar com precisão que esses números são o resultado da infraestrutura agrícola criada em São Paulo dez anos antes e descrita parcialmente neste texto. Todavia, os números apresentados por

Cano (1997), a partir da análise do censo agrícola de 1920, mostram que havia certo grau de modernização da agricultura paulista, objetivo que vinha sendo perseguido desde a Fundação da Sociedade Pastoril e Agrícola, em 1895.

3. Considerações finais

Como indicado no início deste texto, objetivamos neste artigo analisar algumas ações tomadas por dois governadores paulistas, cujos mandatos ocorreram no final do século XIX e início do XX: Fernando Prestes e Jorge Tibiriçá. O período de governo deles, quando somados, perfaz uma década, pois vai de 1898 a 1908. A conclusão que chegamos é a de que as leis e decretos publicados por eles nesse período ajudaram a dinamizar a agricultura e a pecuária no estado de São Paulo.

A conjuntura em que governaram e atuaram possuía uma atmosfera de forte crença no papel da ciência, com destaque para a ciência agrônômica, como a principal aliada para se alcançar o progresso. Parte importante das medidas que tomaram em relação ao campo tem a ver com a crise da lavoura cafeeira. Como dito, na primeira década do século XX, São Paulo passou por uma crise de superprodução de café, fato que fez a vanguarda da oligarquia cafeeira duvidar da viabilidade dessa cultura em terras paulistas, criticar as formas rudimentares de produção da Rubiácea e, fundamentalmente, buscar uma solução que lhe favorecesse.

Com a crise de superprodução e a conseqüente desvalorização do produto, a vanguarda da elite cafeeira paulista não apenas conseguiu encaminhar uma solução por meio do Convênio de Taubaté, como também procurou outros meios de enfrentar a crise, contando sempre com a participação do Estado, que foi o principal agente das ações, quer seja pela via direta de políticas de financiamento, empréstimos e controle cambial, quer seja pela criação de importantes instituições de ensino e pesquisas agrícolas, ou seja, com a implantação e valorização de instituições científicas visando à modernização da agricultura no estado e, conseqüentemente, no Brasil.

Nesse processo, a *Revista Agrícola Paulista*, além de outros periódicos, teve papel relevante, sendo o principal canal de divulgação das ideias modernizantes e das reivindicações dos grandes fazendeiros de São Paulo.

Nesse cenário, pressionado pela associação de agricultores – que também eram empresários em outros setores, por exemplo, proprietários ou acionistas de ferrovias – e pela imprensa (revistas e jornais), que divulgava essas ideias, o poder público paulista agiu para tentar dotar o estado de uma moderna infraestrutura de ensino e pesquisa agrícola, orientada pelos métodos e pelas técnicas da ciência agrônoma da época.

O dado concreto é que o estado de São Paulo, já em 1904, dispunha de um grande aparato institucional ligado à produção agrícola, com destaque para a reformulação do IAC e da Esalq, instituições que possuíam em seus quadros renomados cientistas brasileiros e estrangeiros, que deram nova feição à agricultura do estado, introduzindo princípios científicos e novas técnicas à agricultura, bem como a implantação da policultura, que aos poucos eliminou o nomadismo e, conseqüentemente, a necessidade de *pousio*, permitindo, dessa forma, a ocupação das terras “cansadas”. Por sua vez, o uso de maquinário agrícola, sobretudo arados e segadeiras movidos a tração animal, substituiu as enxadas e as foices e potencializou o trabalho humano. Enfim, a criação de todo o aparato institucional ligado à pesquisa e ao ensino agrícola visava oferecer uma alternativa à agricultura que destruía as florestas “a ferro e fogo”,²⁵ para usar a expressão que dá título ao livro de Warren Dean. Nesse texto, publicado em 1996, Dean apresenta os efeitos danosos da agricultura de derrubada e queimada para destruição da Mata Atlântica.

É importante mencionar que, no Brasil das primeiras décadas do século XX, a Ciência Agrônoma estava decolando. Os agrônomos estavam começando a ocupar um lugar de destaque ao lado dos engenheiros, porque eram considerados portadores do progresso, verdadeiros agentes civilizadores, logo, agentes de transformação social, visto que tinham o domínio das técnicas capazes de subjugar a natureza, consideradas, naquele momento, invencíveis.

Nesse âmbito, como detentores do monopólio do conhecimento racional e científico, a eles caberia indicar o que, como e quando plantar, qual o solo, clima e período mais adequados e para quais mercados direcionar os produtos, propondo, assim, diminuir a distância entre passado

²⁵ André Rebouças (1883) usa a expressão “a ferro e fogo” como metáfora para a voracidade com que os agricultores atacavam e destruíam as florestas virgens. Nesse caso, o ferro eram os machados e foices e o fogo as queimadas, que ainda persistem e destroem o Cerrado e a Amazônia atualmente.

e presente, abrindo atalhos para o progresso através da modernização do mundo rural (Ferreira; Matos, 2018). Portanto, na São Paulo da primeira década do século XX, ciência e política estavam em conexão. Nossa ampla pesquisa documental e bibliográfica revelou isso. Ou seja, o espírito e o método científico influenciavam diretamente as ações políticas, o que pode ser lido como um recado importante para os dias atuais, de forte negação da ciência e, também, da política.

Referências

ALBUQUERQUE LINS, M. J. Mensagem enviada ao congresso Legislativo, a 14 de julho de 1908 pelo Dr. M. J. Albuquerque Lins. Álbum de Exposição. *Estado de S. Paulo*, v. 1, n. 1, p. 27-36, 1908. Disponível em <<http://memoria.bn.br/DocReader/000574/33>>. Acesso em: 30 jul. 2023.

ANDRADE, E. N. de. *Café, juta e borracha: missão ao Oriente*. São Paulo: Tipografia Brasil de Rothschild & Cia., 1923.

ANDRADE, E. N. de. Questões florestais. *O Fazendeiro*, n. 10, p. 397-398, 1912.

APRENDIZADO AGRÍCOLA. *Correio Paulistano*, ed. 14.277, p. 2, 20 mar. 1903. *Correio Paulistano*. Disponível em <http://memoria.bn.br/DocReader/090972_06/2642>. Acesso em: 15 jul. 2023.

ARAÚJO, N. de A. *Pioneirismo e hegemonia: a construção da agronomia como campo científico na Bahia (1832-1911)*. Niterói: UFF, 2010 (Tese de Doutorado em História da UFF).

ASSIS BRASIL, J. F. de. *Cultura dos campos: noções gerais de agricultura e especiais de alguns cultivos atualmente mais urgentes no Brasil*. Paris: Mounier, Jeanbin, 1898.

BERNARDINI, S. P. *Construindo infraestruturas, planejando territórios: a Secretaria de Agricultura, Comércio e Obras Públicas do Governo Estadual Paulista (1892-1926)*. São Paulo: USP, 2007 (Tese de Doutorado em História da USP).

BOTELHO, C. J. de A. A colossal riqueza agrícola dos Estados Unidos da América do Norte. *Revista Agrícola*, n. 72, p. 264-267, 1901.

BOTELHO, C. J. de A. Considerações sobre uma visita à fazenda do Sr. Sancho de Berenguer em Itapira, SP. *Revista Agrícola*, v. 1, n. 6, p. 85-87, 1895.

CANO, W. Base e superestrutura em São Paulo. In: LORENZO, H. de C.; COSTA, W. P. (Orgs.). *A década de 1920 e as origens do Brasil moderno*, v. 1. São Paulo: Unesp/Fapesp, p. 15-239, 1997.

CARMO, A. G. Melhores Tempos: a proposta do orçamento da Agricultura para o ano de 1905. *Revista Agrícola*, ano 10, n. 109, p. 311-315, 1904.

CARMO, A. G. *Reforma da Agricultura Brasileira*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional Casa da Moeda, 1897.

DANTES, M. A. M. (Org.). *Espaços da ciência no Brasil: 1800-1930*. Rio de Janeiro: Editora Fiocruz, 2001.

DEAN, W. *A ferro e fogo: a história e a devastação da Mata Atlântica brasileira*. São Paulo: Companhia das Letras, 1996.

DOMINGUES, H. M. B. *Ciências, um caso de política: as relações entre as ciências naturais e a agricultura no Brasil-Império*. São Paulo: USP, 1995 (Tese de Doutorado em História da USP).

D'ULTRA, G. R. P. Cultura da juta: *Corchorus capsularis* L. e *Corchorus olitorius* L. *Boletim de Agricultura*, série 18, n. 2. 2016.

D'ULTRA, G. R. P. Cultura das plantas têxteis: as piteiras, cultura, fibras e extração. *Revista Agrícola*, ano 7, n. 60, p. 241-248, 1900.

EXPOSIÇÃO NACIONAL DE 1908, JURI SUPERIOR. *Almanak Laemmert: administrativo, mercantil e industrial*, n. 66, p. 2351-2433, 1909. Disponível em <<http://memoria.bn.br/docreader/313394/38983>>. Acesso em: 31 jul. 2023.

FERRARO, M. R. Agricultura e meio ambiente no projeto de assentamento de colonos alemães em Itapeva – SP, em 1828. In: KETTLE, W. O.; FERRARO, M. R.; ROSSI, E. M. Z. (Org.). *Estudos de História Ambiental: novos horizontes*. Maceió: Editora Olyver, p. 245-268, 2022.

FERRARO, M. R. *Ciência, meio ambiente e cultura na Belle Époque Paulista: o “dayafter” da lavoura cafeeira*. Campinas: Unicamp, 2012 (Tese de Doutorado em Ensino e História de Ciências da Terra da Unicamp).

FERRARO, M. R. *A gênese da agricultura e da silvicultura moderna no Estado de São Paulo*. São Paulo: USP, 2005 (Dissertação de Mestrado em Recursos Florestais da USP).

FERRARO, M. R. História dos primeiros cultivos de alfafa no estado de São Paulo (1895-1902). *Revista Estudios Rurales*, v. 8, n. 16, p. 34-66, 2018. Disponível em <<https://estudiosrurales.unq.edu.ar/index.php/ER/article/view/402/885>>. Acesso em: 5 ago. 2023.

FERREIRA, A. da S. *Fios dourados dos trópicos: culturas, histórias, singularidades e possibilidades* (juta e malva – Brasil e Índia). Campinas: Unicamp, 2016 (Tese de Doutorado em Ciências Sociais da Unicamp).

FERREIRA, A. da S. *Fios dourados: singularidades e possibilidades do cultivo de juta entre o Brasil e a Índia*. São Paulo: Alexa Cultural Editora; Manaus: EDUA, 2022.

FERREIRA, A. da S.; MATOS, M. I. S. de. A construção da fala autorizada: o saber agrônomo, as pesquisas e polêmicas em torno da juta em São Paulo. *Revista de História*, n. 177, 2018. Disponível em <<https://www.revistas.usp.br/revhistoria/article/view/131697/149350>>. Acesso em: 12 jul. 2023.

FERRI, M. G.; MOTOYAMA, S. (Orgs.). *História das ciências no Brasil*. São Paulo: EPU; Edusp, 1979.

FIGUEIRÔA, S. F. de M. *Modernos bandeirantes: a comissão geográfica e geológica de São Paulo e a exploração científica do território paulista (1866-*

1931). São Paulo: USP, 1987 (Dissertação de Mestrado em História Social da USP).

FIGUEIRÔA, S. F. de M. *Mundialização da ciência e respostas locais: sobre a institucionalização das ciências naturais no Brasil (de fins do século XVIII à transição ao século XX)*. *Revista Asclepio*, v. 50, n. 2, p. 107-123, 1998.

FRAGOSO, J. L. R. A roça e as propostas de modernização na agricultura fluminense do século XIX: o caso do sistema agrário escravista-exportador em Paraíba do Sul. *Revista Brasileira de História*, v. 6, n. 12, p. 125-50, 1986. Disponível em <http://www.snh2011.anpuh.org/resources/download/1243472237_ARQUIVO_joaoluisfragoso.pdf>. Acesso em: 5 ago. 2023.

HENRIQUES, A. B. A teoria do dessecamento e suas consequências em São Paulo por José Nunes Belfort de Mattos e Hermann von Ihering. *Revista História Unisinos*, v. 23, n. 2, p. 255-269, 2019. Disponível em: <<https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=579865456011>>. Acesso em: 11 jul. 2023.

HERRERA, A. *Ciência y política en América Latina*. México: Siglo Veintiuno Editores, 1971.

JORNAL Estado de São Paulo. Ato Oficial – Missão Agrícola. *Boletim de Agricultura*, 7ª série, n. 5, maio de 1906.

JORNAL Estado de São Paulo. Decreto n.º 752, de 15 de março de 1900. *Revista Agrícola*, 1ª série, n. 1, p. 14-16. São Paulo: Secretaria de Agricultura, Indústria e Comércio do Estado de São Paulo, 1900.

JORNAL Estado de São Paulo. Decreto n.º 1.029. *Boletim de Agricultura*, 7ª série, n. 12, dezembro de 1906.

JORNAL Estado de São Paulo. Decreto n.º 1.579-B, de 29 de fevereiro de 1908. *Boletim de Agricultura*, 9ª série, n. 3, março de 1908.

JORNAL Estado de São Paulo. Lei nº 678, de 13 de setembro de 1899. Disponível em: <<https://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/lei/1899/lei-678-13.09.1899.html>>. Acesso em: 3 jul. 2014.

LOPES, M. M. *O Brasil descobre a pesquisa científica: os museus e as ciências naturais no século XIX*. São Paulo: Editora Hucitec; Editora da Universidade de Brasília, 2009.

LUNA, F. V.; KLEIN, H. S.; SUMMERHILL, W. R. A agricultura paulista em 1905. *Revista Estudos Econômicos*, v. 44, p. 153-84. 2014. Disponível em: <<https://www.scielo.br/j/ee/a/fbkF3LGK8Vy8v6XchddQznN/?lang=pt>>. Acesso em: 5 ago. 2023.

MARTINS, D. *ABC do Agricultor*. Rio de Janeiro: Papelaria Americana, 1930.

MELONE, R. *Ciência e produção agrícola: a Imperial Estação Agronômica de Campinas 1887-1897*. São Paulo: Humanitas/FFLCHE/USP, 2004.

MORSE, R. *Formação histórica de São Paulo (de comunidade a metrópole)*. São Paulo: Difusão Europeia do Livro, 1970.

PINTO, A. A. *Viajando*. São Paulo: Editora Vanorden, 1901.

REVISTA Chácaras & Quintaes. Coalhemos de Aprendizados Agricultores e de Escolas Práticas a Imensidade do Brasil. *Revista Chácaras & Quintaes*, v. 74, p. 570-573, 1946. Disponível em <<http://memoria.bn.br/DocReader/214957/48841>>. Acesso em: 31 jul. 2023.

REBOUÇAS, A. P. *Agricultura nacional: estudos econômicos: propaganda abolicionista e democrática, setembro de 1874 a setembro de 1883*. Rio de Janeiro: A. J. Lamoureux, 1883.

ROMERO, L. B. *O serviço de distribuição de mudas e sementes e o fomento à arborização urbana do Estado de São Paulo no início do século XX*. Bauru: Unesp, 2019 (Dissertação de Mestrado em Arquitetura e Urbanismo da Unesp).

SANTOS, F. S. dos. “Guiados pelo raciocínio e pela razão”: ciência e modernidade a serviço da agricultura paraense (1908-1929). Belém: UFPA, 2022 (Doutorado em História Social da Amazônia da UFPA).

SANTOS, J. A. G. dos. *O papel das escolas agrícolas na introdução da racionalidade científica no Pará (1860-1912)*. Belém: UFPA, 2013 (Dissertação de Mestrado em Ensino de Matemática da UFPA).

TESSARI, M. L. *Dinâmica territorial do conhecimento e da inovação: uma análise da Incubadora Tecnológica de São Carlos/SP*. Rio Claro: Unesp, 2014 (Tese de Doutorado em Geografia da Unesp).

TIBIRIÇÁ, J. Mensagem enviada ao Congresso do Estado pelo Sr. Dr. Jorge Tibiriçá, presidente do Estado. *Correio Paulistano*, ed. 15411, p. 1-2, 1906. Disponível em <http://memoria.bn.br/DocReader/090972_06/9085>. Acesso em: 31 jul. 2023.

VERSIEUX, D. P.; GONÇALVES, I. A. A criação das fazendas-modelo em Minas Gerais: uma política pública para a educação profissional agrícola na Primeira República (1906-1914). *Revista de História Regional*, v. 18, n. 1, 2013. Disponível em <<https://revistas.uepg.br/index.php/rhr/article/view/3346>>. Acesso em: 5 ago. 2023.

ZARTH, P. A. Tecnologia e agricultura: das práticas rotineiras aos exemplos dos povos cultos. *Primeiras Jornadas de História Regional Comparada*. Porto Alegre, 2000. Disponível em <<http://cdn.fee.tche.br/jornadas/1/s7a5.pdf>>. Acesso em: 15 jul. 2023.

Rua Riachuelo, 42: uma mulher de negócios e a economia da prostituição no extremo Sul do Brasil (1915-1922)*

Riachuelo St., 42: A Business Woman and the Prostitution Economy in the South of Brazil (1915-1922)

João Manuel Casquinha Malaia Santos e
Luís Augusto Ebling Farinatti**

Resumo: O artigo busca contribuir para a compreensão da prostituição enquanto prática econômica no início do século XX, na cidade de Santa Maria (RS). Para isso, lançamos nosso olhar sobre a “casa de tolerância” de Angelina Ilha. Por meio da análise de três processos-crime que envolvem direta ou indiretamente esse local de negócios, observamos como uma mulher organizava a exploração de prostitutas por meio do aluguel de quartos em uma pensão, quais suas estratégias de gestão de seus negócios e de atuação em um mercado ilícito e que envolvia atividades criminosas. Outras fontes como almanaques da região e exemplares do principal jornal da cidade nos ajudaram a compreender a dinâmica da cidade onde um grande número de mulheres praticava as mais diversas formas de comercialização de sexo. O olhar para os aspectos econômicos mostra que a história econômica pode dar importantes contribuições para a compreensão do fenômeno, bem como iluminar a agência de mulheres gerindo negócios.

Palavras-chave: História dos negócios. Comercialização de sexo. Casa de tolerância. Mulheres empresárias. Urbanização.

* Submissão: 21/04/2023 | Aprovação: 23/01/2024 | DOI: 10.29182/hehe.v27i1.922

Este trabalho é resultado de pesquisas realizadas como parte do projeto *História do esporte, do lazer e do entretenimento: política, economia e cultura*, vinculado ao Departamento de História e ao Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal de Santa Maria.

** Respectivamente: (1) Professor do Departamento de História e do Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal de Santa Maria, Brasil | ORCID: 0000-0001-7154-3860 | E-mail: joao.m.santos@ufsm.br | (2) Professor do Departamento de História e do Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal de Santa Maria, Brasil | ORCID: 0000-0003-0853-3752 | E-mail: luis.farinatti@ufsm.br



Abstract: The present work seeks to contribute to the understanding of prostitution as an economic practice in the early 20th century, in the city of Santa Maria/RS. To achieve this goal, we look at Angelina Ilha's "house of tolerance", in the central part of the city. Through three crime cases that directly or indirectly involve this business place, we observed how a woman organized the exploitation of prostitutes by renting rooms in a pension, what her strategies were for managing her business and acting in an illicit market, which involved criminal activities. Other sources such as almanacs of the region and the city's main newspaper helped us to understand the dynamics of the city in which a large number of women practiced the most diverse forms of commercial sex. The look at economic aspects of this kind of activity shows that economic history can make important contributions to the understanding of the phenomenon, such as illuminating the women's agency by managing businesses.

Keywords: Business history. Sex commercialization. Tolerance house. Business women. Urbanization.

JEL: N00.

Introdução

A partir de 1915, a lei que criminalizava a exploração de pessoas que vendiam sexo no Brasil tornou-se mais explícita e mais dura. Esse tipo de crime era tipificado pelo Art. 258, do Código Penal de 1890. Na redação desse artigo podia-se ler que era crime a indução de mulheres na prática de prostituição, seja “abusando” de sua “fraqueza e miséria” ou “constrangendo-as por intimidações ou ameaças”. Ademais, seria crime a prática de prestar “assistência, habitação e auxílios para auferir, direta ou indiretamente, lucros desta especulação”. Para esse tipo de crime, a prisão poderia ir de um a dois anos, com multa variando entre 500\$000 e 1:000\$000.

O texto alterado e aprovado no Congresso Nacional e sancionado pelo então presidente Wenceslau Brás por meio da Lei nº 2.992 de 25 de setembro de 1915 era muito mais evidente quando à exploração de mulheres para fins de prostituição, além de abarcar um conjunto muito maior de atividades. Pelo novo texto, seria considerado crime:

Manter ou explorar casas de tolerância, admitir, na casa em que residir, pessoas de sexos diferentes, ou do mesmo sexo, que ahi se reúnam para fins libidinosos; induzir mulheres, que abusando de sua fraqueza ou miséria, quer constrangendo-as por intimidação ou ameaças a entregarem-se à prostituição; prestar, por conta própria ou de outrem, sob sua ou alheia responsabilidade, qualquer assistência o auxílio ao comércio da prostituição. (Brasil, 1915, p. 242)

Para esse conjunto de ações, previa-se agora a prisão de um a três (e não mais dois) anos e um aumento em 100% no alcance das multas, que passavam a ser de 1:000\$000 a 2:000\$000. O aumento no valor das multas parecia apenas ser uma correção em face da desvalorização da moeda brasileira. Apenas para termos um exemplo, uma assinatura anual do *Jornal do Commercio*, com sede do Distrito Federal, passou de 30\$000 em 1890 para 60\$000 em 1915. No entanto, além de um pequeno aumento da pena máxima (de dois para três anos), o texto explicitava de maneira mais esmiuçada as atividades tipificadas como crimes.

O texto original do Art. 258 foi mantido no final. Mas, antes, foram caracterizadas outras atividades, como admitir em sua residência pessoas de sexos diferentes ou do mesmo sexo para fins libidinosos. Fica óbvia

também a caracterização do termo usado para a designação de estabelecimentos destinados para o fim da exploração comercial de sexo: eram as “casas de tolerância”. Vários fatores podem ter influenciado as mudanças no texto da lei. A atividade poderia estar crescendo, precisando de maior regulamentação, bem como de uma melhor caracterização de atividades passíveis de punição e maior repressão. No entanto, pode também ter a ver com o aumento da urbanização, com a ampliação do controle sobre as populações das cidades e com a busca de moralização do espaço urbano, típicos da Primeira República. No fundo, uma intenção “civilizadora” pode ter entrado em jogo.

O objetivo deste artigo é analisar um tipo específico de atividade de exploração do mercado de sexo que é justamente a manutenção e o gerenciamento de uma casa de tolerância. No caso deste trabalho, um estabelecimento administrado por uma jovem mulher: Angelina Ilha. Reconhecemos que há inúmeros aspectos que devem ser analisados em torno dessas práticas, especialmente se enveredássemos mais profundamente no campo da história social, como as abordagens de uma análise de gênero e de diferentes clivagens como a questão racial no pós-abolição ou as trajetórias das personagens envolvidas. Contudo, seja pela ausência de informação sobre alguns desses aspectos, seja pela necessidade de dedicar estudos específicos para esses temas, eles apenas são tocados de modo lateral neste trabalho.

Menos de um ano após a publicação do novo texto do Código Penal, em Santa Maria (RS), o jornal local *Diário do Interior* noticiou que o promotor público Walter Jobim requereu à delegacia da cidade que fossem feitas investigações policiais sobre as casas de tolerância. A intenção era “promover processo crime contra os infratores da lei, de acordo com as novas disposições contidas no Código Penal em sua recente reforma” (DI, 1916, p. 1).¹ A reforma na legislação penal reverberava rapidamente em Santa Maria, o mais importante entroncamento ferroviário do Rio Grande do Sul e ponto de passagem de inúmeros viajantes em trânsito.

Angelina Ilha, então com 28 anos e natural de Santana do Livramento, cidade brasileira na fronteira com o Uruguai e distante pouco mais de 200 quilômetros de Santa Maria, foi acusada pela promotoria pública de manter uma casa de tolerância na cidade. Angelina Ilha res-

¹ “Os proprietários de casas de tolerância serão processados” (DI1916, p. 1).

pondeu ainda outro processo por agressão e foi ainda testemunha de um terceiro processo por conta de uma agressão cometida por um homem contra uma mulher no seu estabelecimento, que era registrado como uma pensão.

Angelina foi a única pessoa processada por esse tipo de crime em Santa Maria, apesar de inúmeros outros processos-crime entre os anos de 1915 e 1945 apontarem a existência de outras casas de tolerância e restaurantes com a presença de prostitutas. Os processos em que esteve envolvida nos revelam a organização do comércio de sexo em Santa Maria: uma economia à margem dos registros oficiais, realizada com certa regularidade, envolvendo diversos atores, com número elevado de prostitutas oriundas de diferentes regiões (até mesmo de fora do país) e com métodos próprios de gerenciamento do negócio.

Para cumprir nosso objetivo, utilizamos quatro tipos de documentos. Os processos-crime levados a cabo na cidade de Santa Maria no período de 1915 a 1945 foram importantes para mostrar o funcionamento da pensão onde os agentes repressores do Estado acusavam haver prática de exploração de mulheres para fins de prostituição. Foram utilizados almanaques de Santa Maria (editados em 1899, 1917 e 1926) que nos mostram a rápida urbanização da cidade nesse período e uma gama de serviços destinados a atender viajantes, principalmente hotéis e restaurantes. Consultamos ainda as páginas do principal jornal da cidade, de cariz conservador, o *Diário do Interior*, que cobria toda a região central do Rio Grande do Sul. Acessamos notícias sobre acusações a casas de tolerância que não chegaram a ser acionadas judicialmente. Utilizamos também a revista *Mascara*, da cidade de Porto Alegre, onde conseguimos informações sobre uma das hóspedes da pensão de Angelina. Por fim, consultamos os registros da décima urbana de Santa Maria para identificar o proprietário do prédio que Angelina Ilha alugou para fins de montar o seu negócio, os valores do imóvel e dos aluguéis da pensão.

1. Os negócios da prostituição

Para pensar a indústria do sexo a partir de perspectivas econômicas, questões como analisar a demanda e a cadeia de suprimento passam para o primeiro plano. A análise é dificultada por se entrelaçar com diferentes

tipos de legislação tanto nacional quanto local e diferentes posturas dos agentes de poder público e dos próprios envolvidos nesse mercado (Sanders, 2008).

No período das atividades de Angelina, a prostituição não era crime, sendo uma atividade do tipo legal, mas informal. Entretanto, a atividade de manutenção de casa de tolerância era crime, fazendo parte das atividades ilegais criminais. Realizar prostituição ou explorar mulheres que comercializavam sexo fazem parte do que Sanders (2008) chamou de “economia na sombra”, uma economia informal, ilícita, mas tolerada, movendo um número considerável de agentes. Desde quem garante o fornecimento de um local seguro para a prática de sexo comercializado, até as prostitutas, passando por clientes e agentes do Estado destacados para a atividade de repressão (policiais, delegados, escrivãos, promotores e juízes). Há ainda proprietários de prédios locados para servirem de pensões, restaurantes e bares nas imediações, seus proprietários e empregados como garçons e músicos, além de mulheres que vendiam sexo nas ruas. Desse modo, criavam-se bolsões urbanos de entretenimento lícito e ilícito.

Trabalhos que investigam essa atividade (normalmente a feminina) não são novidade. Tampouco estão restritos a recortes temporais mais recentes, principalmente por meio da influência do trabalho de Alain Corbin (1990). Apesar disso, a grande maioria desses trabalhos não tem foco em aspectos econômicos da atividade. Curiosamente, a obra de Corbin (1990) usa termos da economia para analisar questões ligadas à prostituição, como nos capítulos “Depravação sexual e a demanda por prostituição” e “A nova economia dos corpos”. No entanto, a ideia desse autor era entender o “sistema francês” por meio da análise da regulação legal da prostituição e sua desregulamentação na transição do século XIX para o XX.

Apesar de não serem em número elevado de trabalhos, há significativos esforços para aproximações com aspectos econômicos do passado da prostituição. Um dos trabalhos com maior foco na questão econômica é o livro de McGinn (2004), com importantes reflexões para abordagens econômicas do fenômeno da prostituição no chamado “Mundo Romano”. O autor afirma que não conhece nenhum trabalho, seja com foco econômico ou sociológico, que procure, por exemplo, determinar uma estrutura de preços para a prostituição moderna.

No entanto, por ser uma atividade ou ilícita ou envolta por outras

atividades ilícitas, a busca de registros desse tipo de dado torna-se um obstáculo muitas vezes difícil de superar. O próprio McGinn (2004) aponta outro caminho, por meio da análise da propriedade de bordéis, dos preços cobrados por serviços sexuais e as implicações econômicas desses preços, além da compra de escravas prostitutas. Dessa maneira, acreditava poder contribuir para entender o lugar dos bordéis na cidade de Roma e em toda a sociedade romana como um todo.

Victoria Harris (2010) pesquisou a venda de sexo na Alemanha do início da Primeira Guerra ao final da Segunda Guerra. Procurou estabelecer as características econômicas dessa atividade adentrando no campo da descrição dos personagens envolvidos na venda de sexo na Alemanha, como cafetões, clientes e cadeias de oferta e demanda. Tratava-se de uma “Geografia do comércio de sexo”, inspirada em um trabalho anterior da área da Geografia Histórica, de Shumsky e Springer (1981). Esses dois autores procuraram analisar o movimento do *red light district* em São Francisco durante os anos de 1880 e 1934.

Penny Petersen (2013) dialogou com essa abordagem na análise dos bordéis de Minneapolis (EUA). A pesquisa foca nas mulheres proprietárias de bordéis (*madams*) e na constituição de concentrações de bordéis e de prostituição de rua em determinadas áreas da cidade, os Distritos da Luz Vermelha. A autora mostra que dependendo do período na virada do século XIX para o XX, as *madams* mudavam de endereço em busca de locais mais apropriados para o seu tipo de negócio.

Outra autora que investigou os aspectos econômicos do passado da prostituição foi Julia Laite (2012). A autora pesquisou a comercialização de sexo em Londres entre os anos de 1885-1965 a partir da perspectiva da oferta (prostitutas) e da demanda (clientes). Procurou entender o que levava as mulheres a vender sexo e os homens a comprar esse tipo de serviço.

Esse é um aspecto importante para nossa pesquisa. Ele nos mostra a necessidade de percebermos quais características Santa Maria possui enquanto possibilidade de demanda para tantos bordéis e tantas prostitutas. Para além de ser o mais importante entroncamento ferroviário do Rio Grande do Sul – ligando o Estado às fronteiras de dois países (Argentina e Uruguai) a menos de 300 quilômetros –, a cidade constituiu-se a partir da instauração de quartéis militares, chegando a ser o segundo maior destacamento militar do país, atraindo um sem número de homens solteiros e jovens para a região.

Acompanhando a produção internacional, as produções brasileiras apresentam inúmeros matizes, mas poucos dão atenção aos aspectos econômicos dessa atividade. Sem dúvida, o trabalho de Margareth Rago (1991) e de Magali Engel (1989) influenciaram os primeiros trabalhos no Brasil. O livro de Ivonete Pereira (2004) sobre as prostitutas em Florianópolis apresenta características análogas às de nossa pesquisa. Principalmente na parte final da obra, a autora se dedica a entender a prostituição como uma profissão, assim como o papel das cafetinas que gerenciavam pensões no centro da cidade. Dessa maneira, mulheres prostitutas se sustentavam a si e muitas vezes famílias inteiras, inclusive homens. O trabalho de Pereira vai na mesma direção de outros trabalhos importantes como os de Chalhoub (2001), de Soihet (1989) e de Pedro (1994).

A partir dessas leituras, passamos então a colocar o foco na cafetina Angelina Ilha. Nesse caso, qual tratamento deveria ser dado a esse tipo de personagem? Uma das soluções seria tratar por meio da abordagem realizada por Jennifer Aston (2016), que apresentou estudos sobre empreendedorismo feminino nas cidades de Birmingham e Leeds do final do século XIX como um aspecto do engajamento na economia urbana. A autora parte da análise de mulheres donas de estabelecimentos dos mais variados, por meio da observação de cem casos nas duas cidades. No entanto, este trabalho analisa apenas atividades ditas legais naqueles locais. Preferimos o conceito de “mulher de negócios”, mesmo que ilícitos, do que o de “empreendedora”, usada por Aston para analisar as mulheres proprietárias de negócios.

Em nosso caso, cremos que a partir da análise da atuação de Angelina Ilha, podemos ajudar a descortinar um pouco da organização econômica dessa atividade. Adotamos, portanto, uma das perspectivas da história dos negócios, que trabalha com procedimentos de pesquisa que têm em conta uma escala menor de observação. Combinações de variações de escala (do micro ao macro) têm se mostrado úteis para melhor entender esse campo de conhecimento (Friedenson, 2007). Acreditamos que a perspectiva de se pensar a casa de tolerância como um negócio nos dá boas perspectivas para refletir sobre outro tipo de gestão necessária para esse tipo de atividade.

Angelina Ilha escolheu um determinado local, alugou um prédio para fazê-lo de pensão e assim legalizar o negócio. Pode-se saber um pouco

mais sobre a quantidade de mulheres que vendiam sexo em sua pensão, que mulheres eram essas, quanto elas pagavam para praticar a comercialização de sexo em um dos quartos da pensão de Angelina, bem como que meios de gestão de seus negócios ela usava. Podemos ainda conhecer as medidas tomadas por Angelina para atrair clientes, bem como suas estratégias de defesa em face da repressão do Estado a seu estabelecimento.

Os trabalhos aqui levantados dialogam com diferentes temporalidades, espaços, contextos e situações de prostituição. Além disso, cada um deles utiliza definições diferentes, tais como “prostituição”, “venda” ou “comercialização de sexo”. Em nosso caso, interessa-nos apontar as características mais ligadas ao agenciamento da atividade do que da atividade em si. Nosso foco é nas estratégias e decisões de Angelina Ilha, que alugava uma propriedade para fazer de pensão e, por sua vez, alugava os quartos para que mulheres se encontrassem com homens em troca de pagamentos em dinheiro por atividades sexuais.

Por meio das fontes já indicadas, buscamos ilustrar esse aspecto da economia ilícita de Santa Maria. Se pudermos aproximar o gerenciamento da venda de sexo, ou o trabalho levado a cabo por cafetinas como um aspecto da história dos negócios, podemos dar mais atenção para os atores e atrizes envolvidos nos negócios da comercialização de sexo. Podemos ainda levar em conta a participação desses personagens envolvidos nessa atividade econômica em relação a um contexto maior, podendo considerar múltiplas possibilidades de aproximações metodológicas (Decker; Kipping; Wadhvani, 2015).

2. Angelina Ilha: pensão ou casa de tolerância?

Personagens como Angelina Ilha não se encontram em documentações com muita frequência. Muito menos na frequência em que ela apareceu nos processos-crime de Santa Maria. Ao todo, ela aparece em três processos, em dois sendo acusada de cometer crimes e em um como testemunha.

O primeiro processo em que Angelina aparece é uma acusação pelo crime de manter uma pensão na Rua Riachuelo nº 42, região central da cidade, para uso como casa de tolerância, permitindo nesse local a união de pessoas de sexo diferente para fins libidinosos. Naquele período, Santa

Maria configurava-se como uma cidade de intenso fluxo de pessoas, mas nem sempre havia sido assim.

Ao longo do século XIX, o município tinha pouco destaque econômico na província. Nas serras da parte norte, lavradores produziam farinha de mandioca, milho e feijão para os mercados locais e regionais enquanto nos campos do sul uma pecuária de escala relativamente modesta era praticada por criadores de gado de diferentes envergaduras produtivas. O acanhado núcleo urbano abrigava um comércio de médias proporções, favorecendo-se de sua posição, no centro da província, entrecruzamento dos caminhos que ligavam os diferentes polos regionais.

A situação começou a mudar em 1878, com a instalação do núcleo colonial italiano de Silveira Martins há alguns quilômetros da cidade e, principalmente, com a chegada da ferrovia em 1885. Dessa data até as primeiras décadas do século XX, foram inaugurados os trechos ferroviários que ligavam Santa Maria à capital Porto Alegre, a leste. Depois os trechos que foram levando os caminhos de ferro de Santa Maria para oeste até atingir Uruguaiana, na fronteira com a Argentina, e também rumo ao norte, cruzando o Planalto Gaúcho e interligando finalmente a cidade com outros estados.

Nesse contexto, em 1898, instalavam-se na cidade os escritórios administrativos e as oficinas da *Compagnie Auxiliaire de Chemins de Fer au Brésil*, controlada por capital belga. Nas primeiras décadas do século XX, Santa Maria se tornava o mais importante entroncamento ferroviário do estado. Por fim, além desses aspectos, a cidade também foi ganhando destaque como local que abrigava quartéis do exército, sobretudo ao longo da Primeira República.

Todos esses fatores contribuía para que a cidade passasse por um rápido processo de crescimento demográfico, bem como de incremento de sua urbanização. O município passou de 8.228 habitantes, em 1872, para 52.960, em 1920 (Carvalho, 2005). Santa Maria tornava um local de “negócios, de investimentos, de oportunidades de trabalho, de prestação de serviços e de formação humana” (Flôres, 2007, p. 170). Em 1903, por exemplo, foi fundado o Hospital de Caridade, em um processo que implicou a fundação de instituições semelhantes em outras cidades de médio porte do interior do estado, entre 1896 e 1914 (Rossi, 2019).

Ademais, a partir de 1913, foi fundada a Cooperativa de Consumo

dos Empregados da Viação Férrea do Rio Grande do Sul (COOPFER), administrada pelos próprios ferroviários, que contribuía com uma mensalidade, descontada da folha de pagamento. A cooperativa tinha farmácia, padaria, fábrica de bolacha e sabão, açougue, torrefação e moagem de café e alfaiataria, todos à disposição dos cooperados. Para além desses equipamentos, a COOPFER criou a Escola de Artes e Ofícios (Beltrão, 1979).

Muito se destacou a importância que a cidade adquiria como atrativo para migrantes das mais variadas regiões do estado do Brasil e inclusive de outros países (Carvalho, 2005). Para além disso, obras recentes têm destacado que Santa Maria mantinha parcela significativa de população negra, tanto aqueles que já eram livres antes da Abolição (1889) quanto egressos do cativeiro. Além daqueles que haviam constituído a população escravizada de Santa Maria, a cidade devia aparecer como uma região onde havia oportunidade de trabalho e constituição de famílias a muitos outros libertos que para ali migravam (Grijio, 2018). Muitos deles viviam nos bairros de trabalhadores que se localizavam nas periferias do centro da cidade, como era o caso da Vila Rica e Iatararé, ao norte, ou da Aldeia, a sudoeste (Carvalho, 2005).

Nesse processo, Santa Maria ganhava mais aparelhos urbanos que vinham a se somar a toda uma estrutura que se desenvolvia para atender não apenas ao aumento populacional, mas também ao elevado número de pessoas que transitava pela cidade por meio do entroncamento ferroviário. O tradicional centro urbano estruturava-se a partir da Rua do Acampamento (sentido sul-norte) e da Rua do Comércio (sentido oeste-leste), que se encontravam em ângulo na principal praça da cidade, a Praça Saldanha Marinho, conhecido ponto de festas, atos públicos e endereço de um dos principais teatros locais.²

As mudanças referidas acima, sobretudo as decorrentes da ferrovia, induziram transformações importantes na estrutura urbana. Um novo eixo surgia, materializado, sobretudo, mas não somente, na Avenida Progresso, depois renomeada para Avenida Rio Branco. Ela partia da Praça Saldanha Marinho em direção ao norte até chegar à estação ferroviária.

Era ali que se localizavam muitos dos estabelecimentos instalados para atender a um número crescente de população em trânsito. Naquelas

² Em um processo-crime de 1924, a Praça Saldanha Marinho aparece como palco de um baile de carnaval em que um policial foi agredido (AHMSM, 1924).

imediações também estavam alguns dos bares e restaurantes onde era frequente a prática de prostituição.³ As ruas adjacentes do lado leste da Avenida Rio Branco tinham mais bares, restaurantes e também pensões que serviam como prostíbulos. Nos processos-crime analisados sobre Angelina Ilha, são citados nas adjacências de seu estabelecimento mais uma pensão gerida por outra mulher, Maria Camargo, onde se realizava prostituição, mas essa personagem nunca foi investigada.

Com o passar dos anos, o lado leste da Avenida Rio Branco passou a ser conhecido como uma “zona do meretrício”, como aparece em um processo-crime de 1939, quando policiais e praças do exército trocaram tiros por conta de desavenças na “*dancing* Moulin Rouge” (AHMSM, 1924). Por contraste com essa região, o lado oeste da mesma avenida tinha a ocupação dos principais hotéis, pensões e estabelecimentos comerciais da cidade.

Uma observação nos almanaques já citados mostra, por exemplo, o crescimento de estabelecimentos de serviços, principalmente nas propagandas de hotéis. No *Almanach Municipal* de 1899, a maioria das publicidades está ligada a alfaiatarias, armazéns de secos e molhados, fábricas de moer e torrar café, farmácia, fábrica de licores, fábrica de sabão e oficinas de ferreiros (Coelho; Brinckmann, 1898). O segundo almanaque publicado, quase 20 anos depois, muda muito suas publicidades.

O *Almanak Regional Santa Maria – 1917* dialoga com uma outra realidade que condiz com o próprio desenvolvimento da linha férrea e da cidade. Revela também o aumento de fluxo de pessoas em trânsito na região central. Essa publicação apresenta já um número elevado de anúncios de hotéis e pensões. É o caso da publicidade da Pensão Moderna (“cômodos para passageiros e família”), situada na Rua Marechal Floriano (lado oeste do centro da cidade), descrita como “excelente ponto da cidade”. Além disso, possuía diferentes tipos de bebidas nacionais e importadas, cigarros, charutos e cozinha “de primeira ordem, primando pelo asseio” (Moraes, 1917, p. 18).

³ Em um restaurante na Avenida Rio Branco, de propriedade de José Luiz Henke, tinha lugar um baile público. Francisco Assis Corrêa Brito e Manoel Martins de Oliveira estavam sentados à mesa com mulheres e passaram a travar uma discussão disputando uma mesma “amante”, Zelia Pavão. Francisco Oliveira assassinou Manoel Martins e foi preso em flagrante pelo agente policial Alcides Cabrera. O projétil que matou Martins perfurou seu pescoço e feriu o músico da banda que tocava no baile, Alfredo Martins (AHMSM, 1915). P

Outra publicidade, esta de página inteira, era a do Hotel dos Viajantes, fundado em 1882, também no lado oeste da região central da cidade, na Rua Venâncio Ayres. Era de propriedade de uma mulher, a viúva Camila Leon Berthaud. O hotel era apresentado como “um dos melhores do Estado. Primeiro da cidade pelo seu conforto moderno” e “frequentada pela clientela mais seleta” (Moraes, 1917, p. 18).

As publicidades dos hotéis no ramal ferroviário de Santa Maria mostram que a região tinha fluxo de passageiros suficiente para garantir a oferta desses serviços. Apresentam ainda uma disputa desses estabelecimentos por essa demanda por estadias na região, com descrições que demarcavam as diferenças com as pensões que poderiam ser consideradas casas de tolerância – por se localizarem do lado oposto ao de pensões com fama de serem casa de tolerância e por mencionarem diversas características, entre elas o fato de serem frequentadas por “clientela seleta”.

É nesse contexto que podemos notar a presença das atividades variadas de comercialização de sexo na cidade de Santa Maria que se apresentam com frequência nos processos-crime da cidade. Esses processos, arquivados no Arquivo Histórico Municipal de Santa Maria, revelam dois tipos de atividades corriqueiras no período de 1915 a 1945. Havia mulheres negociando sexo em casas noturnas (bares, restaurantes e cafés) e mulheres que viviam em pensões, como era o caso das hóspedes de Angelina Ilha, pagando diárias acima do valor do mercado de hospedagens e recebendo homens para fazer sexo em troca de dinheiro.

Nesta investigação, analisaremos este segundo tipo de atividade: os negócios envolvendo o agenciamento de prostituição em uma pensão. Angelina Ilha alugou o prédio nº 42 da Rua Riachuelo, de propriedade de João Alberto Moreira (AHMSM, 1916- 1917). A rua era paralela à Avenida Rio Branco, do lado leste, ligando a estação férrea à zona central e à Rua do Acampamento.

O primeiro processo acusando Angelina Ilha teve início apenas dois meses após a notificação do promotor Walter Jobim à delegacia da cidade, exigindo investigações policiais contra supostas casas de tolerância. O promotor abriu denúncia incurso nas formas do Artigo 258, por “manter na Rua Riachuelo n. 42, nesta cidade, uma casa de tolerância onde se hospedam mulheres prostituídas, pagando diária e empregando-se no tráfico da prostituição” (AHMSM, 1916). Jobim pedia três anos de prisão e multa.

Os primeiros depoimentos do processo foram colhidos pelo Delegado Octavio M. de Ramos no dia 25 de junho de 1916, menos de um ano após a publicação do novo texto do Artigo 258 do Código Penal. Nessa primeira fase de interrogatórios, apenas duas hóspedes testemunharam. Eram elas Janyra Ramos, 21 anos, natural de Santana do Livramento (mesma cidade de Angelina Ilha), e Lucette Durieux, francesa, de 23 anos.

Janyra Ramos afirmou estar pela segunda vez em Santa Maria. Na primeira vez ficou hospedada na pensão de Maria Camargo, na Rua Dr. Pantaleão (também no lado leste da Avenida Rio Branco) e que atualmente hospedava-se na pensão de Angelina Ilha. Janyra pagava 8\$000 de diária por quarto mobiliado e “mesa” e “alli faz a vida de meretriz”. Afirmou também que nessa pensão “só se hospedam mulheres de vida fácil [...] vivendo do meretrício”. Afirmou ainda que se achava ali hospedada nas mesmas condições uma outra hóspede, Bianca de Tal.

Já no depoimento da hóspede Lucette Durieux, o escrivão colocou que, segundo informação da depoente, aquela era a segunda vez que a francesa se hospedava na “casa de tolerância” de Angelina Ilha. Lucette afirmou que “há tempos” havia vindo de Porto Alegre e que se hospedara no hotel Viajantes (o mesmo anunciado como sendo de luxo no almanaque de 1917), mudando no dia seguinte para a pensão de Angelina. Afirmou que pagava 8\$000 por dia por um quarto com mobiliário e “mesa”. Ela teria se ausentado da cidade e voltado para a pensão de Angelina, sem ser específica na data. Pagava os mesmos 8\$000 por dia como da primeira vez, “fazendo a vida de meretriz”. Afirmou ainda que na casa “hospedam-se seguidamente outras mulheres” que, como ela, faziam “também ali a mesma vida de meretriz”.

Os preços pagos por Janyra e Lucette são elevados em relação aos que se praticavam em outros estabelecimentos de hospedagem. Não foi possível coletar muitos números sobre valores de diárias de hospedagens de hotéis ou de pensões. As publicidades dos almanaques não citam os preços das diárias, algo compreensível, pois esses almanaques não saíam todos os anos.

Em uma das poucas informações, há uma propaganda do Hotel Internacional de Passo Fundo, na capa do jornal *Diário do Interior*, de 8 de outubro de 1916. Tratava-se de um hotel com bebidas nacionais e importadas, charutaria, cozinha, quartos amplos e banho quente e cada

diária custava 5\$000, 3\$000 réis mais barato do que pagavam as hóspedes na pensão de Angelina Ilha. Além disso, Janyra e Lucette foram categóricas ao afirmar que faziam na pensão de Angelina Ilha a “vida de meretriz”, além de confirmarem que outras mulheres viviam ali e faziam o mesmo.

Mesmo que não seja possível realizar melhores comparações sobre os preços cobrados por Angelina em relação a outros estabelecimentos de hospedagem, um dado importante acontece na segunda oitiva das testemunhas e da acusada, na fase secreta da investigação, realizada pelo juiz João Solon Macedonia Soares. Angelina foi intimada a depor e não assinou a intimação por se declarar analfabeta. Quem assinou por ela foram Gastão Miguel e Romano Pereira. Janyra Ramos e Lucette Durieux também assinaram intimação para depor novamente. O oficial de justiça, Antonio Ribeiro de Almeida, também encontrou Bianca de Tal, que assinou como Branca da Grória (*sic*). Na verdade, ela aparece mais adiante no processo como Maria da Gloria.

Angelina afirmou ser natural de Santana do Livramento, com 28 anos e residente há três anos em Santa Maria. Afirmou ter como atividade profissional ser proprietária de uma pensão na Rua Riachuelo nº 42, onde alugava quartos e fornecia “comida a particular”. Quando perguntada se teria provas de sua inocência, afirmou surpreendentemente que era verdadeiro o fato narrado na denúncia, pois efetivamente ela mantinha naquele endereço uma casa de tolerância onde se hospedavam meretrizes, que pagavam 3\$000 de diária e exerciam o “comércio da prostituição”.

Lucette dizia ter 23 anos, ser solteira e residente em Santa Maria há quatro meses. Tinha como emprego serviços domésticos. Alterando o depoimento anterior, dizia ser pensionista da pensão, mas que não exercia a prostituição, pois vivia em “amancebia” com João Londero, também de Santa Maria. Afirmou ainda que pagava 3\$000 por dia por casa, comida e mesa, e não 8\$000, como havia colocado no depoimento ao delegado que investigou o caso. Foi perguntado se era verdade que ela exercia o “comércio da prostituição” em Porto Alegre, ao que Lucette respondeu ser verdade.

Essa pergunta nos mostra que os investigadores deveriam ter alguma pista de que a francesa poderia ser alguma prostituta famosa. Corbin (1990) foi um dos autores que primeiro observou que Buenos Aires e Montevideu foram grandes locais de atração de mulheres europeias em

busca de comercialização de sexo. Santa Maria era uma cidade que passava a estar interligada a essas duas cidades por meio das ferrovias, principalmente na ligação com a capital do Estado, Porto Alegre.

A afirmação de Lucette de que teria vindo de Porto Alegre para Santa Maria próximo do ano de 1916 mostra um deslocamento dessa mulher entre as duas cidades. Nesse movimento pendular entre as duas cidades, observamos Lucette nas páginas da revista de variedades *Mascara*, publicada em Porto Alegre, cerca de quatro anos depois, em 1920. Em uma publicidade do Club Monte Carlo, a francesa era uma das atrações femininas do estabelecimento descrito como o “mais luxuoso salão da capital” de Porto Alegre. Fazia parte do “Grande e escolhido elenco artístico sob a direção do distinto cabaretier Memmo” (Mascara, 1920a, p. 6). Havia várias mulheres anunciadas como de diferentes nacionalidades no elenco: chilena, napolitana, espanhola, argentina, francesa e uruguaia. Lucette era descrita como “cançonetista franco-brazileira” (Mascara, 1920b, p. 7).⁴

Lucette seguiu seu depoimento reafirmando que quando chegou a Santa Maria ficou no Hotel dos Viajantes e depois foi para a pensão de Angelina. Dizia estar “amancebada” com João Londero há cerca de 60 dias, portanto já quando deu o primeiro depoimento, em 25 de junho. Perguntada se as companheiras de pensão exerciam o meretrício, disse que não sabia, nem sabia se elas eram amigadas com alguém, pois passava “o dia e a noite encerrada em seu quarto”. Quando perguntada se a casa de tolerância era ou não frequentada por “homens que a procuram para libertinagem e o deboche”, respondeu que nunca havia vivenciado tal situação.

As alterações em relação ao seu primeiro depoimento eram óbvias: seu modo de vida, o valor que pagava de diária e o fato de saber ou não se outras prostitutas se hospedavam na mesma pensão. Quando perguntada se não era verdade que havia dito ao delegado que pagava oito mil réis (8\$000) por dia e exercia a prostituição, Lucette afirmou ser “engano do delegado”, pois a depoente havia declarado na delegacia “que pagava a Angelina Ilha apenas a diária de 3 mil réis (3\$000)”. Mas não foi só Lucette que mudou seu depoimento.

Janyra Ramos dizia no segundo depoimento que não tinha profissão

⁴ O Club Monte Carlo fazia também publicidade no jornal *O Jacobino* e no jornal *A Federação*.

e vivia à custa de um amigo, residente em Bagé. Afirmava que havia chegado a Santa Maria e se hospedado na pensão 21 dias atrás. Afirmou que Angelina tinha uma casa de tolerância onde moravam três mulheres: ela, Luccette Dirieux e Branca da Gloria. Elas pagavam 3\$000 por dia a Angelina que permitia que exercessem “o meretrício”. Não sabia o motivo que levava homens a procurarem a pensão, pois ela não se prostituía e vivia à custa de seu “amancio”. Perguntada sobre o nome de seu amante, disse que não poderia dizer por ele estar fora da cidade há 29 dias. Disse ainda não saber se a pensão recebia mulheres de outras cidades para fazer prostituição. Em relação à contradição com o primeiro depoimento ao delegado, Janyra respondeu que havia sido meretriz, mas que naquele dia não seria mais, pois vivia com seu amante.

A terceira testemunha de acusação e que não havia dado depoimento ao delegado, foi Maria da Gloria. Afirmava ter 23 anos, ser solteira, sem profissão e que vivia à custa de um irmão, chefe de trem, e de um amigo natural de São Paulo. Residia há quase seis meses em Santa Maria. Viveu cinco meses na Pensão Gaúcha e um mês na pensão da Rua Riachuelo nº 42. Disse que Angelina era proprietária da pensão e que alugava quartos a “raparigas amigadas”. Disse ainda que havia uma sala especial frequentada por homens que iam lá para beber. Que pagava três mil reis (3\$000) pelo quarto, sendo dez tostões (1\$000) pelo quarto e dois mil réis (2\$000) pela pensão. Afirmou não ser verdade que na pensão se hospedavam mulheres que exerciam o comércio da prostituição. Afirmou também que “exercia o meretrício em Porto Alegre”, mas que naquele momento estava “regenerada vivendo apenas com seu amante”. Disse ainda que no “Hotel Gaúcho”, de propriedade de Maria Camargo, exercia frequentemente o comércio da prostituição mediante o pagamento da diária de seis mil réis (6\$000), tão somente pelo aluguel do quarto. As mulheres procuravam dizer que tinham amantes e que, assim, não eram mais prostitutas. Afinal, abrigar mulheres que tinham amantes poderia ser imoral mas não era crime como dar hospedagem a mulheres que usavam os quartos para se prostituir.

O juiz perguntou o nome do amante e do irmão. Branca não quis falar o nome do amante, por este ser homem casado, e o do irmão, funcionário dos trens, porque ela o envergonharia por ter-se “desviado da vida”. Sobre o fato de as outras duas hóspedes serem meretrizes, disse que não sabia, pois, seu quarto ficava do outro lado da casa. O juiz perguntou

ainda se a pensão recebia mulheres de outras cidades para exercerem ali a prostituição, e Branca afirmou que isso não era verdade. Deu como exemplo o fato de que oito dias atrás, “duas amiguinhas da testemunha de nome Gasparina e Leonor” procuraram a pensão da ré para aí se hospedarem, “sendo-lhes dito que só raparigas amasiadas aí obteriam quarto. Que as aludidas mulheres se hospedaram no “Hotel Gaúcho de propriedade de Maria Camargo”. Maria da Glória, além de testemunhar inocentando Angelina Ilha, ainda denunciava Maria Camargo, dando nome ao seu estabelecimento, revelando valores cobrados por ela para gerenciar uma casa de tolerância e nomes de prostitutas ali hospedadas.

Em sua defesa, Angelina Ilha convocou mais três testemunhas: o proprietário do prédio onde funcionava a pensão e mais dois vizinhos. João Alberto Moreira, 73 anos, casado, capitalista, arquiteto, residente em Santa Maria desde 1906, era o proprietário do prédio que alugava para Angelina e do prédio vizinho, no número 40 (AHMSM, 1916-1917). Afirmou que, como vizinho, nunca soube de nenhuma imoralidade na casa. O promotor perguntou se era verdade que residiam meretrizes na pensão de Angelina, ao que João respondeu que Angelina dava hospedagem “a toda a qualidade de pessoas que aqui vem de passagem” e por isso era possível que houvesse meretrizes na pensão, mas que ele não sabia.

A segunda testemunha de defesa foi Constantino Gomes, 62 anos, espanhol, capitalista, casado e residente em Santa Maria desde 1888, vizinho da pensão de Angelina. Foi inquirido pela defesa se havia presenciado alguma desordem ou ato de imoralidade naquele local, ao que afirmou que não tinha conhecimento de nada do tipo. Também foi perguntado pelo promotor se sabia da hospedagem de prostitutas na pensão, ao que respondeu saber que se hospedavam moças, mas que não sabia se eram prostitutas.

A terceira testemunha era Cyrillo von Coeneghem, 52 anos, casado, comerciante, belga, residente na cidade desde 1910, provavelmente parte comunidade belga que acompanhou a instauração da companhia de mesma nacionalidade que controlava as estradas de ferro de Santa Maria. Cyrillo também afirmou ser vizinho de Angelina e que ela vendia “pensão para fora”, ou seja, comercializava refeições para quem não se hospedava na pensão. Entretanto, negou que houvesse presenciado qualquer ato de imoralidade ou mesmo a prática da prostituição na pensão.

Mesmo com essas testemunhas a favor e com advogado de defesa pleiteando o arquivamento do processo por falta de provas, o mandado de prisão foi expedido dia 29 de agosto. Angelina não chegou a ser presa, pois pagou fiança de 400\$000 (valor equivalente a 50 diárias de 8\$000 que cobrava das meretrizes) e respondeu o processo em liberdade.

José Joaquim de Andrade Netto e Escobar Bueno foram nomeados procuradores de Angelina Ilha e, como advogados, assumiram a defesa da acusada. Seus novos advogados apresentaram novas provas, como o recibo do pagamento do imposto de 36\$300 para a Intendência Municipal de Santa Maria por “casa de pensão licenciada”, com data de 16 de abril de 1916, para o exercício do ano fiscal de 1915. Ou seja, a defesa apresentava a prova de que o poder público reconhecia ser aquele estabelecimento uma pensão. Os advogados apresentaram também alegações de que a publicação da lei só se deu em setembro de 1915 e que em Santa Maria se tomou conhecimento muito mais tarde da alteração do Código Penal, o que foi rejeitado pelo juiz.

O longo processo arrastou-se por mais de um ano. Para o julgamento, vinte jurados foram convocados, todos homens, e desses, cinco foram sorteados. O julgamento foi realizado, mas foi anulado por conta de problemas “com as perguntas que foram feitas ao júri”. Em novo julgamento, já no ano de 1917, no interrogatório, Angelina Ilha disse que sua profissão era serviços domésticos. Foi inocentada por unanimidade de votos às duas acusações: que não mantinha casa de tolerância e que não admitia em sua pensão pessoas para fins libidinosos.

No segundo processo-crime em que Angelina aparece, sua pensão foi local de um crime de agressão (AHMSM, 1920). Apesar de descrições conflitantes e de mudanças nos depoimentos, podemos compreender mais algumas particularidades do funcionamento dessa pensão. De acordo com algumas das testemunhas, no dia 13 de julho de 1920, uma terça-feira, às 11 horas da noite, encontravam-se na pensão dois homens e duas mulheres bebendo cerveja e servidos por um empregado de Angelina, Geraldo de Oliveira.

Um desses homens era Sebastião Soares, solteiro, 28 anos, empregado do comércio e réu no processo. Sebastião foi acusado pelo promotor público *ad hoc* Aureliano Gomes da Costa de dar uma “bengalada” em Aracy Fontoura Mena Barreto, causando ferimentos com sangue na ca-

beça. Angelina foi arrolada como testemunha, juntamente com Noêmio Lemos, que se encontrava bebendo cerveja na pensão, e Geraldo de Oliveira, o empregado da pensão. Alguns detalhes nesse processo são importantes. Por exemplo, Aracy não morava na pensão e disse que estava ali “a passeio” e apenas para conversar com algumas pessoas. Esse é o único documento que apresenta os homens na pensão, ou os supostos clientes que frequentavam a casa de tolerância.

O próprio Sebastião deu depoimento e disse apenas ser inocente e que seu advogado apresentaria as provas. Já Noêmio Lemos, 22 anos, solteiro, afirmou estar hospedado na pensão e que apenas ouviu do seu aposento a discussão vinda do salão, mas que não chegou a presenciar a agressão. Angelina, dessa vez testemunha, disse que estava em um aposento ao lado e que foi chamada já após a agressão a Aracy. Disse que soube por meio da outra testemunha, Geraldo de Oliveira, 26 anos e empregado da pensão, que Sebastião havia fugido.

Geraldo nos dá uma descrição que auxilia na compreensão de como o negócio era ambientado. Afirmou que no salão da pensão estavam Noêmio Lemos, o Tenente Teixeira, Sebastião Soares e as mulheres Leonor Cabral e Aracy Mena Barreto. Geraldo servia cerveja a todos. De acordo com seu depoimento, ele se ausentou para lavar copos na cozinha e ouviu grande algazarra e gritos. Quando chegou ao salão, Aracy já estava sangrando e o Tenente Teixeira segurava Sebastião. De acordo com a defesa de Sebastião, a agressão se deu porque Aracy teria contado histórias dele com outras meninas para Leonor, que era “amante” de Sebastião. Outro detalhe desse processo é que o Tenente Teixeira, apontado pelo funcionário da pensão como testemunha ocular da agressão e que teria inclusive segurado o agressor, sequer foi arrolado como testemunha, quer pela promotoria pública, quer pelo advogado de defesa.

No segundo depoimento, a fala de Geraldo mudou, passando a afirmar que não tinha certeza se tinha sido Sebastião o agressor. Por esse motivo, o advogado da agredida, Alfredo Lima, declarou que seu segundo depoimento era “muito de indústria, porque se tratando de um creoulo, garçom de uma pensão de mulheres públicas, facilmente o réu conseguiu comprá-o, para em seu depoimento fazer uma retratação”. Para o advogado, Geraldo havia sido “subornado pelo acusado” e o motivo desse suborno seria o fato de ser um “creoulo”, mostrando explicitamente o

racismo de Alfredo Lima e a possibilidade de uso da cor da pele como justificativa para desacreditar uma testemunha. Além disso, atestou que a pensão era local de “mulheres públicas”.

Em 1922, Angelina aparece em um novo processo-crime (AHMSM, 1922), desta vez acusada de agredir uma hóspede sua na pensão, Maria Idalino Dias (agressão que era enquadrada como crime de ferimentos no Artigo 303 do Código Penal de 1890). Angelina trancou Maria em um quarto da pensão, jogou um jarro em sua cabeça e depois atirou Maria na cama e passou a espancá-la. Só parou quando outra hóspede, de nome Antonietta, pulou a janela do quarto para conter a fúria de Angelina. Maria Idalino foi à delegacia e prestou queixa ao Delegado Octavio Lemos, ainda em dezembro de 1921. Fez exame de corpo de delito, onde foram comprovadas as agressões. No processo há inclusive uma fotografia do vestido da vítima com grandes manchas de sangue.

As mulheres hóspedes da pensão foram convocadas pelo juiz distrital Coriolano Albuquerque: Antonieta de Oliveira, Maria Velasques, Enedina Correia e Joannin Pisseti. Além das hóspedes, foram convocados a testemunhar Antonio Silveira e o *chauffeur* Geraldo “de Tal”.

No interrogatório, Angelina afirmava ter 37 anos, o que parece estranho, uma vez que no processo de 1917, portanto cinco anos antes, ela afirmou ter 28 anos. Também afirmou viver em Santa Maria há quatorze anos, quando cinco anos antes dizia viver na cidade há apenas três anos. Angelina defendeu-se da acusação dizendo que Maria Idalino brigou com Maria Velasques em frente ao Cabaret Minas Gerais e que ao retornarem à pensão voltaram a se agredir e que seu papel foi tentar separar. Ainda segundo a acusada, Maria Idalino não teria gostado e teria ofendido Angelina ao dizer que suas filhas eram “prostitutas”, tentando agredir Angelina, que apenas se defendeu.

Antonieta de Oliveira, de 28 anos, confirmou a história de Angelina. Maria Velasques e Enedina, também hóspedes da pensão, tinham 17 anos e também confirmaram a história de Angelina. Acrescentaram que, ao final da surra, Angelina colocou Maria Idalino para fora da pensão.

Angelina contratou como advogado Julio Rafael de Aragão Bozano, que aparece, no livro *História da Comarca de Santa Maria (1878-1978)*, na lista de “homens que ajudaram a erguer o edifício judiciário santamariense” (Cardoso, 1979, p. 100). Na segunda fase do julgamento, após

novos interrogatórios, Maria Velasques e Enedina ainda mudaram levemente seus depoimentos, dizendo que Angelina apenas empurrou Maria Idalino para fora da pensão. Maria Velasques ainda confirmou que Maria Idalino era sua inimiga e que ela teria cometido as agressões e não Angelina. Joannin afirmou que não viu essa briga e, portanto, não sabia opinar. As demais testemunhas também afirmaram que a briga havia começado na rua e que Angelina só colocou Maria Idalino para fora da pensão. Mesmo assim, Angelina teve o mandado de prisão expedido, mas pagou 500\$000 de fiança por meio de seu advogado para cumprir pena em liberdade, dado que os ferimentos foram considerados leves. O jovem advogado Julio Bozano recorreu, mas não conseguiu reverter a pena.

As diferenças entre a história contada pela vítima Maria Idalino sobre a agressão contrastam em demasia com as histórias contadas por todas as outras testemunhas do processo. Amanuense Machado foi o perito responsável por examinar o vestido. Afirmou que o vestido estava com grandes manchas de sangue na parte da frente, “como se sobre elle houvesse quantidade de sangue vertido”. O perito da lesão corporal foi o Dr. Synduipho de Azevedo, que assinou o laudo confirmado a agressão física com “instrumento contundente”.

Informações conflitantes, depoimentos modificados e discursos que não se encaixam nos dão uma pista da complexidade dos negócios envolvendo o comércio do sexo nos primeiros anos do século XX no sul do Brasil. Uma “economia na sombra” que envolvia várias pessoas de diferentes naturezas e que se organizavam em torno de um negócio que era ilegal, mas informal e tolerado. Negócio que envolvia criatividade e estratégia, mas também exploração e violência.

3. Considerações finais

Os três processos-crime analisados mostram um pouco sobre o funcionamento da casa de tolerância, sua gestão por parte de Angelina, o tipo de mulheres que ali faziam programas e também um pouco sobre os clientes homens da pensão. Além disso, apresentam um pouco mais do submundo da economia ilícita da exploração da prostituição.

Angelina Ilha manteve seu negócio na Rua Riachuelo, nº 42 ao menos por oito anos (de 1915 a 1922), mesmo após o primeiro processo que

investigou sua pensão e com as declarações das hóspedes (ao menos no primeiro depoimento) de que eram mesmo meretrizes e que pagavam alto valor para receberem homens na pensão. Angelina não teve receio de manter sua casa de tolerância funcionando, no mínimo, por mais seis anos no mesmo local, em rua paralela a importantes artérias da cidade, mas localizada do lado leste, região identificada como “zona do meretrício”.

A primeira investigação se deu logo após a alteração da lei. Isso provavelmente se deveu a uma conjugação da promulgação da lei e, provavelmente, certa animosidade preexistente entre Angelina e alguma autoridade. Afinal, não houve ações repressoras semelhantes sobre outras casas de tolerância, apesar de elas serem citadas pelas testemunhas envolvidas no processo que acusava Angelina de ser proprietária de uma casa de tolerância.

Por outro lado, o funcionamento da pensão nos anos posteriores indica que esse tipo de repressão (via judicial) cessou ou que Angelina conseguiu contorná-la. Um fato que pode ter contribuído para que não prosseguisse a repressão a casas de tolerância na cidade foi que, em dezembro daquele mesmo ano de 1916, o promotor envolvido no caso foi transferido para a cidade de São Gabriel, em razão de desavenças entre grupos da elite local (Beltrão, 1979).

Podemos perceber também que Angelina cobrava um alto valor para o período para deixar suas hóspedes praticarem a prostituição. Se um hotel de alto padrão na região custava 5\$000, é bastante elevado o valor de 8\$000 citado no primeiro depoimento de duas hóspedes da pensão no primeiro processo. Depois, quando houve a mudança nos depoimentos, o valor colocado foi de 3\$000, sendo 1\$000 a hospedagem e 2\$000 a pensão, o que demonstra valores bem mais próximos da realidade se fosse uma simples pensão no centro da cidade.

Mas a pensão de Angelina não era uma pensão qualquer. E ela cobrava caro para correr o risco de cometer o crime de ter uma casa de tolerância e de deixar mulheres receberem homens para “fins libidinosos”. No processo de 1916, uma das testemunhas indica que ali havia ainda uma sala especial, onde os homens iam para beber, o que é confirmado pelo caso narrado no processo de 1920.

Angelina mostrava força até para fazer outras pessoas assumirem seus crimes. No processo de agressão de 1922, uma das mulheres, de apenas 17 anos, colocou em seu depoimento que teria sido ela a agressora, e não

Angelina. Podemos levantar aqui uma hipótese, muito difícil de ser comprovada: devido às características das agressões das quais Angelina foi acusada e culpada em 1922, muita gente poderia ter receio da proprietária da pensão.

Quanto aos ganhos do negócio de Angelina, tratava-se de uma pensão com mulheres, que recebia altas diárias e que ainda vendia cerveja a homens. Angelina dava emprego a um homem negro, que trabalhava como garçom. Recebia em seu recinto empregados do comércio e até um tenente do exército. Tinha sempre mulheres jovens hospedadas em sua pensão, algumas vindas de lugares como São Paulo e até mesmo a França. Nos três processos, foi possível identificar ao menos oito mulheres, entre os 17 e os 26 anos. Sua receita não deveria ser das menores, uma vez que teve dinheiro para contratar um dos principais advogados da cidade e para pagar duas fianças de valores altos para uma proprietária de uma pensão popular (400\$000 e 600\$000).

Os processos mostram ainda uma outra mulher dona de casa de tolerância, atestando que Angelina não era a única mulher na exploração de negócios ligados à prostituição. Lembremos que, no primeiro processo analisado aqui, a testemunha Branca da Glória indica que, enquanto estava hospedada na pensão de Angelina Ilha, não exercia a prostituição, mas que o fizera quando vivia no Hotel Gaúcho, de propriedade de Maria Camargo. Disse ainda que duas “amiguinhas suas” haviam procurado recentemente a casa de Angelina para se hospedarem, o que foi negado pela ré, pois aquele era um lugar apenas para “raparigas amasiadas”. As mulheres, então, teriam ido se hospedar no Hotel Gaúcho. Talvez se possa ler aqui uma tentativa não apenas de legitimar as atividades de Angelina, como também de incriminar um estabelecimento concorrente.

Por fim, o objetivo inicial era mostrar alguns elementos envolvidos em atividades de exploração do mercado de sexo, no nosso caso, a manutenção e o gerenciamento de uma casa de tolerância administrada por uma mulher, Angelina Ilha. O caminho realizado nesta pesquisa mostra inúmeros potenciais de pesquisa ainda não trilhados, principalmente a utilização da observação das práticas ilícitas para a compreensão dos processos de urbanização, da experiência social e das trajetórias das mulheres que exerciam a prostituição, além da própria constituição de mercados de entretenimento particulares, em zonas urbanas específicas.

Nesse sentido, imaginamos que uma abordagem com análise de gênero tem muito a dizer, já que estamos diante de um negócio gerido por uma mulher, onde as pessoas que exercem a prostituição também são mulheres, mas os clientes são homens, como também o são todos os agentes do aparelho repressivo do Estado e também os advogados de defesa que se envolvem no caso. As mulheres que aparecem nessa história eram, em geral, jovens, de fora de Santa Maria e estavam na cidade há pouco tempo. Havia entre elas desde uma cançonetista francesa até meninas menores de idade. Desde uma jovem natural de São Paulo e cujo irmão trabalhava na ferrovia (Branca da Glória) até outra moradora de uma cidade de fronteira que estava em Santa Maria havia menos de um mês, alegando ter um amante que também não era da cidade (Janyra Ramos). Certamente a busca de maiores detalhes sobre suas condições, como, por exemplo, a questão da cor da pele, sobre o que não há informação nos processos (e que inclui um corte racial ao lado do gênero), é uma importante via de análise aberta para o futuro.

O olhar para esses aspectos econômicos mostra que a história econômica pode contribuir para a compreensão de fenômenos como a agência de mulheres gerindo negócios sozinhas e inseridas no mercado de trabalho. Esse passo inicial é um esforço de trazer esse tipo de atividade de uma “economia na sombra” para dentro do campo da história econômica. Trata-se de uma tentativa de mostrar o potencial que há no manuseio de fontes diversas (como os processos-crime) e de temáticas pouco visitadas pela área (como a gestão de casas de tolerância, ou até a prostituição em si).

Referências

ARQUIVO HISTÓRICO MUNICIPAL DE SANTA MARIA (AH-MSM). *Arquivo do Poder Executivo*. Fundo da Intendência Municipal, Livros 1916 e 1917.

ARQUIVO HISTÓRICO MUNICIPAL DE SANTA MARIA (AH-MSM). *Processo-crime n. 124*, Santa Maria, Juízo de Comarca Escrivania do Jury e Execuções Criminaes Santa Maria da Boca do Monte, 1915.

ARQUIVO HISTÓRICO MUNICIPAL DE SANTA MARIA (AH-MSM). *Processo-crime n. 133*, Santa Maria, Juízo de Comarca Escrivania do Jury e Execuções Criminaes Santa Maria da Boca do Monte, 1916.

ARQUIVO HISTÓRICO MUNICIPAL DE SANTA MARIA (AH-MSM). *Processo-crime n. 218*, Santa Maria, Escrivania do Jury e Execuções Criminaes de Santa Maria, 1920.

ARQUIVO HISTÓRICO MUNICIPAL DE SANTA MARIA (AH-MSM). *Processo-crime n. 264*, Santa Maria, Escrivania do Jury e Execuções Criminaes de Santa Maria, 1922.

ARQUIVO HISTÓRICO MUNICIPAL DE SANTA MARIA (AH-MSM). *Processo-crime n. 311*, Santa Maria, Juízo de Comarca Escrivania do Jury e Execuções Criminaes Santa Maria da Boca do Monte, 1924.

ARQUIVO HISTÓRICO MUNICIPAL DE SANTA MARIA (AH-MSM). *Processo-crime n. 531*, Santa Maria, Juízo de Comarca Escrivania do Jury e Execuções Criminaes Santa Maria da Boca do Monte, 1924.

COELHO, C.; BRINCKMANN, C. *Almanach Municipal da Cidade de Santa Maria da Bocca do Monte para o anno de 1899*. Santa Maria: Officinas typ. d'O Combatente, 1898.

ASTON, J. *Female entrepreneurship in nineteenth-century England. Engaged in urban economy*. Londres: Palgrave MacMillan, 2016.

BELTRÃO, R. *Cronologia histórica de Santa Maria e do extinto município de São Martinho (1787-1930)*. Canoas: Editora La Salle, 1979.

BRASIL. *Coleção de Leis do Brasil de 31 de dezembro de 1915*, v. 001, col. 1, p. 242.

CARDOSO, E. *História da Comarca de Santa Maria (1878-1978)*. Santa Maria: Editora Livraria Palotti/ Imprensa Universitária – UFSM, 1979.

CARVALHO, D. *Entre a solidariedade e a animosidade: as relações interét-*

nicas dos populares (Santa Maria - 1885/1915). São Leopoldo: Unisinos, 2005 (Dissertação de Mestrado em História da Unisinos).

CHALHOUB, S. *Trabalho, lar & botequim: o cotidiano dos trabalhadores no Rio de Janeiro da belle époque*. Campinas: Editora da Unicamp, 2001.

CORBIN, A. *Women for hire: prostitution and sexuality in France after 1850*. Cambridge: Harvard University Press, 1990.

DECKER, S.; KIPPING, M.; WADHWANI, R. D. New business histories! Plurality in business history research methods. *Business History*, v. 57, n. 1, p. 30-40, 2015.

ENGEL, M. *Meretrizes e sutores: saber médico e prostituição no Rio de Janeiro (1840-1890)*. São Paulo: Editora Brasiliense, 1989.

FLÔRES, J. *Fragmentos da história ferroviária brasileira e rio-grandense: fontes documentais, principais ferrovias, Viação Férrea do Rio Grande do Sul (VFRGS), Santa Maria, a "Cidade Ferroviária"*. Santa Maria: Palotti, 2007.

FRIEDENSON, P. Business and Business History. In: JONES, Geoffrey; ZEITLIN, Jonathan. (Org.). *The Oxford handbook of Business History*. Norfolk: Oxford University Press, p. 9-36, 2007.

GRIJIO, Ê. *"No alvoroço da festa, não havia corrente de ferro que os prendesse, nem chibata que intimidasse": a comunidade negra de Santa Maria e sua Irmandade do Rosário (1872-1942)*. Santa Maria: Câmara Municipal de Vereadores, 2018.

HARRIS, V. *Selling sex in the reich: prostitutes in German society, 1914-1945*. Nova Iorque: Oxford University Press, 2010.

JORNAL *Diário do Interior* (DI). Santa Maria, 27 de abril de 1916, p. 1.

LAITE, J. *Common prostitutes and ordinary citizens: commercial sex in London, 1885-1965*. Londres: Pallgrave MacMillan, 2012.

McGINN, T. *The economy of prostitution in the Roman world: a study of social history and the brothel*. Michigan: The University of Michigan Press, 2004.

MORAES, A. *Almanak Regional Santa Maria – 1917*. Santa Maria: Filial da Livraria do Globo, 1917. (Acervo: Casa de Memória Edmundo Cardoso)

PEDRO, J. *Mulheres honestas e mulheres faladas: uma questão de classe*. Florianópolis: Editora da UFSC, 1994.

PEREIRA, I. “*As decaídas*”: *prostituição em Florianópolis (1900-1940)*. Florianópolis: Editora da Universidade Federal de Santa Catarina, 2004.

PETERSEN, P. *Minneapolis Madams: The lost history of prostitution in the Riverfront*. Minneapolis: University of Minnesota Press, 2013.

RAGO, M. *Os prazeres da noite: prostituição e códigos da sexualidade feminina em São Paulo (1890-1930)*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1991.

REVISTA *Mascara*. Porto Alegre, ano 3, n. 11, p. 7, 1920a.

REVISTA *Mascara*. Porto Alegre, ano 3, n. 12, p. 7, 1920b.

ROSSI, D. *Assistência à saúde e à pobreza no interior do Sul do Brasil (1903-1913)*. Rio de Janeiro: Fundação Oswaldo Cruz, 2019 (Tese de Doutorado em História das Ciências da FOC).

SANDERS, T. Selling sex in the shadow economy. *International Journal of Social Economics*, v. 35, n.10, p. 704-716, 2008.

SHUMSKY, N.; SPRINGER, L. San Francisco's zone of prostitution, 1880-1934. *Journal of Historical Geography*, v. 7, n.1, p. 71-89, 1981.

SOIHET, R. *Condição feminina e formas de violência: mulheres pobres na ordem urbana. 1890-1920*. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 1989.

As maiores firmas industriais de Rio Claro (SP) na primeira metade do século XX (1918-1945)*

The Largest Industrial Firms in Rio Claro (SP) in the First Half of the 20th Century (1918-1945)

Gustavo Pereira da Silva e Nicolý Gomes Barrotti**

Resumo: A historiografia econômica descreve a formação da indústria paulista como uma decorrência da acumulação no núcleo do setor cafeeiro e este capital vazando aos investimentos industriais que, muitas vezes, traduzia-se na formação de pequenas e médias empresas capitaneadas por imigrantes. Todavia, no caso do município paulista de Rio Claro, há poucos dados sobre quais eram as maiores firmas industriais na primeira metade do século XX, seu operariado e o vulto de seus capitais. Apoiado em fontes primárias (estatísticas industriais), o artigo visa dar uma contribuição aos estudos sobre a formação industrial paulista ao analisar quais eram as maiores firmas industriais rio-clarenses nos anos de 1918, 1931, 1937 e 1945, evidenciando que a industrialização local foi fortemente influenciada pela presença das Oficinas da Cia. Paulista de Estradas de Ferro, que era o maior estabelecimento do município de acordo com seu número de operários.

Palavras-chave: Rio Claro. Indústria. Operariado. Grandes empresas.

Abstract: Economic historiography describes the formation of industry in São Paulo as a result of accumulation in the core of the coffee sector and this capital leaking to industrial investments, which often resulted in the formation of small and medium-sized companies led by immigrants.

* Submissão: 14/08/2023 | Aprovação: 07/02/2024 | DOI: 10.29182/hehe.v27i1.940

** Respectivamente: (1) Departamento de Economia da Universidade Federal de São Carlos (UFSCar) Brasil | ORCID: 0000-0002-3943-6130 | E-mail: gustavopsilva@ufscar.br | (2) Departamento de Economia da Universidade Federal de São Carlos (UFSCar) Brasil | ORCID: 0009-0000-6060-7638 | E-mail: nicolygomesbarrotti@gmail.com



However, in the case of the São Paulo municipality of Rio Claro, there is little data on which were the largest industrial firms in the first half of the 20th century, its workforce and the size of its capital. Supported by primary sources (industrial statistics), the article aims to make a contribution to studies on the industrial formation of São Paulo by analyzing which were the largest industrial firms in Rio de Janeiro in the years 1918, 1931, 1937 and 1945, showing that local industrialization was strongly influenced by the presence of the Cia. Paulista de Estradas de Ferro which was the largest establishment in the municipality according to its number of workers.

Keywords: Rio Claro. Industry. Working Class. Big companies.

JEL: N16. N36. N66.

Introdução

O município de Rio Claro é uma cidade do interior paulista de 196 anos que ocupa uma área de 498.422 km², formada pelos distritos de Ajapi e Assistência e pelos povoados de Batovi e Ferraz. O município é composto por cerca de 201.418 mil habitantes, segundo o Censo do IBGE 2022, e ocupa o 34º lugar no ranking brasileiro de municípios com melhores IDH (Índice de Desenvolvimento Humano) de acordo com o Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD) de 2010. Além disso, possui um PIB *per capita* de 47,8 mil reais, sendo o 101º município com o maior PIB do país.

As origens econômicas da localidade conjugam-se à própria evolução da economia paulista no século XVIII e XIX. Com as descobertas auríferas nas Minas Gerais e em Mato Grosso, a região do atual município passou a ser um ponto de pouso para as tropas que seguiam rumo ao interior, suscitando um comércio local de gêneros de subsistência por volta do ano de 1720. Pouco mais de um século adiante, a capela curada de São João Batista de Rio Claro, que tinha sido criada em 1827, foi elevada à categoria de *freguesia* no ano de 1830, quando a economia local se notabilizava pelo predomínio dos engenhos de açúcar. Em 1857, a freguesia foi elevada à categoria de *cidade* – desmembrando-se dos municípios de Limeira e Mogi Mirim – e, concomitantemente, as lavouras rio-clarenses converteram-se em cafezais, atividade que se tornou o esteio da economia local até 1930 (Dean, 1977; Bilac, 2001).

A historiografia econômica sobre Rio Claro tem forte influência do pioneiro trabalho de Dean (1977). Seu estudo sobre o sistema de trabalho na lavoura rio-clarense entre 1820-1920 explora a formação da economia local açucareira e, posteriormente, sua conversão ao café, indicando os capitalistas que financiaram embrionariamente essas atividades e a transição de mão de obra escrava ao trabalhador livre assalariado, principalmente na figura do imigrante. Em que pese apresentar uma interessante relação entre produção cafeeira e salários dos imigrantes, o autor acaba não concentrando sua análise na formação do setor manufatureiro na localidade.

O trabalho de Santos (2000) tem por objetivo discutir o processo de urbanização de Rio Claro, no período de 1850-1906, em que houve vasta expansão dos cafezais na região do Oeste Paulista. O autor toma

como ponto de partida as primeiras experiências com trabalhadores livres da região, inclusive imigrantes alemães, e a contribuição da linha férrea para a urbanização da cidade. Em seus resultados, Santos destaca que o setor de serviços se expandiu com a chegada da estrada de ferro e foi o que mais cresceu ao responder por uma demanda existente ao norte e a oeste da cidade, além de ter feito de Rio Claro um centro regional de serviços.

Grandi (2006; 2007; 2020) faz uma análise histórica da primeira companhia ferroviária instalada na cidade, a Companhia Estrada de Ferro de Rio Claro – criada em 1884 e adquirida em 1892 pela Cia. Paulista de Estradas de Ferro. Em seus trabalhos, a companhia ferroviária rio-clarense é objeto de análise em que fica evidente sua alta lucratividade por conseguir carrear a produção cafeeira de uma região em franca expansão agrícola, cenário que se manteve após a compra da ferrovia pela Cia. Paulista em 1892. Ademais, os trabalhos mencionam os efeitos positivos que a linha férrea gerou em outros setores da economia local, como a formação das oficinas de reparos ferroviários em 1892.

De outra parte, no que tange à formação da indústria rio-clarense, os trabalhos de Selingardi-Sampaio (1987; 2012) buscam fazer uma análise da evolução da estrutura industrial local, nomeando o período 1873-1929 como a “fase pioneira” e trazendo dados absolutos do número de empresas e em seus respectivos setores manufatureiros. Todavia, esses dados não detalham o capital dessas empresas, os nomes dos empresários, a quantidade dos empregados, impossibilitando termos uma melhor noção de quais setores eram os mais relevantes na indústria rio-clarense da Primeira República e quais seriam as maiores empresas.¹

Considerando os trabalhos apresentados acima, percebe-se que há uma lacuna na historiografia sobre como o avanço da lavoura cafeeira se expressou na formação da economia industrial no município de Rio Claro na primeira metade do século XX. Dessa forma, nosso estudo se calcará na tentativa de demonstrar quais eram as principais empresas manufatureiras na cidade de Rio Claro no ano de 1918, no período 1928-1937 e

¹ Cabe mencionar o estudo de Fileni (2004) que busca entender como se deu a participação do município de Rio Claro no processo de interiorização da indústria paulista e conclui que, a partir da década de 1970, a cidade vivenciou um desenvolvimento em ritmo acelerado, com a implantação de indústrias de médio e grande porte, multinacionais, surgimento de novos bairros e a consolidação de um Distrito Industrial.

no ano de 1945, com dados que não foram analisados detalhadamente nos trabalhos de Selingardi-Sampaio (1987; 2012).

Essa análise terá como recorte temporal o período entre 1918 e 1945, tendo em vista as fontes primárias arroladas: a *Estatística Industrial para o município de Rio Claro*, para o período 1918-1919; a *Estatística Industrial do Estado de São Paulo*, no período 1928-1937; e os dados do *Catálogo das Indústrias do Estado de São Paulo (exclusive o município da Capital)*, para o ano de 1945 – fontes primárias disponibilizadas digitalmente pela Fundação SEADE.

O objetivo principal do artigo é dar uma contribuição ao debate sobre a industrialização de pequenas e médias cidades do interior paulista, a partir da análise do processo de formação de um setor industrial na cidade de Rio Claro na primeira metade do século XX, destacando, ademais, os maiores estabelecimentos industriais da localidade no período 1918-1945. Em linhas gerais, o artigo busca trabalhar a relação entre café, imigração e a indústria rio-clarense à semelhança do trabalho de Lanza e Lamounier (2014), que destacaram junto ao avanço da cafeicultura ribeirão-pretana na Primeira República a formação de grandes empresas naquela localidade paulista.

No processo de industrialização em Ribeirão Preto nota-se a confluência de alguns fatores: a expansão da lavoura cafeeira; a chegada dos trilhos ferroviários; a expansão demográfica calcada sobretudo nos imigrantes; o assalariamento que gerou uma demanda de bens e serviços que estimularam a formação de atividades urbanas (comércio, serviços e indústria); a formação e expansão de estabelecimentos industriais – sobretudo por iniciativa de imigrantes – em setores de baixa e média sofisticação (vestuário, alimentação, calçados, bebidas, cervejas, serrarias de madeira, fabricação de móveis e moinhos para beneficiamento de gêneros agrícolas); e grandes fábricas em setores mais complexos da indústria (oficinas de reparos e consertos das grandes empresas ferroviárias – Cia. Mogiana –, empresa de geração e fornecimento de energia elétrica, uma grande cervejaria e uma importante empresa metalúrgica). Vários dos fatores elencados na experiência industrial ribeirão-pretana poderão ser notados no caso do município de Rio Claro, sem olvidar algumas diferenças – como a precocidade da indústria rio-clarense – que o presente artigo evidenciará. Na seção seguinte será trazido o

referencial teórico abordando como se deu a formação do complexo cafeeiro paulista e a formação de grandes empresas em alguns de seus setores. Em seguida, na seção dois, será feito um breve histórico da formação econômica da cidade, realçando principalmente o avanço da lavoura cafeeira e a formação de uma infraestrutura urbana no começo do século XX. Na seção três, será trazida a relação das maiores firmas industriais rio-clarenses na década de 1910. Na seção quatro, serão analisadas quais eram os maiores estabelecimentos industriais rio-clarenses em alguns anos do período 1928-1945. Como resultado do trabalho será evidenciado o relevante papel exercido pelas Oficinas da Cia. Paulista de Estradas de Ferro como maior empregador local de mão de obra manufatureira ao longo do tempo e o aparecimento tardio de outras grandes empresas, como as têxteis apenas em 1945.

1. Café, imigração e a indústria na economia paulista da Primeira República

O artigo visa contribuir ao campo de estudos sobre a formação da indústria no Brasil, a partir do caso da indústria paulista na Primeira República (1889-1930), quando há o vazamento do capital agrícola ao industrial, na perspectiva do complexo econômico cafeeiro de Cano (1981) – café ao centro desse complexo e a indústria surgindo como atividade conexa. Também busca realçar o papel do imigrante na matriz social da indústria paulista, junto de membros da elite agrária estadual, tema abordado por Dean (1971).²

Resumidamente, alguns elementos se combinaram para a formação do complexo cafeeiro paulista a partir dos anos 1870: o avanço da lavoura cafeeira pelas terras planas e férteis do interior (Oeste Paulista), a chegada dos imigrantes, a demanda por um sistema de transporte eficiente expresso pelas ferrovias, a produção e comércio de alimentos, a urbanização e o

² Sobre o avanço nos estabelecimentos industriais na economia brasileira da Primeira República, Fishlow (1978) aponta que o início desse processo esteve atrelado ao cenário de maior circulação monetária do Encilhamento (1890-1891), que teria permitido a formação de novas empresas em setores como o têxtil. Segundo Versiani e Versiani (1978), a formação dessas fábricas ganhou impulso com a I Guerra Mundial (1914-1918), pois a queda no nível de mercadorias importadas foi capturada pelas fábricas nacionais que, no período bélico, apresentaram ganhos de lucratividade e produtividade.

crescimento populacional passaram a demandar atividades complementares à lavoura cafeeira (bancos, comércio de exportação-importação, infraestrutura portuária e urbana, atividades públicas) (Saes, 2010).

A indústria paulista surge como uma dessas atividades vinculadas ao complexo cafeeiro, sendo que os setores manufatureiros predominantes na indústria brasileira da Primeira República eram os têxteis e o processamento de alimentos (Mello, 2009; Cano, 1981; Aureliano, 1999; Silva, 1995). Essa caracterização da indústria concentrada nos ramos de bens assalariados tinha a figura do imigrante em destaque, seja como um trabalhador rural que era consumidor de tais bens ou na condição de operário fabril, além da presença dos imigrantes como empresários industriais (Dean, 1971).

As condições que teriam permitido aos imigrantes adentrarem ao empresariado industrial paulista passariam pelo capital previamente trazido da Europa, pelos proventos obtidos em terras brasileiras por meio do trabalho nas fazendas cafeeiras ou mesmo no comércio urbano. Ademais, os imigrantes poderiam ter uma *expertise* financeira e industrial conquistada junto a bancos e empresas europeias que, muitas vezes, permitia a esses indivíduos serem representantes de firmas estrangeiras no Brasil que, com o passar do tempo, viram a necessidade de construir oficinas para reparos de máquinas e equipamentos importados que se converteram em fábricas nacionais (Dean, 1971).³

Todavia, a matriz social do empresariado paulista seria dupla, pois, além dos imigrantes, ela contaria com a presença de fazendeiros. Em relação aos fazendeiros, Dean (1971) aponta que uma parte desses agentes já tinha uma *expertise* empresarial, pois vários dos empreendimentos necessários ao negócio cafeeiro – ferrovias, bancos, firmas comissárias, casas de importação e exportação – eram de sociedades anônimas em que boa parte das ações estava nas mãos da elite agrária – o grande capital cafeeiro –, que buscava uma maneira diversificar seu capital dentro do complexo econômico paulista (Perissinotto, 1994). Em tais empresas – como as ferrovias – haveria uma divisão de tarefas entre os dois compo-

³ O pioneiro trabalho de Prado Junior (1969) já apontava a presença dos imigrantes como empresários no estado de São Paulo, e este fenômeno foi analisado de maneira local e setorial por outros autores (Bresser-Pereira, 1964; Camillo, 1998; Barbosa, 2006; Truzzi; Bassanezi, 2009; Brandão, 2015; Lanza; Lamounier, 2014; Marson, 2012).

mentes da matriz social: o comando técnico ficava a cargo de imigrantes e seu conhecimento dos processos industriais; aos fazendeiros, por sua vez, caberia a base financeira, com o capital necessário à formação da empresa (Saes, 2002).

As explicações sobre a matriz social do empresariado industrial paulista devem ser acompanhadas por considerações sobre o tipo e o tamanho de firmas industriais que se faziam presentes nas localidades do interior do estado nas décadas iniciais do século XX, indo além da figura do imigrante em seu pequeno ou médio estabelecimento.

Cano (1978) e Aureliano (1999) pontuam que havia uma *grande indústria* paulista no começo do XX em virtude da acirrada competição entre firmas locais – também com empresas estrangeiras – em setores oligopolizados como o têxtil, em que atuavam grandes fábricas – como a Votorantim na cidade de Sorocaba – com imensas plantas industriais, altamente mecanizadas, elevado número de operários e com grande demanda energética, que, para tanto, necessitavam de vultosos investimentos de capital que, como no caso das ferrovias, podiam implicar a organização desses grupos como sociedades anônimas.⁴

Cano (1981, p. 206-210) detalha ainda mais a composição do cenário industrial das localidades paulistas no princípio do século XX, ao indicar a existência de três segmentos de empresas: a) os segmentos simples: firmas com parco uso de maquinário e de energia elétrica; b) os segmentos intermediários: firmas com alguma flexibilidade tecnológica, diminuto uso de energia elétrica e reduzida mecanização; c) segmentos complexos: empresas capazes de auferir economias de escala – como as grandes têxteis – com mais intensa instalação de máquinas e equipamentos e maior uso de energia elétrica.⁵

⁴ Esta tendência à oligopolização na indústria paulista foi mantida, pelo menos, até o início da década de 1950, segundo Luna e Klein (2019, p. 331): “O setor industrial era dominado por firmas de grande porte e vastos recursos financeiros, porém, como seria de se esperar em uma economia que produzia predominantemente bens de consumo, havia um grande número de empresas de pequeno porte, tanto em termos de renda e capital investido como de números de empregados. No entanto, era nas grandes firmas que se encontrava a maior parte dos industriários, capital, energia consumida e valor da produção industrial.”

⁵ Segundo Cano (1981), os exemplos de firmas dos *segmentos simples* são: serrarias e móveis de madeira, pequenas oficinas mecânicas de reparação, olarias, artefatos de couro (exclusive calçados), confecções e malharia, massas alimentícias, moagem de cereais, (exclusive do trigo), panificação, biscoitos e confeitaria, bebidas alcoólicas e refrigerantes (exclusive cerveja), perfumaria, sabões e velas, produtos químicos simples e farmacêuticos. Quanto aos *segmentos intermediários*, ele indica:

As segmentações da indústria trazidas por Cano (1981) nos levam a compreender que o tecido industrial das cidades paulistas no período mencionado era formado não somente por pequenas e médias firmas fortemente associadas à figura dos imigrantes-empresários, mas também por iniciativas de maior vulto que, muitas vezes, eram de firmas com capital listado na Bolsa e estruturadas como sociedades anônimas, como demonstrado por Hanley (2005).

Para classificar a estrutura industrial paulista nascente, o trabalho de Marson (2008) sugere que as *grandes fábricas* seriam aquelas compostas por 100 ou mais operários. Indo além, Silva (1995) indica que as grandes empresas seriam aquelas com 100 ou mais operários e, ao câmbio do ano de 1907, elas seriam detentoras de um capital social de ao menos 1.000 contos de réis.⁶

Sendo assim, o café demandou a indústria, e esta foi constituída por uma elite empresarial que combinou nomes de famílias vinculadas originalmente à lavoura cafeeira (Silva Prado, Lacerda Franco) com a presença de imigrantes (Siciliano, Crespi, Matarazzo) que constituíram pequenas e médias firmas, bem como grandes empresas com um mínimo de 100 operários e, em alguns casos, com capital social de mais 1.000 contos de réis. Localidades como Rio Claro são exemplares para elucidar como o avanço da cafeicultura possibilitou acumulação de capital, urbanização, crescimento demográfico e a formação de um setor industrial na primeira metade do século XX (Saes, 2010).

2. A formação econômica do município de Rio Claro e seu complexo cafeeiro (1884-1906)

As terras que atualmente formam o município de Rio Claro começaram a ser delineadas ao final do século XVIII, visto que a região fazia parte do caminho que levava tropas de muares e bovinos até às minas de

calçados, curtumes, chapéus, charque, cigarros, material de transporte, oficinas construtoras de bens de capital. Já no *segmentos complexos* estão: fiação e tecelagem, papel, cimento, siderurgia, vidro, construção naval, moinhos de trigo, fósforos, usinas de açúcar e outras.

⁶ Como em alguns anos da *Estatística Industrial do Estado de São Paulo 1928-1937* não há a indicação do capital social de algumas empresas que serão analisadas posteriormente – caso das Oficinas da Cia. Paulista de Estradas de Ferro –, o trabalho vale-se da classificação de grandes fábricas utilizada por Marson (2008).

Goiás e Mato Grosso. Ao longo desses percursos, foram se formando os pousos que visavam ao abastecimento das tropas, e essas paradas resultaram nas primeiras ocupações de terras, formadas por negociantes, sesmeiros e, posteriormente, por representantes espirituais com a construção da capela. Logo, começaram a se desenvolver as primeiras propriedades de terra ligadas ao plantio da cana-de-açúcar, com escravos e agregados trazidos para compor a força de trabalho. Em 9 de dezembro de 1830, a região passou à condição de freguesia, pertencente à vila de Constituição (atual Piracicaba); quinze anos depois foi elevada a vila e, em 1857, foi reconhecida como cidade de São João Batista do Ribeirão Claro, que em 1905 assumiria definitivamente o nome de Rio Claro (Santos, 2000; Troppmair, 1993).⁷

O cultivo da cana-de-açúcar foi a principal atividade econômica da localidade até a década de 1850. Porém, a partir da década de 1860, as grandes fazendas rio-clarenses como Ibicaba e Angélica – propriedades do senador Nicolau Pereira de Campos Vergueiro – haviam convertido suas lavouras ao plantio do café, mudança que foi impulsionada pela crescente demanda mundial pelo grão que se traduzia em preços em elevação, pela infraestrutura (produtiva, comercial e financeira) previamente formada nos tempos do açúcar, além da boa adaptabilidade do cafeeiro ao solo do Oeste Paulista (Santos, 2000; Petrone, 2010).

De meados da década de 1850 ao final do século XIX, a cidade de Rio Claro viveu o auge de sua economia cafeeira, que pode ser aferido por relevantes mudanças na localidade. Pelo lado da demografia escrava, no ano de 1856 havia 1.426 cativos na vila; já em 1884, os escravos atingiram o número de 4.980, em grande parte contando com o tráfico intra e, principalmente, interprovincial – sobretudo das Minas Gerais (Rossini, 2015).

Em 1886, a produção cafeeira de Rio Claro foi de 600 mil arrobas, o que fez da localidade a terceira maior da província de São Paulo, ficando atrás somente da produção dos municípios de Campinas e Amparo. Quanto à população rio-clarenses, ela também aumentou, saindo de pouco mais de 5 mil habitantes em 1854 e atingindo mais de 20 mil habitantes em 1886 (Milliet, 1982).

⁷ Com vistas à simplificação linguística, pela Lei Estadual nº 975, de 20 de dezembro de 1905, o município de São João do Rio Claro tomou a denominação de Rio Claro.

Como um dos principais municípios cafeeiros, a cidade de Rio Claro inseriu-se no movimento imigratório visto na província de São Paulo.⁸ O encaminhamento da questão escravista – cuja Abolição viria em 1888 – abria a necessidade premente de suprir a demanda por mão de obra nas lavouras paulistas na segunda metade da década de 1880 (Tessari, 2012). Segundo Dean (1977), no ano de 1883, somente 222 imigrantes haviam adentrado ao município de Rio Claro; porém, uma década adiante, essa cifra chegaria a 2.093 estrangeiros, e, no período de 1896 a 1900, da Hospedaria dos Imigrantes na capital paulista teriam sido dirigidos a Rio Claro um total de 11.536 estrangeiros, sendo que 81% desses indivíduos eram italianos (Meirelles, 2016, p. 47).⁹

O avanço da cafeicultura rio-clarense e de sua população foi impulsionado pela melhoria na infraestrutura de escoamento dos grãos trazida pela instalação dos trilhos ferroviários. Em 1876, a Cia. Paulista de Estradas de Ferro inaugurou a estação de Rio Claro, interligando a cidade ao eixo ferroviário provincial. Todavia, a extensão do tronco ferroviário a partir da cidade gerou uma disputa entre a Cia. Paulista, fazendeiros locais – como o Conde do Pinhal e o Visconde Rio Claro – e o Governo Imperial no intento de validar sua proposta de melhor traçado, a ponto de a Cia. Paulista abdicar do direito de seu prolongamento da ferrovia, a 20 de maio de 1880, por não concordar com o projeto proposto. A partir desse momento, o Conde do Pinhal liderou a formação do capital que gerou a Companhia Estrada de Ferro Rio Claro, uma sociedade anônima autorizada a funcionar através do Decreto n° 8.639 de 12 de agosto de

⁸ A partir de 1886, as iniciativas paulistas de imigração subvencionada – como a criação da Sociedade Promotora da Imigração (SPI) – ajudam a entender o grande ingresso de estrangeiros pelo Porto de Santos, tendo em vista que, entre 1836 e 1886, apenas 52 mil imigrantes foram registrados na província de São Paulo, número que passou a 909 mil para os anos 1887-1900, com forte predomínio dos italianos, que, junto de outras nacionalidades (alemães, espanhóis, portugueses, japoneses e outros), contribuíram para que a taxa de imigrantes na população total paulista passasse de 5,4% no ano de 1890 para 21% da população estadual no ano de 1900 (Camargo, 1952; Bassanezi *et al.*, 2008, p. 19).

⁹ Em relação às primeiras experiências imigratórias em Rio Claro, é importante mencionar que as fazendas Ibicaba e Angélica operaram por muitos anos com trabalho escravo, entretanto foram as primeiras da região a vislumbrar o trabalho livre imigrante. No ano de 1847, o Senador Vergueiro já possuía trabalhando em suas fazendas cerca de 300 escravos e algumas famílias imigrantes portuguesas e, naquele ano, trouxe cerca de 64 famílias alemãs e 149 suíços para compor a força de trabalho nas lavouras. Em 1854, a Fazenda Ibicaba já abrigava cerca de 670 imigrantes, sendo mais da metade representados por alemães e cerca de 34% por portugueses (Santos, 2000; Truzzi; Neto, 2007; Troppmair, 1993).

1882. A ferrovia estendeu seus trilhos até os municípios de Araraquara e Jaú e em 1889 seria vendida a um grupo de capitalistas ingleses que, em 1892, revenderiam a empresa à Cia. Paulista de Estradas de Ferro (Grandi, 2006; 2007; 2020).

Naquele mesmo ano de 1892, a Cia. Paulista de Estradas de Ferro decidiu instalar em Rio Claro suas oficinas especializadas na construção e reparo de carros de carga e de vagões para passageiros, além de viabilizar a extração de lenha e o desdobro de madeiras para alimentar a própria Companhia. Rio Claro consolidou-se como um centro ferroviário responsável pela baldeação entre os trechos Jundiaí-Rio Claro (bitola larga 1,60 m) e Rio Claro em diante (bitola estreita 1,00 m) e que, para tais atividades, viu a chegada de aproximadamente 2 mil funcionários vinculados à Cia. Paulista ainda no ano de 1892, que tiveram grande importância para a urbanização do município e para fazer da localidade um centro regional de serviços (Garcia, 1992; Santos, 2000; Truzzi, 2007; Grandi, 2020).

Com o passar dos anos, a Cia. Paulista se tornaria a principal cliente do outro grande empreendimento rio-clarense formado no final do século XIX: a Central Elétrica Rio Claro. Sua origem está no ano de 1884, quando a firma santista Real e Portella foi encarregada pela administração local de desenvolver um sistema de iluminação elétrica na cidade. Porém, a Real e Portella não conseguiu viabilizar o empreendimento e acabou transferindo-o para a Cia. Mechanica Industrial Rio Clarense em 1891, que, a 15 de novembro de 1895, inaugurou a Usina Hidrelétrica de Corumbataí – aproveitando-se das águas do rio Corumbataí e do Ribeirão Claro. Todavia, no dia seguinte à inauguração houve um acidente nas instalações da usina que fez com que suas atividades fossem interrompidas por cinco anos, quando, em 1900, a casa exportadora-importadora alemã Theodor Wille – uma das principais firmas exportadoras de café em Santos – adquiriu as terras e instalações da hidrelétrica e, com a importação de maquinário e mão de obra germânicos, pôde reinaugar a Central Elétrica Rio Claro e fazer dela a grande fornecedora regional de energia elétrica que viabilizava empreendimentos comerciais e industriais nas cidades vizinhas, bem como fornecia eletricidade às fazendas (Marsiglia; Mello; Bacellar, 1986; Santos, 2000).¹⁰

¹⁰ Além do abastecimento de energia elétrica ao município de Rio Claro e Santa Gertrudes, a Central

Os trilhos e as oficinas da Cia. Paulista, somados à oferta de energia elétrica pela Central Elétrica Rio Claro, contrastavam com a crise da cafeicultura rio-clareense apontada por Diniz (1973). Após o auge da produção cafeeira local em 1886, o que se viu foi uma tendência à superprodução – espelhando um fenômeno nacional – que se deparou com um declínio nos preços do grão a partir de 1898. Com preços menores, cafezais que beiravam os 50 anos de atividade e uma queda na produtividade em comparação com as áreas fronteiriças e maduras, os pioneiros cafezais rio-clareenses passaram a ser fragmentados em unidades menores ou, até mesmo, abandonados em alguns casos.

Esse movimento decadente da cafeicultura local seguiria nos anos da Primeira República, entretanto ele não se traduziu em uma atrofia econômica em virtude de Rio Claro contar com uma importante massa populacional urbanizada – inclusive com diversos imigrantes –, além de um setor de industrial e de serviços de relevante peso regional em que se destacavam justamente as Oficinas da Cia. Paulista e a Central Elétrica Rio Claro (Diniz, 1973; Faleiros, 2010).

O centro da cidade de Rio Claro industrializou-se notavelmente. Sua posição, primeiro como terminal ferroviário, depois como ponto de baldeação entre a Paulista e a linha de Rio Claro, de bitola estreita, aconselhava a construção de depósitos de vagões de ambas ferrovias. Uma usina hidrelétrica começou a funcionar regularmente no Ribeirão Preto em 1900. A cidade era iluminada a lâmpadas de arco voltaico e possuía rede telefônica. Havia oficinas de construção de carruagens, selarias, olarias, fornos de cal, uma fábrica de sapatos, várias tipografias, oficinas mecânicas e de fundição. Estabelecimentos menores fabricavam massa, sabão, vinagre, colchões, chapéus de palha, charutos, foguetes e gelo. Uma grande cervejaria vendia 600 mil litros para todo o Estado. (Dean, 1977, p. 155-156)

Elétrica Rio Claro passou a atender: Cordeirópolis (1903), Araras (1904), Limeira (1907), Leme (1911), Santa Cruz da Boa Vista (1911), Rio das Pedras (1911), Itirapina (1915), Pirassununga (1921), Santa Cruz da Conceição (1921), Conchal (1922), Mogi-Mirim (1923) e Artur Nogueira (1923) (Marsiglia; Mello; Bacellar, 1986).

O balanço da indústria rio-clarense trazido acima por Dean (1977) é delineado detalhadamente por Santos (2000), ao quantificar as empresas por ramo de atividade:

Em 1906, segundo o almanaque para o mesmo ano, os serviços e as ofertas comerciais disponíveis à população da cidade eram advindos de 16 lojas de ferragens, 26 de fazendas e armarinhos, 17 de louças e cristais, 96 de secos e molhados, 4 modistas, 3 amoladores, 12 alfaiatarias, 36 açougues, 15 barbearias, 2 lotéricas, 3 bilhares, 16 botecos, 9 caldeiros e latoeiros, 9 carpintarias e marcenarias, 5 charutarias, 1 colchoaria, 3 cocheiras, 4 curtumes, 1 depósito de gelo, 1 depósito de cerveja, 1 depósito de sanfona, 3 casas de câmbio, 2 engraxates, 2 ferrarias, 2 fogueteiros, 1 fundidor, 11 guarda-livros, 7 hotéis, 2 marmorarias, 2 oficinas de chapéus de sol, 3 olarias, 15 padarias, 6 farmácias, 3 fotógrafos, 3 pintores, 10 quitandeiros, 2 casas de refinação de açúcar, 8 restaurantes, 6 relojoeiros, 20 sapatarias, 6 selarias, 2 serralheiros, 2 serrarias a vapor, 1 torneiro, 2 tintureiros, 5 tipografias. Nesse período, também foi o momento em que começaram a aparecer e a se desenvolver uma série de pequenas indústrias na cidade, cujo incentivo provinha tanto dos fatores maiores, como o fim do escravismo, a República com a instauração do federalismo, a imigração em massa que consolidou o mercado de trabalho; quanto dos fatores internos da própria cidade, que possuía luz elétrica, saneamento básico (água e esgotos) e, principalmente, as Oficinas da Cia. Paulista de Estradas de Ferro que conferiu uma dinâmica à parte ao núcleo urbano, ao ser ali instalada em 1892 [...] existiam na cidade cerca de 24 fábricas de aguardente, 7 fábricas de cerveja, 7 fábrica de carros (*trollys*), 1 fábrica de cal, 1 fábrica de charutos, 1 de gelo, 2 de louça, 2 de máquinas, 5 de massas alimentícias. (Santos, 2000, p. 158)

Os dados de Santos (2000) mostram uma grande oferta local do setor de serviços, por exemplo, com quase uma centena de armazéns de secos e molhados e 26 lojas de fazendas e armarinhos. Quanto à indústria local, havia um predomínio das fábricas de aguardente e cerveja, atividades

classificadas como segmentos simples segundo Cano (1981). Ao confrontarmos esse tecido industrial rio-clarense com o da cidade de Ribeirão Preto no ano de 1904, a partir dos dados de Lanza e Lamounier (2014), vemos que em ambas predominavam as pequenas e médias fábricas voltadas aos bens de consumo e maquinário simples das fazendas, bem como nas duas localidades havia uma grande firma local incumbida da geração e fornecimento de energia elétrica – a Central Elétrica Rio Claro e a Empresa Força e Luz de Ribeirão Preto.¹¹ O principal contraste do quadro manufatureiro desses municípios está no fato de Rio Claro ter instalado em seu território as Oficinas da Cia. Paulista de Estradas de Ferro, estabelecimento que era o maior empregador de operários na indústria rio-clarense.

Doravante, a questão que se coloca é saber a dimensão dos empreendimentos manufatureiros de Rio Claro; por exemplo, quanto ao capital investido e ao número de operários, informações que vieram em inquéritos industriais posteriores.

3. A indústria rio-clarense e suas maiores empresas na década de 1910

Um levantamento realizado pela Diretoria de Indústria e Comércio do Estado de São Paulo trouxe dados relativos ao número de firmas por setor industrial no ano de 1915 em cada localidade paulista (São Paulo, 1916). Essa pesquisa mostra que, em 1915, das 7.681 firmas industriais registradas no estado de São Paulo, distribuídas entre 184 municípios, 102 estavam concentradas na cidade de Rio Claro, o que reflete 1,33% do total do estado – nesse levantamento o município de Ribeirão Preto possuía 89 fábricas, que equivaliam a 1,16% das fábricas paulistas.

Em Rio Claro, o setor predominante era o de ladrilhos, canos e tijolos, com 25 empresas, a grande maioria situada nas terras que hoje

¹¹ A Empresa Força e Luz de Ribeirão Preto foi criada no ano de 1898 por engenheiros e empresários da região de Ribeirão Preto e, nas décadas seguintes, a empresa passou a fornecer energia para várias localidades da região: Jardinópolis, Nuporanga, São Joaquim da Barra e Barretos (1910); Igarapava, Aramina, Buritis, Pedregulho, Rifaina, Ituverava e Bebedouro, além de outros municípios menores da região (1918); e chegou a ampliar mais tarde o fornecimento para as regiões da Alta Mogiana, Alta Paulista e uma parte do Noroeste do estado, construindo uma série de hidrelétricas para atender a demanda crescente. Em 1927, a AMFORP adquire seu controle acionário e é incorporada a CPFL em 1947 (Dino *et al.*, 2006, p. 15).

formam a cidade de Santa Gertrudes, mas que na época pertenciam a Rio Claro. Logo após, constata-se que as indústrias do setor alimentício predominavam na região, com 6 fábricas de massas, 6 fábricas de cerveja, 6 de bebidas e 4 de farinhas e polvilhos. Além disso, outros setores que se destacavam entre as indústrias rio-clarenses eram os de carros, carroças e consertos de vagões, que somavam 11 indústrias no total, setor fundamental para dar assistência à linha férrea da Cia. Paulista de Estradas de Ferro que atravessava a cidade.

Tabela 1 – Relação das 10 maiores fábricas e oficinas do município de Rio Claro em 1918 (classificadas pelo número de operários)

Proprietário	Setor	Capital (contos de réis correntes)	Operários	Força motriz	Produtos
Cia. de Calçados Flora	Calçados	200	150	22 cavalos-elétricos	Calçados
Caetano Castellano	Cigarros	200	30	9 cavalos-elétricos	Cigarros e charutos
Conrado L. Klellis	Tipografia	70	6	2 cavalos-elétricos	Impressos
Matheu e Anharinho	Bebidas	40	6	Nada consta	Bebidas diversas
Joaquim F. Costa	Tipografia	25	3	1 cavalo-elétrico	Impressos
A. M. Lucca & Mazziotti	Máquinas	20	50	20 cavalos-elétricos	Máquinas de arroz
L. Picoli e Cia	Chinelos	20	20	2 cavalos-elétricos	Chinelos
Gino Bellini	Bebidas	15	3	nada consta	Licores e xaropes
João Francisco Castro	Selaria	10	8	3 cavalos-vapor	Arreios mexicanos
José Pereira Calado	Máquinas	10	2	15 cavalos-vapor	Máquinas para café
Outras 9 fábricas		37	117	18 cavalos-elétricos	
Total		647	395	74 cavalos-elétricos e 18 cavalos-vapor	

Fonte: BDIC (1919, p. 136).

A Tabela 1 nos permite identificar quais as dez maiores fábricas da cidade de Rio Claro no ano de 1918, que somadas eram 19 fábricas, com um capital total de 647 contos de réis, empregando um total de 395 operários. Em relação aos ramos de atuação, nota-se o estreito vínculo dessas fábricas à produção de bens de consumo assalariado – cigarros, massas e bebidas, arreios, calçados, chinelos, impressos – em segmentos industriais de complexidade simples e intermediária e que tinham sido estimulados pelo café, como trazido por Cano (1981), Mello (2009) e Silva (1995). Essas unidades foram impulsionadas pelo grande fluxo de imigrantes na localidade, sendo que vários proprietários de empresas eram de origem italiana (Castellano, Cerri, Mungai, Benetti, Bellini, Pezzoli, Marchini, Pessenda, Picoli, De Lucca, Mazziotti) e alemã (Hofling, Klellis, Boltz), em concordância ao apontado por Dean (1977) e Prado Júnior (1969) sobre a participação dos imigrantes na matriz social do empresariado paulista.¹²

Essas dez maiores firmas representavam 94% do capital industrial rio-clarense naquele ano, 70% do operariado, 100% do consumo de energia a vapor e 76% da energia elétrica empregada na indústria local.¹³ Quanto à estrutura da indústria rio-clarense, observa-se pelos dados que apenas uma firma que poderia ser classificada como grande fábrica na nomenclatura utilizada por Marson (2008): a Cia. de Calçados Flora, com seus 150 operários e um capital social de 200 contos de réis, cuja origem passa pela trajetória do italiano Giuseppe Castellano, que no Brasil tornou-se José.

O italiano José Castellano chegou ao Brasil em 1884 – então com 14 anos – e dirigiu-se à cidade paulista de Casa Branca, tendo se instalado em Rio Claro dois anos depois e atuado como comerciante junto de seu sogro (Felice Antonio Gaetani) na casa comercial Caetano, Castellano & Cia. criada ainda no ano de 1874. Conhecida como a maior casa comercial rio-clarense no começo do século XX, em virtude da comercialização de diversos produtos vindos da Europa – ferragens alemãs, louças e cristais belgas e franceses, bicicletas –, a firma proporcionou o enrique-

¹² O trabalho de Lanza e Lamounier (2014) não traz dados sobre a indústria em Ribeirão Preto no período 1918-1919, portanto a comparação entre o setor manufatureiro de Ribeirão Preto com os dados da Tabela 1 sobre Rio Claro ficam impossibilitados.

¹³ Deve ser mencionado que este levantamento de 1918 não trouxe dados sobre duas grandes empresas rio-clarenses: as Oficinas da Cia. Paulista de Estradas de Ferro e a Central Elétrica Rio Claro.

cimento de José Castellano, que adquiriu fazendas na região, bem como o seu ingresso em outras atividades como a extração de mármore nas Minas Gerais e uma firma calçadista (Meirelles, 2016; Pignataro, 1982; Selingardi-Sampaio, 2012).¹⁴

A firma calçadista foi criada em 1908 por José Castellano em associação com o sapateiro Antonio Hoffman – que era dono de uma oficina – e outros capitalistas locais organizando-se como uma sociedade anônima que, a princípio, visava abastecer a própria casa Caetano, Castellano & Cia. com a fabricação de seus calçados (Selingardi-Sampaio, 2012). No balanço patrimonial da S. A. Cia. de Calçados Flora para o ano de 1917, a empresa aparece sob o comando do diretor-presidente José Castellano, tendo distribuído um dividendo de 8% equivalente a Rs. 16\$000 por ação e, descontadas suas despesas, foi direcionado à conta de Lucros Suspensos o valor de 50,8 contos de réis – quantia maior que o capital de 16 das 19 firmas industriais listadas em Rio Claro no ano de 1918 (São Paulo, 1918).

Um balanço dessa “fase pioneira” da industrialização rio-clarense que se estendeu até o final da década de 1920 aponta para uma ampliação no número de unidades fabris: eram 46 no ano de 1873, passaram a 184 em 1915 e seriam de 142 em 1927, embora com um predomínio de pequenas fábricas, com pouco capital e parco maquinário, número reduzido de operários e pouca utilização de energia. Para Selingardi-Sampaio (1987), havia exceções, que se trata de estabelecimentos maiores – as Oficinas da Cia. Paulista de Estradas de Ferro, a Central Elétrica Rio Claro, a Cervejaria Rio Claro –, contudo as estatísticas industriais antes de 1930 não trazem informações detalhadas sobre essas empresas, dados que vieram a partir da nova década.

¹⁴ Truzzi (2007) menciona que a maioria dos imigrantes bem-sucedidos na indústria e comércio do município de São Carlos no começo do século XX também não tinham sido colonos em fazendas originalmente, mas empregados precocemente no ramo comercial, muitas vezes em casas comerciais de parentes ou de compatriotas. No caso de Rio Claro, quando cruzamos os dados da Estatística Agrícola de 1904-1905 com a Estatística Industrial para 1918 e para o período 1928-1937, também não se encontra coincidência de nomes de industriais que teriam sido agricultores na primeira década do século XX (São Paulo, 1908; 1919; 1928-1937).

4. A indústria rio-clarense e suas maiores empresas entre 1931-1945

A Quebra da Bolsa de Nova York em outubro de 1929 e seus efeitos que redundaram na Grande Depressão dos Anos 1930 tiveram drásticas consequências na economia nacional – retração de - 5,4% no biênio 1930-1931 – e tais efeitos foram sentidos no nível estadual. No caso do estado de São Paulo, seu setor industrial em 1930, comparado ao ano de 1928, apresentava um operariado reduzido em 20%, o número de fábricas era 22% menor e a produção real da indústria havia caído 12%, principalmente nestes segmentos: têxtil, vestuário e calçados, química e farmacêutica, metalúrgica, bebidas, mobiliário e minerais não metálicos. A contrabalançar essa queda houve o aumento na produção física de setores como: produtos alimentícios – que junto aos têxteis continuariam como os maiores ramos industriais paulistas até a década de 1940 – papel e papelão, couros e peles, além dos produtos de fumo (Suzigan, 1971; Luna; Klein, 2019).

Quanto ao interior de São Paulo, houve semelhanças ao movimento geral da indústria estadual: a manutenção do setor têxtil e de produtos alimentícios como maiores empregadores e geradores de valor; um forte crescimento dos minerais não metálicos, material de transporte, metalurgia, mecânica, madeira e mobiliário; um crescimento de menor monta do setor alimentício, têxtil, perfumaria, sabões e velas, papel e papelão, couros e peles, química, fumo, produtos farmacêuticos e veterinários, borracha e material elétrico. Na comparação com as firmas paulistas e da Grande São Paulo, constata-se que, entre 1928 e 1937, os estabelecimentos industriais do interior ampliaram sua participação no total do operariado paulista – de 32,2% para 35,9% – bem como no valor da produção, de 28,4% para 32,8% (Negri, 1996).

O município de Rio Claro, de acordo com o capital investido em suas empresas, era o 9º maior centro industrial do estado de São Paulo, o 7º maior centro de acordo seu número de operários empregados na indústria e o 8º considerando o número de estabelecimentos listados (São Paulo, 1928-1937).¹⁵ No período 1930-1937, houve a expansão no nú-

¹⁵ No ano de 1933, ordenado pelo número de fábricas, os 10 maiores centros industriais paulistas eram os seguintes (em ordem decrescente): Capital (3.363 fábricas), Campinas (123), São Bernardo do Campo (119), Jundiaí (107), Ribeirão Preto (85), Sorocaba (82), Rio Claro (80), Pirassununga (32), Taubaté (28) e Limeira (28).

mero de estabelecimentos industriais rio-clarenses de 56 fábricas para 68 unidades,¹⁶ cabendo destaque ao setor de tijolos e cerâmicas, olarias e louças de barro, além de cal e cimento, aliás, setores que estavam mais concentrados no município de Santa Gertrudes, que na época era um distrito de Rio Claro.¹⁷ Também houve o registro de cinco novas fábricas de construção e reparação de veículos, setor vinculado para dar assistência à Companhia Paulista de Estradas de Ferro.

No que tange ao capital investido nas fábricas, temos que, apesar das empresas de tijolos e cerâmicas, e cal e cimento serem as mais numerosas, elas não possuíam capitais tão expressivos. Diante disso, além do setor de energia elétrica, que se torna o maior em termos de capital a partir da segunda metade da década de 1930, as indústrias de bebidas e cervejas e a da calçados são as maiores detentoras de capital da cidade. Em seguida, vinham as fábricas voltadas à produção de máquinas para lavoura e a indústria da madeira. Ademais, cabe mencionar a queda tanto no capital investido quanto no número de estabelecimentos do setor alimentício, além da retração no setor de licores e xaropes (São Paulo, 1928-1937).

Tabela 2 – Relação das dez maiores fábricas e oficinas do município de Rio Claro em 1931 (classificadas pelo número de operários)

Empresa	Setor	Capital	Operários	Força motriz	Produtos e observações
Cia. Paulista de Estrada de Ferro	Construção e reparação de veículos	-	1.630	2.600	Reparação de vagões e locomotivas
S.A Central Elétrica de Rio Claro	Energia elétrica	5.000	86	7330	Serve Araras, Leme, Pirassununga etc.

(continua)

¹⁶ Os efeitos da Quebra da Bolsa de Nova Iorque em outubro de 1929 e a crise econômica em sua sequência podem ser constatados na indústria rio-clarenses, por exemplo, quanto ao número de fábricas: eram 62 unidades com 831 operários em 1929 e, no ano seguinte, elas eram 56 com 737 operários, sendo que as fábricas de Benjamin Tost e Bianchini & Quilici – ambas no setor de tijolos, telhas, tubos para esgotos e louças de barro – encontravam-se com atividades paralisadas em 1930 (São Paulo, 1928-1937).

¹⁷ Segundo Motta *et al.* (2004), a cidade de Santa Gertrudes era o maior polo cerâmico das Américas no ano de 2003, produzindo cerca de 20 milhões de metros quadrados de placas cerâmicas por mês.

Tabela 2 – Relação das dez maiores fábricas e oficinas do município de Rio Claro em 1931 (classificadas pelo número de operários)

Empresa	Setor	Capital	Operários	Força motriz	Produtos e observações
Cervejaria Rio Claro Ltda.	Bebidas Cervejas	1.000	70	120	Cervejas de alta e baixa fermentação e gasosas
Caetano Castellano & Cia.	Industriais de madeira	500	50	140	Peroba, cedro, canela e outras madeiras serradas e aparelhadas
Companhia de Calçados Flora	Calçados	500	38	22	Botas de montar, botinas, sapatos, sandálias e chinelos
Marotti & Viegas (Santa Gertrudes)	Tijolos, telhas, tubos para esgotos e louças de barro	200	20	20	Telhas prensadas
Augusto Schmidt	Industriais de madeira	181	23	20	Madeiras serradas e aparelhadas
Heitor R. Almeida	Tijolos, telhas, tubos para esgotos e louças de barro	150	13	10	Telhas prensadas
Penteado & Marotti	Tijolos, telhas, tubos para esgotos e louças de barro	140	24	70	Telhas prensadas
F. Blanco Prior & Cia. (Santa Gertrudes)	Tijolos, telhas, tubos para esgotos e louças de barro	120	19	20	Telhas prensadas
Outras nove fábricas		37	117	18 cavalos-elétricos	
Total		647	395	74 cavalos-elétricos e 18 cavalos-vapor	

Fonte: São Paulo (1928-1937).

A Tabela 2 traz a relação das dez maiores fábricas rio-clarenses – de um total de 60 empresas na cidade – no ano de 1931, que, somadas, possuíam um número de 1.973 operários e um capital de 7.791 contos de réis, equivalentes a 83% do operariado total da localidade, bem como de seu capital industrial naquele ano.¹⁸ Em relação aos ramos de atuação na indústria classificados por Cano (1981), permanecia a tendência verificada acerca dos dados de 1918 (Tabela 1) de uma estrutura industrial rio-clarense concentrada em segmentos simples (telhas prensadas, serraria de madeira) e intermediários (calçados, oficinas construtoras de bens de capital e cervejaria), mas, nesta amostra, contando também com segmentos complexos (produção de energia elétrica).

Seguindo a definição de grande fábrica utilizada por Marson (2008), a única empresa rio-clarense que poderia ser classificada nesses termos seriam as Oficinas da Cia. Paulista de Estradas de Ferro, instaladas ainda no ano de 1892 e que, em 1931, possuíam 1.630 operários encarregados da reparação de vagões e locomotivas, sendo que seus empregados representavam 69% do operariado fabril do município naquele ano,¹⁹ afinal, desde sua origem, as Oficinas consolidaram-se como maior empregador industrial da cidade.

Apesar de apresentar menos de 100 operários, havia outra firma que, seguindo a classificação de Silva (1995), poderia ser considerada como grande empresa rio-clarense até o ano de 1931: a S. A. Central Elétrica Rio Claro, que possuía um capital social de 5 mil contos de réis – equivalente a 53% do capital industrial rio-clarense em 1931 – e fornecia eletricidade para Rio Claro e vários municípios da região.²⁰ Apesar das

¹⁸ A escolha por trazer os anos de 1931 e 1937 para analisar as maiores fábricas da cidade paulista de Rio Claro na década de 1930 deve-se ao fato de apenas nesses dois anos citados constarem, conjuntamente, as três maiores firmas da localidade que foram criadas ainda em sua fase pioneira de industrialização que se deu até 1929: a Cia. Paulista de Estradas de Ferro com suas oficinas rio-clarenses, a S. A. Central Elétrica Rio Claro e a Cervejaria Rio Claro Ltda. Nos outros anos da *Estatística Industrial do Estado de São Paulo 1928-1937*, uma ou mais dessas empresas não teve seus dados informados, implicando uma descrição parcial da indústria rio-clarense caso tais anos fossem analisados pormenorizadamente.

¹⁹ A ausência de dados na *Estatística Industrial do estado de São Paulo 1928-1937* sobre o capital social das oficinas ferroviárias não deve servir a um reducionismo sobre a relevância desses estabelecimentos para as localidades – como Campinas, Jundiaí, Rio Claro e Ribeirão Preto – em que eles estavam instalados. No caso da Cia. Paulista de Estradas de Ferro, uma das maiores empresas estaduais na década de 1930, o capital social do grupo era de 350 mil contos de réis em dezembro de 1931 (Grandi, 2010).

²⁰ Como citado anteriormente, segundo Silva (1995) as grandes empresas paulistas seriam aquelas

críticas de Garcia (1992) e Selingardi-Sampaio (1987) sobre a incapacidade da empresa em fornecer a energia elétrica de maneira mais constante, ocasionando cortes frequentes no fornecimento, e que isso teria dificultado a formação de empresas nestas localidades, o fato é que, ao se comparar a S.A. Central Elétrica Rio Claro com as demais 86 firmas fornecedoras de energia elétrica arroladas na *Estatística Industrial de São Paulo no ano de 1931*, evidencia-se que sua posição relativa a colocava no patamar das maiores empresas paulistas do setor: era o grupo com o 8º maior capital social e o 7º lugar em termos de operários e capacidade energética de suas usinas (medidos pela Força Motriz em H. P. elétrica) (São Paulo, 1928-1937).

Sobre as demais empresas da Tabela 2, há que destacar a Cervejaria Rio Claro Ltda., o terceiro maior empregador na indústria rio-clarense. A empresa surgiu em 1899 da iniciativa do major Carlos Augusto Rodrigues Pinho, que, em 1902, arrendou-a para o alemão Júlio Stern, que a conduziu até 1915, quando então, já com sua cerveja Caracu desfrutando de prestígio estadual, foi vendida para Oscar Batista Costa, que ampliou as instalações da fábrica e reformou suas máquinas. Em 1930, a Cervejaria Rio Claro, então com sérias dificuldades financeiras, foi vendida para o comendador Nicolau Scarpa e entrou em um novo período de expansão, com ampliação dos prédios, compra de novos equipamentos e aumento do número de empregados (Selingardi-Sampaio, 2012). No ano de 1931, a Cervejaria Rio Claro era uma das principais firmas cervejeiras do estado de São Paulo – havia 67 empresas nesse setor – com o 5º maior capital social e o 6º maior operariado e capacidade elétrica (Força Motriz em H. P. elétrica).

Como feito anteriormente, tem-se a possibilidade de comparar as maiores empresas rio-clarenses (Oficinas da Cia. Paulista de Estradas de Ferro, S. A. Central Elétrica de Rio Claro e a Cervejaria Rio Claro Ltda.) com os principais estabelecimentos industriais de Ribeirão Preto no ano de 1931: Oficinas da Cia. Mogiana de Estradas de Ferro (empregava 1.798 operários), Empresa Força e Luz de Ribeirão Preto (capital de 10 mil contos de réis, 155 operários e força motriz de 18.960 H. P. elétrica) e a

detentoras de um capital social de ao menos 1.000 contos de réis, ao câmbio do ano de 1907. Utilizando o índice setorial da indústria de Haddad (1978), o valor constante do capital social da S. A. Central Elétrica Rio Claro no ano de 1931 seria de 1.460 contos de réis.

filial ribeirão-pretana da firma cervejeira Companhia Antartica Paulista (capital de 2.800 contos de réis, 253 operários e força motriz de 546 H. P. elétrica) (Lanza; Lamounier, 2014).

No confronto das maiores empresas dessas duas importantes localidades manufatureiras paulistas no começo dos anos 1930, considerando o número de operários das seis firmas analisadas, evidencia-se a similaridade no fato de as oficinas ferroviárias – Cia. Paulista e Mogiana – serem os dois maiores estabelecimentos industriais dessas cidades – com capital, operariado e força motriz semelhante – todavia, há uma precocidade no caso de Rio Claro, pois a instalação das oficinas da Cia. Paulista data de 1892, enquanto que, em Ribeirão Preto, a Cia. Mogiana instalou suas oficinas somente em 1927. De outra parte, em relação às firmas do setor de energia elétrica e às cervejarias, o que se nota é que as empresas ribeirão-pretanas (Empresa Força e Luz de Ribeirão Preto criada em 1898 e a filial da Companhia Antartica Paulista inaugurada em 1911) eram estabelecimentos de maior monta em relação aos de Rio Claro, pois tinham maior operariado, capital e força motriz no ano de 1931.

O ano de 1937 é o último da série de dados arrolados pela *Estatística Industrial do estado de São Paulo* e aqui citado em virtude de ser uma amostra que contém dados sobre as três maiores empresas rio-clarenses: as Oficinas da Cia. Paulista de Estradas de Ferro, a S.A. Central Elétrica Rio Claro e a Cervejaria Rio Claro Ltda.²¹ Naquele ano, houve a inclusão de apenas três novas empresas no rol das firmas industriais rio-clarenses que, classificadas pelo capital social, seriam respectivamente a 7^a, 8^a e 9^a maiores empresas locais: a Bruno Meyer & Filhos no setor de máquinas para lavoura e indústrias, com um capital de 300 contos de réis, 60 operários e força motriz de 15 H. P. elétrica voltada à produção de máquinas para beneficiar laranjas, máquinas para indústrias cerâmicas, curtumes etc.; a firma Victor Milleo (Santa Gertrudes) no setor de louças de barro, manilhas para esgotos e materiais prensados, com um capital social de 300 contos de réis, 24 operários e força motriz de 10 H. P. elétrica para a produção de telhas prensadas e cumieiras; e a firma Dermeval Nevoeiro & Irmão (Santa Gertrudes) no setor de louças de barro, manilhas para

²¹ O artigo de Lanza e Lamounier (2014) restringe sua análise sobre as firmas industriais de Ribeirão Preto ao ano de 1930, e, dessa forma, a comparação das firmas daquela localidade com as de Rio Claro para os anos pós-1930/1931 fica inviabilizada.

esgotos e materiais prensados, com um capital social de 200 contos de réis, 70 operários e força motriz de 20 H. P. elétrica para a produção de telhas, tijolos prensados e cumieiras (São Paulo, 1928-1937).

As três novas empresas citadas eram estabelecimentos de pequeno a médio porte e que não alteravam o perfil da indústria rio-clarense: as Oficinas da Cia. Paulista de Estradas de Ferro como a maior empresa local, em uma posição intermediária à S. A. Central Elétrica Rio Claro e, o restante, uma gama de firmas médias e pequenas concentradas na produção de bebidas (cerveja), setor de cerâmica, madeireiro e serraria, além de uma produção de máquinas par lavoura e indústria representada pela firma Bruno Meyer & Filhos.²²

Para Garcia (1992) e Selingardi-Sampaio (1987; 2012), uma das razões recai sobre os baixos efeitos de encadeamento proporcionados pelas Oficinas da Cia. Paulista de Estradas de Ferro, pois, ao passo que ela empregava mais da metade do operariado local, essa firma pouco se relacionava ao restante do tecido industrial rio-clarense quanto a produto e matéria-prima, uma vez que sua função era atender às demandas da própria ferrovia, e a matéria-prima vinha necessariamente de fora de Rio Claro – exceto pela madeira que vinha do Horto Florestal organizado na localidade pela empresa. Dessa forma, o papel impulsionador da indústria local exercido por essa grande empresa se deu mais pela renda de seus empregados gasta na economia local e pela demanda de energia elétrica das oficinas e da ferrovia, transformando a Cia. Paulista de Estradas de Ferro na maior consumidora e cliente da S. A. Central Elétrica Rio Claro, sobretudo a partir da década de 1920, quando a Cia. Paulista iniciou o processo de eletrificação de suas linhas férreas (Marsiglia; Mello; Bacellar, 1986).

Segundo Garcia (1992) e Selingardi-Sampaio (1987; 2012), o efeito centrípeto exercido pelas Oficinas da Cia. Paulista de Estradas de Ferro se expressava na tendência de que os trabalhadores locais preferiam empregar-se na Cia. Paulista, que ofertava salários relativamente mais altos e uma estabilidade no emprego, e que esse fenômeno repelia a formação de novas firmas industriais, principalmente as de grande porte e que demandavam um elevado contingente de trabalhadores, como as grandes

²² Conforme a Estatística Industrial do estado de São Paulo no ano de 1937, no setor de máquinas para lavoura e indústrias havia 99 empresas, sendo que a firma Bruno Meyer & Filhos era de 23º maior capital social, a 22ª em número de operários e 33ª em força motriz (São Paulo, 1928-1937).

têxteis, que, apesar de formarem o maior setor industrial paulista, só passaram a ser vistas nos dados da indústria rio-clarense na década de 1940.

Tabela 3 – Relação das fábricas e oficinas do município de Rio Claro com 100 ou mais operários no ano de 1945 (classificadas pelo número de operários)

Empresa	Ano de fundação	Capital (cruzeiros correntes)	Operários	Setor
Cia. Paulista de Estradas de Ferro	1892	9.701.703	1.468	Acessórios para vagões
S. A. Indústrias Reunidas F. Matarazzo	1939	500.000	808	Torção de fios
Cia. Cervejaria Rio Claro	1905	4.182.824	308	Cervejas e bebidas diversas
E. F. Saad & Cia.	1944	2.747.070	170	Fios de seda
Cia. Paulista de Estradas de Ferro	1892	776.896	102	Desdobro de madeira
Outras 423 fábricas		18.097.690	1.551	
Total		36.006.183	4.407	

Fonte: São Paulo (1947, p. 780-803).

A Tabela 3 traz informações das empresas arroladas no Catálogo das Indústrias do estado de São Paulo no ano de 1945, sendo que a amostra traz os dados apenas das firmas dos municípios do interior paulista. Para a cidade de Rio Claro, a tabela reuniu informações das únicas cinco empresas que possuíam mais de cem operários, ou seja, as grandes empresas locais, segundo a classificação de Marson (2008). O primeiro ponto a destacar é que agora vemos duas novas e grandes firmas vinculadas ao principal setor manufatureiro nacional que era o têxtil: a S. A. Indústrias Reunidas F. Matarazzo, inaugurada na localidade em 1939 e que atuava na torção de fios²³ com seus 808 operários; e a E. F. Saad, criada em 1944 e que se incumbia da produção de fios de seda com seus 170 funcionários.

²³ Segundo Loureiro (2006, p. 26), no processo de fiação do algodão “[...] uma torção bem realizada impede que os fios arrebentem no processo de tecelagem”.

A instalação dessas firmas, cujos capitais eram de origem paulistana, expressava o crescimento que o setor têxtil paulista teve durante os anos da II Guerra Mundial – inclusive com vistas à exportação – e a busca desses capitais por municípios com boa localização – as duas fábricas situavam ao lado dos trilhos da Cia. Paulista – e uma importante oferta de mão de obra feminina, sendo a prática das fábricas têxteis empregar um grande contingente de mulheres (Negri, 1996; Suzigan, 1971; Selingardi-Sampaio, 2012).

Entretanto, mantinha-se a preponderância da Cia. Paulista de Estradas de Ferro como o maior estabelecimento industrial rio-clarense: somadas suas oficinas para consertos de vagões e a unidade de desdobro de madeira no Horto Florestal, representavam 36% do operariado local e 29% do capital industrial. Os carros e vagões construídos nas oficinas da Cia. Paulista empregavam mais de um terço da mão de obra local da indústria e eram, em boa medida, responsáveis por colocar Rio Claro como o 6º maior município do interior paulista em termos de operariado industrial no ano de 1945. Todavia, apesar de ter um total de 428 estabelecimentos manufatureiros – a 5º maior concentração de fábricas no interior paulista –, o capital aplicado nessas unidades rio-clarenses situava Rio Claro apenas na 18ª posição entre os municípios do interior do estado, ou seja, permanecia o caráter de uma indústria local fortemente condicionada pela presença das Oficinas da Cia. Paulista desde 1892, mas com uma massa de outros pequenos e médios estabelecimentos com capitais e operários em menor quantidade e em setores mais voltados aos bens de consumo assalariado.

5. Considerações finais

O artigo buscou trazer uma contribuição ao debate sobre a industrialização de pequenas e médias cidades do interior paulista, a partir da análise do processo de formação do setor manufatureiro da cidade de Rio Claro na primeira metade do século XX, dando ênfase aos maiores estabelecimentos industriais – aqueles com 100 ou mais operários – da localidade no período 1918-1945 e tentando comparar essas firmas com as de Ribeirão Preto, originalmente arroladas no trabalho de Lanza e Lamounier (2014).

Em consonância à historiografia econômica sobre a industrialização de São Paulo, o município de Rio Claro teve, na segunda metade do século XIX, a forte expansão de seus cafezais até os anos 1890; a elevação do contingente de escravos e, posteriormente, as grandes levas de imigrantes, principalmente italianos; a instalação dos trilhos ferroviários e da oficina mecânica da Cia. Paulista; a formação da S.A. Central Elétrica de Rio Claro; a urbanização e a formação de empreendimentos industriais, comerciais e de serviços no município, sendo um setor manufatureiro com predomínio de atividades voltadas à produção de bens de consumo assalariado.

Os dados referentes aos maiores estabelecimentos industriais rio-clarenses no ano de 1918 trazem a Cia. de Calçados Flora como a única grande empresa na localidade. As demais firmas eram de menor monta e condizentes com a relação café-indústria expressa na formação de empresas destinadas à fabricação de bens de consumo assalariado, como cigarros, chinelos, impressos e bebidas diversas.

Para o ano de 1931, manteve-se a presença maior de estabelecimentos pequenos e médios vinculados à produção de bens de consumo assalariado, mas, naquele ano, apareceram os dados referentes às três maiores empresas locais: as Oficinas da Cia. Paulista de Estradas de Ferro, a S. A. Central Elétrica Rio Claro e a Cervejaria Rio Claro Ltda. As Oficinas converteram-se na grande empresa rio-clarense, que empregava mais de 1.000 operários e também era a principal cliente da Central Elétrica Rio Claro.

Ao compararmos os três estabelecimentos industriais rio-clarenses acima arrolados com as maiores firmas manufatureiras de Ribeirão Preto no ano de 1931 – Oficinas da Cia. Mogiana de Estradas de Ferro, Empresa Força e Luz de Ribeirão Preto e a filial da cervejaria Companhia Antártica Paulista –, constatamos que as duas últimas empresas ribeirão-pretanas eram de maior vulto – considerando capital social, operários e força motriz – do que as congêneres rio-clarenses. Uma explicação está no tamanho do mercado, tendo em vista que a população de Ribeirão Preto no ano de 1929 era de 74 mil habitantes, enquanto que em Rio Claro o número de habitantes era de 64 mil.

Ademais, o declínio na produtividade dos cafezais, que começou ainda na década de 1890 no município de Rio Claro, teria ficado mais evidente em Ribeirão Preto apenas nos anos 1920, sendo que esta pros-

peridade resultante da renda cafeeira tornava Ribeirão Preto uma localidade atrativa ao estabelecimento de novas e grandes empresas, como a cervejaria paulistana Cia. Antarctica Paulista – que ali se instalou em 1911 – e a Cia. Electro-Metalúrgica Brasileira (1922-1930), empresa ribeirão-pretana do ramo de produção de aço e ferro fundido que chegou a ter um capital de 6 mil contos e contava com cafeicultores locais entre seus acionistas. Dessa forma, como aponta Negri (1996), a formação de indústrias nos municípios do interior paulista até o final dos anos 1920 foi robustamente influenciada pela interação com o setor cafeeiro, sendo que, em casos como o de Ribeirão Preto, a acumulação de capital naquele período permitiu a formação de grandes e complexas firmas industriais, inclusive no setor de produção de aço, em contraste, neste caso, com o município de Rio Claro, em que o auge da acumulação cafeeira findou mais previamente, e isso pode ter influenciado um tecido manufatureiro menos complexo até a década de 1930.

Por fim, ao listar os estabelecimentos rio-clarenses com mais de 100 operários no ano de 1945, nota-se a presença de novas grandes empresas em setores líderes da industrialização nacional, como os têxteis: caso da inauguração da S.A. Indústrias Reunidas F. Matarazzo em 1939 e, em 1944, da criação da E. F. Saad & Cia. Entretanto, novamente, as Oficinas da Cia. Paulista de Estradas de Ferro mantinham-se como o principal estabelecimento industrial rio-clarense, posto que vinha desde o final do século XIX.

Segundo a historiografia, a concentração da mão de obra manufatureira nessa grande empresa afetou o desenvolvimento de outras firmas na localidade e, como as companhias ferroviárias tinham oficinas em outras localidades paulistas, uma questão que se coloca na continuação deste trabalho é fazer uma comparação entre a realidade rio-clarense e a dessas outras cidades – como Ribeirão Preto –, pois pode haver ou não semelhanças entre o tamanho de seus estabelecimentos fabris como menores ou médios em face de uma quase monopolista oferta de mão-de-obra local.

Referências

AURELIANO, L. *No limiar da industrialização*. Campinas: Unicamp/IE, 1999.

BARBOSA, A. S. *Empresariado fabril e desenvolvimento econômico*. São Paulo: Editora Hucitec/ Fapesp, 2006.

BASSANEZI, M.; SCOTT, A.; BACELLAR, C.; TRUZZI, O. *Atlas da imigração internacional em São Paulo 1850-1950*. São Paulo: Editora Unesp, 2008.

BILAC, M. B. B. *As elites políticas de Rio Claro*. Piracicaba/Campinas: Editora da Unimep/Editora da Unicamp, CMU, 2001.

BRANDÃO, M. A. A mobilidade social do imigrante italiano pobre no Brasil (1890-1930): uma contribuição à historiografia da imigração em São Paulo. *História e Cultura*, v. 4, n. 1, p. 319-337, 2015.

BRESSER PEREIRA, L. C. Origens étnicas e sociais do empresário paulista. *Revista Administração de Empresas*, v. 4, n. 11, p. 83-106, 1964.

CAMARGO, J. F. *Crescimento da população no Estado de São Paulo e seus aspectos econômicos, v. 2: ensaio sobre as relações entre a demografia e a economia*. São Paulo: FFLCH, 1952.

CAMILLO, E. E. R. *Guia histórico da indústria nascente em Campinas (1850-1887)*. Campinas: Mercado de Letras, Centro de Memória Unicamp, 1998.

CANO, W. Alguns aspectos da concentração industrial. In: VERSIANI, F. R.; BARROS, J. R. M. *Formação econômica do Brasil: a experiência da industrialização*. São Paulo: Saraiva, p. 63-120, 1978.

CANO, W. *Raízes da concentração industrial em São Paulo*. Campinas: Unicamp/IE, 1981.

DEAN, W. *A industrialização de São Paulo*. São Paulo: Difel, 1971.

DEAN, W. *Rio Claro: um sistema brasileiro de grande lavoura, 1820-1920*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1977.

DINIZ, D. M. F. L. *Rio Claro e o café: desenvolvimento, apogeu e crise (1850-1900)*. Rio Claro: FFCL, 1973.

DINO, C. B.; MELO JUNIOR, I. C.; OLIVEIRA, S. L. S.; KIM, S. J. O capital estrangeiro e nacional na energia paulista. *Projeto Eletromemória: história da energia elétrica no estado de São Paulo (1890-1960)*, 2017. Disponível em <<https://eletromemoria.fflch.usp.br/content/o-capital-estrangeiro-e-nacional-na-energia-paulista-claudia-belini-dino-irrael-cordeiro-de>>.

FALEIROS, R. N. *Fronteiras do café: fazendeiros e “colonos” no interior paulista (1917-1937)*. Bauru: EDUSC, 2010.

FILENI, R. F. C. *O processo migratório para o interior paulista: o caso de Rio Claro*. Rio Claro, SP: UNESP, 2004 (Dissertação de Mestrado).

FISHLOW, A. Origens e consequências da substituição de importações no Brasil. In: VERSIANI, F. R.; BARROS, J. R. M. *Formação econômica do Brasil: a experiência da industrialização*. São Paulo: Saraiva, p. 7-40, 1978.

GARCIA, L. B. Reis. *Rio Claro e as oficinas da Companhia Paulista de Estrada de Ferro: trabalho e vida operária, 1930-1940*. Campinas: Unicamp, 1992 (Tese de doutorado da Unicamp).

GRANDI, G. *Café e expansão ferroviária: a Companhia E. F. Rio Claro (1880-1903)*. São Paulo: Annablume, 2007.

GRANDI, G. A Companhia de Estrada de Ferro Rio Claro e o projeto de expansão ferroviária da Companhia Paulista. *História Econômica e História de Empresas (ABPHE)*, v. 9, n. 1, p. 115-139, 2006.

GRANDI, G. *Estado e capital ferroviário em São Paulo: a Companhia Paulista de Estradas de Ferro entre 1930 e 1961*. São Paulo: USP, 2010 (Tese de Doutorado em História Econômica da USP).

GRANDI, G. Fusão ou aquisição de ferrovias? As transações econômicas

envolvendo a Rio Claro Railway Company (1888-1892). *Topoi*, v. 21, p. 475-496, 2020.

HADDAD, C. Crescimento do Produto Real Brasileiro – 1900-1947. In: VERSIANI, F. R.; BARROS, J. R. M. *Formação econômica do Brasil: a experiência da industrialização*. São Paulo: Saraiva, p. 143-166, 1978.

HANLEY, A. G. *Native capital: financial institutions and economic development in São Paulo, Brazil, 1850-1920*. Stanford, California: Stanford University, 2005.

LANZA, A. L.; LAMOUNIER, M. L. Café, imigrantes e empresas no nordeste de São Paulo (Ribeirão Preto, 1880-1930). *História Econômica & História de Empresas*, v. 17, n. 2, p. 567-604, 2014.

LOUREIRO, F. P. *Nos fios de uma trama esquecida: a indústria têxtil paulista nas décadas pós-Depressão*. São Paulo: USP, 2006 (Dissertação de Mestrado da USP).

LUNA, F. V.; KLEIN, H. S. *História econômica e social do Estado de São Paulo, 1850-1950*. São Paulo: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2019.

MARSIGLIA, C.; MELLO, M. R. C.; BACELLAR, N. R. R. *S/A Central Elétrica Rio Claro*. São Paulo: CESP/IEB, 1986.

MARSON, M. D. Causas da mudança tecnológica na indústria de bens de capital no Estado de São Paulo na década de 1930. *Revista Economia (Anpec)*, v. 9, p. 115-142, 2008.

MARSON, M. D. Origens dos empresários da indústria de máquinas e equipamentos em São Paulo, 1870-1900. *Nova economia*, v. 22, n. 3, p. 481-511, 2012.

MEIRELLES, A. C. *A imigração italiana no desenvolvimento do município de Rio Claro-SP: Economia e cultura (1870-1950)*. Rio Claro: Unesp, 2016 (Trabalho de Conclusão de Curso em Geografia da Unesp).

MELLO, J. M. C. *O capitalismo tardio*. São Paulo: Editora Brasiliense, 1992.

MILLIET, S. *O Roteiro do café: contribuição para o estudo da História Econômica e Social do Brasil*. São Paulo: Hucitec, 1982.

MOTTA, J. F. M.; CHRISTOFOLETTI, S. R.; GARCEZA, L. L.; SOUZA, R. V. de; BOSCHIC, F. A. O.; MORENOB, M. M. T.; CUCHIERATO, G.; ZANARDOB, A. Característica do polo de revestimento cerâmico de Santa Gertrudes – SP, com ênfase na produção de argila. *Cerâmica Industrial*, v. 9, n. 1, p. 1-6, 2004.

NEGRI, B. *Concentração e desconcentração industrial em São Paulo (1880-1990)*. Campinas: Unicamp, 1996.

PERISSINOTTO, R. M. *Classes dominantes e hegemonia na República Velha*. Campinas: Unicamp, 1994.

PETRONE, M. T. S. O desprezado “ciclo do açúcar” paulista (1765-1850). In: ODALIA, N.; CALDEIRA, J. R. C. (Org.). *História do estado de São Paulo: a formação da unidade paulista, volume 1*. São Paulo: Editora Unesp; Imprensa Oficial; APESP, p. 135-155, 2010.

PIGNATARO, L. C. *Imigrantes italianos em Rio Claro e seus descendentes*. Rio Claro: Arquivo Público e Histórico do Município, 1982.

PRADO JÚNIOR, C. *História Econômica do Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 1969.

ROSSINI, G. A. A. *A dinâmica do tráfico interno de escravos na franja da economia cafeeira paulista (1861-1887)*. Campinas: Unicamp, 2015 (Tese de doutorado em Economia da Unicamp).

SAES, F. A. M. O estado de São Paulo no século XX: café, indústria e finanças na dinâmica da economia paulista. In: ODALIA, N.; CALDEIRA, J. R. C. *História do Estado de São Paulo: a formação da unidade*

paulista, volume 3. São Paulo: Editora Unesp; Imprensa Oficial; APESP, p. 13-40, 2010.

SAES, F. A. M. *Estradas de ferro e diversificação da atividade econômica na expansão cafeeira em São Paulo, 1870-1900*. In: SZMRECSÁNYI, T.; LAPA, J. R. A. (Org.). *História Econômica da Primeira República*. São Paulo: Hucitec; ABPHE; Editora da Universidade de São Paulo; Imprensa Oficial, p. 177-196, 2002.

SANTOS, F. A. *Rio Claro: uma cidade em transformação (1850-1906)*. Campinas: Unicamp, 2000 (Dissertação de Mestrado em Economia da Unicamp).

SÃO PAULO. Secretaria da Agricultura, Commercio e Obras Publicas do Estado de São Paulo. *Estatística Industrial do Estado de São Paulo, 1928-1937*.

SÃO PAULO. Secretaria da Agricultura, Commercio e Obras Publicas do Estado de São Paulo. *Boletim da Diretoria de Indústria e Comércio, 7ª série, n. 5*. São Paulo: Typographia Brasil de Rotschild & C., 1916.

SÃO PAULO. Secretaria da Agricultura, Commercio e Obras Publicas do Estado de São Paulo. *Boletim da Diretoria de Indústria e Comércio, 10ª série, n. 3-4*. São Paulo: Typographia Levi, 1919.

SÃO PAULO. Secretaria da Agricultura, Commercio e Obras Públicas. *Estatística agrícola e zootécnica de Rio Claro no anno agrícola de 1904-1905*. São Paulo: Secretaria da Agricultura, Commercio e Obras Públicas, 1908.

SÃO PAULO. Departamento Estadual de Estatística. *Catálogo das indústrias do estado de São Paulo (exclusive o município da Capital), 1945*. São Paulo: Tipografia Brasil, Departamento Estadual de Estatística, 1947.

SÃO PAULO. *Diário Oficial do Estado de São Paulo*, edição de 21 fevereiro de 1918. São Paulo: Imprensa Oficial, 1918.

SELINGARDI-SAMPAIO, S. A Indústria e o município de Rio Claro, das origens à atualidade: uma interpretação geográfica de seus elementos, relações e efeitos”. In: CAMPOS, M. T. A. (Org.). *ACIRC, 90 anos de história: Associação Comercial e Industrial de Rio Claro-SP: 1922-2012*. Rio Claro: Divisa Editora & Artes Gráficas, 2012.

SELINGARDI-SAMPAIO, S. A industrialização de Rio Claro: contribuição ao estudo da desconcentração espacial da indústria no Estado de São Paulo. *Geografia*, v. 12, p. 1-60, 1987.

SILVA, S. *Expansão cafeeira e origens da indústria no Brasil*. São Paulo. Alfa-Omega, 1995.

SUZIGAN, W. *A industrialização de São Paulo: 1930-1945*. Revista Brasileira de Economia. Rio de Janeiro, 1971.

TESSARI, C. A. Sazonalidade e trabalho temporário na empresa cafeeira (Oeste Paulista, 1890-1915). *História Econômica & História de Empresas*, v. 14, n. 2, 5 jul. 2012.

TROPPEMAIR, H. *Aspectos históricos e geográficos de Rio Claro*. Rio Claro: Arquivo Público e Histórico do Município de Rio Claro, 1993.

TRUZZI, O. M. S. *Café e indústria: São Carlos, 1850-1950*. São Carlos: EdUFSCar; São Paulo: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2007.

TRUZZI, O. M. S.; BASSENEZI, M. S. B. *População, grupos étnico-raciais e economia cafeeira: São Carlos, 1907*. *Revista Brasileira de Estatística Populacional*, v. 26, n. 2, p. 197-218, 2009.

TRUZZI, O. M. S.; NETO, M. S. Economia e empreendedorismo étnico: balanço histórico da experiência paulista. *Revista de Administração de Empresas*, v. 47, n. 2, p. 37-48, 2007.

VERSIANI, F. R.; VERSIANI, M. T. R. O. A industrialização brasileira antes de 1930: uma contribuição. In: VERSIANI, F. R.; BARROS, J. R. M. *Formação econômica do Brasil: a experiência da industrialização*. São Paulo: Saraiva, p. 121-142, 1978.

Surtos e atrasos à medida que o Brasil ficou para trás antes de 1913: um enigma na Grande Divergência*

Surts and Lags as Brazil Fell Behind Before 1913: a Puzzle in the Great Divergence

Steve de Castro e Sérgio Ricardo de Brito Gadelha**

Resumo: Após a abolição da escravidão, em 1864-1865, no final da guerra civil, o PIB *per capita* dos Estados Unidos começou a crescer a uma taxa alta e estável de 1,7% ao ano. Furtado (1963) constatou que o Brasil cresceu substancialmente de 1850 a 1950: 1,5%, à medida que a escravidão foi eliminada no período até 1888. Pelo menos três fontes primárias subsequentes atestam que o final do século XIX do Brasil foi uma fase de estagnação secular, se não uma fase de declínio. Até 2007, Furtado (1963) passou por 34 edições, apenas com pequenas revisões. Sua visão de que a abolição e a mudança do açúcar para o café levaram a um surto de crescimento tornou-se o paradigma dominante nos cursos de História Econômica nas universidades brasileiras. Este estudo examina criticamente os dados do PIB *per capita* Brasil-EUA para 1800-1913 e sugere novas pesquisas com comparações diretas, quantitativas e anuais.

Palavras-chave: Crescimento Econômico Brasil-EUA. Século XIX. Séries temporais longas.

* Submissão: 06/04/2023 | Aprovação: 15/04/2024 | DOI: 10.29182/hehe.v27i1.926

** Respectivamente: (1) Programa de Pós-Graduação *Stricto Sensu* em Economia da Universidade de Brasília | E-mail: stevedecas@gmail.com | (2) Programa de Mestrado Profissional em Economia, Políticas Públicas e Desenvolvimento do Instituto Brasileiro de Ensino, Desenvolvimento e Pesquisa | ORCID: 0000-0002-4685-8438 | E-mail: sergio.gadelha@idp.edu.br

Nós agradecemos os valiosos comentários feitos pelos pareceristas da revista História Econômica & História de Empresas, que enriqueceram bastante o presente estudo. As opiniões expressas neste trabalho são de exclusiva responsabilidade dos autores, não expressando necessariamente a visão e o posicionamento da Secretaria do Tesouro Nacional ou do Ministério da Economia. Quaisquer erros remanescentes ou omissões no presente estudo são de exclusiva responsabilidade dos autores.



Abstract: After the abolition of slavery in 1864-1865, at the end of the civil war, the per capita GDP of the United States began to grow at a high and stable rate of 1.7% per year. Furtado (1963) found that Brazil grew substantially from 1850 to 1950: 1.5%, as slavery was eliminated in the period up to 1888. At least three subsequent primary sources attest that Brazil's late 19th century was a phase of secular stagnation, if not a phase of decline. Until 2007, Furtado (1963) went through 34 editions, with only minor revisions. His view that the abolition and switch from sugar to coffee led to a growth spurt became the dominant paradigm in Economic History courses at Brazilian universities. This study critically examines Brazil-US GDP per capita data for 1800-1913 and suggests further research with direct, quantitative and annual comparisons.

Keywords: Brazil-US growth. 19th century. Long series.

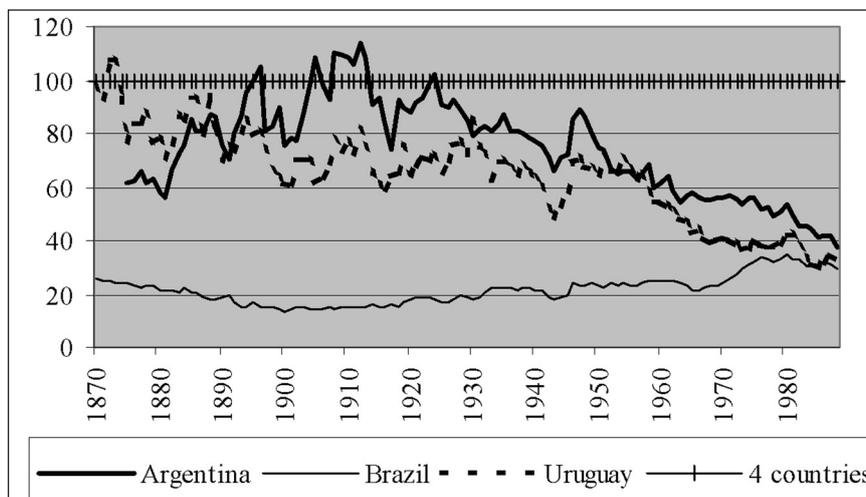
JEL: O41. C15.

Introdução

O presente estudo tem por objetivo geral analisar criticamente os dados do PIB *per capita* do Brasil e dos Estados Unidos para o período de 1800 a 1913, sugerindo novas pesquisas com comparações diretas, quantitativas e anuais. Existem diversas visões conflitantes sobre a trajetória do Brasil no século XIX que precisariam ser desvendadas ao longo do caminho para a formulação de qualquer teoria unificada para a fonte de crescimento na economia global. Para o período dramático na história econômica mundial, 1850-1913, denominado “Grande Divergência” pelo historiador Kenneth Pomeranz (2000), há estimativas para o Brasil relativas às taxas de crescimento anual média da renda real *per capita* em dólares constantes, variando de $-0,40\%$ ao ano (Contador; Haddad, 1975 *apud* Coatsworth, 1993) a $+1,6\%$ ao ano (McGreevey, 1968). Furtado (1963) reportou que o PIB real *per capita* no Brasil cresceu substancialmente de 1850 a 1950, em $1,5\%$ ao ano. Pesquisas independentes posteriores de Contador e Haddad (1975), Leff (1972; 1982) e Goldsmith (1986) concluíram, com três métodos diferentes, que o final do século XIX foi uma fase de estagnação secular, se não de declínio. Para o Brasil, a literatura internacional comparativa tem seguido principalmente essas estimativas primárias mais recentes (Barro; Sala-I-Martin, 1995; 1998; Maddison, 1989; 1995; Coatsworth, 1993; 1998; Engerman; Sokoloff, 1997; 2001). Maddison (1983) encontrou crescimento econômico entre 1870 e 1913, mas será mostrado adiante que ele calculou as taxas de crescimento ponto a ponto da série anual volátil dada por Contador e Haddad (1975).

Comparações diretas foram feitas por Bertola e Porcile (1998) do PIB *per capita* de 1870 de Argentina, Brasil e Uruguai com a média das principais economias ricas. O gráfico a seguir captura bem não apenas a visão da literatura internacional atual sobre a trajetória do Brasil desde 1870, mas também os atrasos dramáticos em relação aos seus vizinhos mais desenvolvidos: Argentina e Uruguai. Também mostra a convergência do Brasil após cerca de 1965 com essas duas economias, um processo em certo sentido patológico, porque as duas economias tornaram-se menos desenvolvidas relativamente a partir de 1950, trajetória seguida por muitos países da América Latina nas últimas três décadas.

Gráfico 1 – Argentina, Brasil e Uruguai, 1870-1988: PIB *per capita* relativo à média de França, Alemanha, Reino Unido e Estados Unidos (100)



Fonte: Bertola e Porcile (1998).

Apesar desse atraso relativo até pelo menos 1870, será argumentado neste estudo que em 1822 o Brasil começou com um PIB *per capita* quase igual ao dos Estados Unidos. A Grande Divergência ainda não havia começado. Embora o valor de 1913 para o Brasil em relação aos quatro principais países esteja correto, será afirmado que seu PIB *per capita* em 1870 era muito maior do que o Gráfico 1 retrata (ver Apêndice).

Todas as fontes primárias, incluindo Furtado, concordam que, com metade da população em 1850, o PIB *per capita* da região Nordeste caiu absolutamente até 1913. Esse desastre de crescimento replica o que aconteceu em quase todas as regiões das Américas, incluindo a região Sul dos Estados Unidos, onde um regime escravista dominante foi desmontado. Portanto, tem sido elevada a estimativa da taxa de crescimento do PIB *per capita* no resto do Brasil, e principalmente a expansão na região Sudeste, que rendeu a taxa nacional de PIB *per capita* de 1,5% ao ano para o período 1850-1900, estipulada por de Furtado. Essa região, especialmente o estado de São Paulo com seu *boom* cafeeiro e, após cerca de 1880, um setor industrial incipiente, atraiu fluxos significativos de migrantes principalmente do sul da Europa e do Japão.

Essa visão inicial de que a explosão das exportações de café levou a um surto de crescimento nacional posteriormente se tornou o paradigma dominante na historiografia do Brasil do século XIX. Até 2007, a mono-

grafia de Furtado passou por 34 edições, com apenas pequenas revisões, e, ao que parece, ainda é o principal texto citado sobre a trajetória de crescimento econômico em todos os cursos universitários de História Econômica. Poucas fontes tentaram introduzir, mesmo como ponto de debate, a visão alternativa do século XIX posta pela pesquisa revisionista dos autores subsequentes citados anteriormente. Em seu último grande trabalho, para todo o período 1870-1913, Lewis (1978) esteve ciente desses novos resultados, mas ele aceitou os dados microeconômicos sobre os baixos rendimentos que as taxas salariais produziam para os trabalhadores livres em cafezais paulistas, assim como ele não se posicionou sobre as conflitantes taxas de crescimento do PIB *per capita*.

Parece que o que falta na historiografia brasileira é um diálogo entre paradigmas semelhante ao que acompanhou as dez primeiras edições do livro introdutório de Samuelson e estudado por Giraud (2011), o qual destacou a resistência do *status quo* predominante naquela época quanto à introdução de Samuelson da teoria e da política keynesiana no ensino de economia nos Estados Unidos, e como ele teve que modificar sua ênfase nas intervenções governamentais exigidas pelo paradigma keynesiano. No Brasil, o paradigma existente, baseado na obra de Furtado, é que a abolição gradual da escravatura, de 1850 a 1888, e a substituição das exportações de açúcar pelo café, produzido cada vez mais por imigrantes, geraram altas taxas de crescimento nacional do PIB *per capita* de 1850 em diante.

Em retrospectiva, ou melhor, com uma história econômica cuidadosa, a busca óbvia para a verdadeira fonte de crescimento econômico deve residir no papel da educação e do progresso técnico. Na literatura dominante, o capital humano tem sido um foco desde a década de 1980. No estudo das Américas do século XIX, Engerman e Sokoloff (1997; 2001) determinaram a contribuição pioneira sobre a importância da educação e dos direitos de propriedade reformados na trajetória de crescimento daqueles exportadores básicos como Canadá e Argentina, a partir de 1913. Chambers e Gordon (1966), em um questionamento anterior da explicação da teoria do produto primário (*staple theory*) proposta por historiadores econômicos para a arrancada do Canadá durante o *boom* do trigo de 1901-1911, sugeriram uma alternativa semelhante à de Engerman e Sokoloff (1997; 2002), mas sem os dados de apoio.

O estudo de Chambers e Gordon (1966) foi seguido por um debate

sobre a teoria do produto primário na mesma revista em que os teóricos canadenses contra-argumentaram que os historiadores econômicos nunca afirmaram que os *booms* de exportação de produtos básicos levaram ao crescimento do PIB *per capita* em toda a economia: “crescimento intensivo”, como eles dizem. Em vez disso, eles afirmaram que a tendência central de seus escritos era de que os *booms* de produtos básicos levaram apenas a um “crescimento extensivo”, ou seja, do PIB. Para os teóricos do crescimento, no entanto, o crescimento do PIB acompanhado por um crescimento equivalente da população é estagnação. No *boom* do trigo canadense, 1901-1911, o PIB *per capita* também cresceu rapidamente. Crescimento extensivo, acompanhado de crescimento populacional quase igual, foi o que aconteceu no Brasil na segunda metade do século XIX. Essa é a versão apresentada pelos dados das três fontes primárias do presente estudo – Leff, Contador e Haddad, e Goldsmith –, e que aqui é defendida.

Recentemente, duas importantes contribuições trazem novas evidências acerca do crescimento do PIB *per capita* brasileiro nos séculos XIX e XX. Se a historiografia econômica estabelecida afirma que o PIB *per capita* do Brasil estagnou no século XIX e que cresceu muito lentamente no período da monarquia (1822-1889), Bacha, Tombolo e Versiani (2023b) argumentam que essas conclusões se baseiam em métodos inadequados, evidências estatísticas insuficientes e desrespeito pelas evidências históricas disponíveis. Estima-se que durante o período de 1820 a 1900 a renda *per capita* do Brasil cresceu a uma taxa tendencial de 0,9% ao ano, um desempenho semelhante aos países da Europa Ocidental e de outros países da América Latina. Foi apenas uma forte contração econômica no final do período que prejudicou o desempenho do Brasil no século XIX.

Por sua vez, Bacha *et al.* (2023a) apresentaram evidências de superestimação do crescimento do PIB brasileiro tanto pela Fundação Getúlio Vargas de 1947 a 1980 quanto por Claudio Haddad de 1900 a 1947. A principal razão é viés de seleção em favor de atividades produtoras de bens de maior crescimento em detrimento de atividades de serviços de menor crescimento. Em vista disso, foi desenvolvido e aplicado métodos para incluir tais serviços nas séries de produto real. Como resultado, foram sugeridos cortes que reduziram a taxa de crescimento anual do PIB de 7,4% para 6,2% no período de 1947 a 1980, e de 4,4% para 4,0% no período de 1900 a 1947. Para todo o período 1900-1980, houve a redu-

ção da taxa de crescimento anual do PIB de 5,7% para 4,9%. Por fim, Bacha *et al.* (2023a) sugerem uma revisão dos números para o século XIX. Nesse aspecto, o presente estudo visa preencher essa lacuna apontada pelos autores.

O restante do estudo será dividido da seguinte forma: na seção 2, questões mais amplas de teoria do crescimento serão tratadas; a seção 3, a última e mais importante, trata da análise empírica, onde serão examinadas as críticas às fontes primárias e seus desdobramentos internacionais secundários que foram consultados para a série de PIB *per capita* do Brasil no século XIX. Todas as fontes têm falhas para alguma fase em seus dados do século XIX. Para as comparações internacionais, uma falha principal é o método que cada autor utilizou para transformar as taxas de crescimento da moeda nacional, obtidas das fontes primárias, em taxas em dólares constantes. A aplicação de uma única taxa de câmbio corrigida pela paridade do poder de compra (PPC) ao longo de uma série de mais de um século, como Maddison fez repetidamente, está repleta de distorções que obscurecem a compreensão da Grande Divergência.

Um breve apêndice apresentará uma primeira tentativa de comparação do PIB *per capita* de Brasil e Estados Unidos para 1800-1950, no formato executado por Prados de la Escosura (2000) para as economias ricas (1820-1990), o que evita o problema de construção do número-índice. A partir dos valores amplamente variados, entre autores e anos, para o PIB *per capita* do Brasil em relação aos Estados Unidos para cada ano escolhido, será indicada a sequência que se considerar mais coerente. O percentual brasileiro do PIB *per capita* dos Estados Unidos é uma sequência monotonicamente decrescente de 1822 a 1950. Mas um pouco obscurecidos ao longo dessa defasagem crescente, há vários surtos de crescimento, os quais podem muito bem ser a contribuição contínua do Brasil para a compreensão ainda incompleta do que aconteceu na Grande Divergência.

1. Questões teóricas de crescimento

O momento do início da dispersão entre nações de renda média *per capita* situa-se inquestionavelmente no final do século XIX, certamente após 1840 (Bairoch, 1993). Essa *startup* não foi uma arrancada em todas

as economias simultaneamente. Novas estimativas recentes da taxa de crescimento durante a revolução industrial da Grã-Bretanha, elaboradas por Nicholas Crafts, são muito mais baixas do que as anteriores. Nas Américas, os Estados Unidos ultrapassaram a Grã-Bretanha em 1913, com taxas de crescimento extremamente altas do PIB real *per capita* a partir de 1870. O crescimento entre 1870 e 1913, segundo Crafts e O'Rourke (2013), foi de 1,8% ao ano. Na América Latina, o PIB *per capita* argentino em 1913 (estimado em dólar e ajustado pela paridade do poder de compra atual) foi de 81% do PIB *per capita* dos Estados Unidos para aquele ano (Prados de la Escosura, 2000). Na Europa, em 1913, apenas o Reino Unido era mais rico do que a Argentina. Prados de La Escosura (2000) selecionou principalmente as economias ricas de hoje e, assim, não incluiu o Brasil, mas Hanson II (1988) coletou estimativas em dólares atuais para um único ano, 1913, para uma seleção de economias do “terceiro mundo”, incluindo várias economias da América Latina. Suas fontes colocam o Brasil com variação de 12,6% a 13,2% do PIB dos Estados Unidos em 1913. Em sua própria estimativa, em 20,4% dos Estados Unidos, Hanson II (1988) considerou como sendo *outlier*, mas será aqui mostrado que é provavelmente a estimativa mais confiável, pois seu método é direto e não derivado de interpolações de um ano-base diferente como os outros (ver Apêndice).

Esclarecer se a economia brasileira cresceu ou não significativamente entre 1850 e 1913 é seminal para a pesquisa sobre as trajetórias de crescimento global devido ao papel também desempenhado pela transição da escravidão para o mercado de trabalho nos Estados Unidos, que posteriormente se tornou a economia com destaque no desempenho de crescimento no século XX. Este artigo argumentará que o foco final deve estar não na interpretação do PIB *per capita* nacional do Brasil, e sim nas trajetórias separadas da região Nordeste, onde a escravidão era dominante, e da região Sudeste, que atraiu trabalhadores livres. A analogia com as duas principais regiões dos Estados Unidos do século XIX é adequada, mas com um resultado de crescimento dramaticamente diferente. A região Sudeste compartilha muitos dos atributos aparentemente propícios para o crescimento econômico no final do século XIX, derivados de observações dos Estados Unidos e de outros ricos exportadores de alimentos básicos, incluindo Argentina e Uruguai. São os seguintes atributos: a disponibilidade de boas

terras agrícolas em clima temperado, a imigração de trabalhadores europeus livres, a agricultura familiar e um setor industrial incipiente. Se puder ser demonstrado que, no Brasil, no final do século XIX, essas condições não levaram a um crescimento rápido o suficiente para compensar o retrocesso da região Nordeste, então o resultado da estagnação nacional será convincente (ver seção 3 para detalhes do tratamento de Leff (1982)).

A análise empírica aqui apresentada começará comparando as melhores estimativas do PIB *per capita* dos Estados Unidos para 1800-1860, de David (1967) e Thomas Weiss (1989), com as de Furtado (1963) para o Brasil, visando demonstrar que seus US\$ 50 para 1800-1850 não eram críveis. Também será examinado o estudo de Leff em 1822-1913. Em seguida, será feito um exame nos dados do início do século XX, entre os anos 1913 e 1950, uma vez que esses dados irão destacar algumas das armadilhas que devem ser enfrentadas para o século XIX, quando as fontes são muito mais esparsas e questionáveis.

2. Empírico

Para ser claro desde o início, o debate na literatura sobre o crescimento do Brasil no século XIX não é se o país havia ficado para trás em 1910 ou 1913. Esse resultado é consensual em todas as fontes, incluindo Furtado (1963), e confirmou-se definitivamente quando Claudio Haddad elaborou sua estimativa do PIB de 1911-1913 em mil-réis para Leff, que o elevou para dólares de 1950 e depois dividiu pela população, obtendo US\$ 215 *per capita*. Como Leff (1982) apontou, o nível dos Estados Unidos então, estimado por Kuznets, era cinco vezes maior.

2.1 O pioneiro no Brasil: Furtado. Revisões para os Estados Unidos (David e Weiss)

Nesta subseção, argumentamos que Furtado (1963) primeiro subestimou o nível do PIB *per capita* do Brasil em 1850 em 50 dólares a preços de 1950, e, em segundo lugar, superestimou sua taxa de crescimento para 1850-1900 em 1,5% ao ano. Ele então estimou os mesmos 1,5% ao ano para 1900 a 1950. Tomados em conjunto, eles renderam um valor, para 1950, de US\$ 224 a preços de 1950, o que não estava, como ele alegou,

com razão, muito longe da estimativa disponível nos primeiros dados oficiais das contas nacionais.

Os valores do PIB *per capita* em 1850 de US\$ 50, a preços de 1950, de Furtado (1963), estão abaixo do mínimo fisiológico no qual uma população pode sobreviver, calculado por Bairoch (1993) como US\$ 80 a preços de 1960 (US\$ 64 a preços de 1950). Para uma economia que experimenta um crescimento populacional quántuplo, esse é um resultado improvável. Além disso, US\$ 50 para 1850 é inferior a 20% do PIB dos Estados Unidos, nível de US\$ 276, a estimativa mais recente. De Castro e Gonçalves (2003; 2016) obtiveram para o Brasil uma taxa positiva de crescimento do PIB *per capita* de 0,44% ao ano entre 1822 e 1850, com uma diferença da ordem do erro de estimativa de 0,88% ao ano para os Estados Unidos, entre 1820 e 1850, da revisão de Weiss (1989) (Tabela 1).

Várias outras estimativas extremamente variadas estão disponíveis para o nível do PIB *per capita* do Brasil no início do século XIX em relação aos Estados Unidos (ver Apêndice). Para 1850, Leff (1982) fez uma estimativa de US\$ 202 a preços de 1950, o que colocou o Brasil em 73% do PIB dos Estados Unidos (Tabela 1). Para 1822, seu valor de US\$ 196 colocaria o Brasil em 92% do PIB dos Estados Unidos. Ambas as lacunas são consistentes com o que se sabe sobre a Grande Divergência (1800-1950).

Para 1822, Leff partiu do PIB *per capita benchmark* de 1913 e interpolou para trás em 0,1% ao ano, seu próprio valor para a taxa de crescimento (1822-1913). Para 1850, preenchemos com a mesma taxa que colocou o Brasil em 73% do PIB dos Estados Unidos. Para 1822-1850, os níveis e lacunas aqui são muito mais plausíveis do que os de Maddison ou Coatsworth (ver Apêndice). No entanto, enquanto eles mostram nossa suposta estagnação para 1850-1900, eles também mostram um declínio absoluto para 1900-1950. Esse resultado incrível foi usado por Leff para ilustrar os efeitos de usar a taxa de câmbio oficial para levar o PIB *per capita* do Brasil para dólar. Esses dados são apresentados nas colunas (1) a (3) da Tabela 1 a seguir:

Tabela 1 – PIB *per capita* do Brasil em % EUA (1800-1950)

Ano	Brasil			EUA			
	1950 preços			% EUA		1840 preços	1950 preços
	(1)	(2)	(3)		(4)	(5)	(6)
1800	US\$ 50	US\$ 84	-		US\$ 58	US\$ 73	US\$ 202
1822 ¹	-	-	US\$ 196	92%	US\$ 61	US\$ 77	US\$ 213
1850	US\$ 50	US\$ 84	US\$ 202	73%	US\$ 100	US\$ 100	US\$ 276
1870	-	-	US\$ 206	61%	-	-	US\$339
1900	US\$ 106	US\$ 177	US\$ 212	28%	-	-	US\$ 754
1913	US\$ 128	US\$ 215	US\$ 215	20%	-	-	US\$ 1.054
1950	US\$ 224	US\$ 373	US\$ 196	11%	-	-	US\$ 1.874

Observação: “-” significa “não disponível” a partir da fonte dos dados na coluna. Em (1), para os Estados Unidos, o ano é 1820, e não 1822. Coluna (1): Furtado (1963 p. 118, 164, 270). Para 1913, considerase nossa interpolação usando 1,5% por ano de Furtado (1963). Coluna (2): realizou-se uma modificação nos dados de Furtado (1963) usando o *benchmark* de Leff-Haddad para 1913, US\$ 215, e interpolando com 1,5% por ano para 1850 até 1950. Os dados de 1800 são também considerados para 1850, usando as estimativas de Furtado de não haver crescimento para os anos 1800-1850. Coluna (3): baseada em Leff (1982, p. 47, 214). Leff usou o *benchmark* 1913, US\$ 215, e interpolou para 1822 em 0,1% por ano. No presente estudo, nós preenchemos de forma semelhante o período de 1850 a 1900. Para 1950, US\$ 196 é para 1947 por Leff, conforme o câmbio oficial. Mas ele negou que se tratava de uma estimativa crível. Colunas (4) e (5) são para os Estados Unidos, a partir de David (1967) e Weiss (1989), respectivamente, a preços de 1840. Coluna (6): para os Estados Unidos, 1800-1850, são convertidos para dólares de 1950 a partir de Weiss (1989). Para os Estados Unidos – anos 1870, 1900 e 1950 –, dados obtidos a partir de McGreevy e Tyrer (1968). Para 1913, nossa derivação é de Hanson II (1988).

Nota 1: US\$ significa dólares dos Estados Unidos; % EUA representa o Brasil em % do PIB dos Estados Unidos para o mesmo ano, exceto 1822.

Os números da coluna (2) aqui são baseados em nossa “modificação” para o PIB *per capita* de Furtado (1963) em 1850, de US\$ 50 para US\$ 84, usando a referência confiável de Leff-Haddad para 1913 de US\$ 215 e interpolando para trás na taxa superestimada de Furtado (1963) de 1,5% ao ano para 1850-1900.

Enquanto a coluna (3) na tabela mostra nossa suposta quase estagnação para 1850-1900/1913, ela também mostra um declínio absoluto surpreendente para 1900-1950. Leff (1982) calculou esse resultado para ilustrar a distorção causada pelo uso de uma taxa de câmbio oficial para levar o valor do PIB *per capita* em moeda local para dólar para o trabalho comparativo. Essa é uma questão central em nosso artigo e iremos propor um novo método para lidar com ela na seção 3.3.

O valor calculado por Leff, de US\$ 215 para 1913 em dólares de 1950, é excepcionalmente confiável. Ele o obteve em duas etapas a partir das estimativas de Claudio Haddad em mil-réis do PIB e seus componentes para 1911, 1912 e 1913. Esses dados indicavam uma relação média de exportações e PIB de 15,6%. Então, com os valores das exportações em 1913 também disponíveis em dólar de 1950, ele usou essa razão para obter o PIB de 1913 também em dólares de 1950. Os dados populacionais completaram o cálculo do PIB *per capita*. No entanto, sua taxa de crescimento de 0,1% ao ano para 1822-1913 não é tão bem fundamentada, embora ele tenha fornecido detalhes claros de seu procedimento (Leff, 1982). Seu método precisava assumir os pesos relativos do Nordeste e do resto do Brasil em seu cálculo do PIB *per capita* nacional para 1822 e 1913.

Coatsworth (1993; 1998) e Maddison (1983; 1995) são os dois autores importantes que discutimos agora. Ambos publicaram várias estimativas mais recentes, geralmente com explicações pouco claras de suas revisões. Os dados de Coatsworth (1993) mostram o Brasil em 1800 com 70% do PIB *per capita* dos Estados Unidos, mas Coatsworth (1998) apresenta o resultado de apenas 36%. Para 1850, os resultados de Coatsworth (1993) são 49%, enquanto para Coatsworth (1998) é apenas 39%. Para 1820, Maddison (1983) coloca o Brasil em 35% do PIB *per capita* dos Estados Unidos, mas Maddison (1995) apresenta 52%. Para 1870, Maddison (1983) o coloca em apenas 18%, enquanto Maddison (1995) o coloca em 30%. Não é fácil avaliar a confiabilidade dessas comparações, especialmente porque ambas as economias estão tendo suas estimativas revisadas simultaneamente.

No entanto, ambos os autores possuem versões que reproduzem a estagnação ou declínio absoluto do PIB *per capita* no Brasil do final do século XIX, encontradas nas fontes primárias que utilizaram. Como ilustração de um método típico, nós usamos Coatsworth (1993), que partiu de um PIB *per capita* de referência em dólares de 1980 para 1900, de US\$ 436 e US\$ 2.911 para o Brasil e os Estados Unidos, respectivamente, dados por Maddison (1989). Ele então interpolou de volta para 1850 e 1800 usando taxas de crescimento estimadas na moeda nacional por Leff (1982), e Contador e Haddad (1975). Por exemplo, para 1850, Coatsworth (1993) encontrou um crescimento de - 0,4% ao ano para 1861-1899, para extrapolar para 1850 a partir dos US\$ 436 dados para 1900 por Maddison

(1989), e assim obter o declínio absoluto do PIB *per capita* do Brasil entre 1850 e 1900, em dólares de 1980 constantes. Em Contador e Haddad (1975), na Tabela 1, nós encontramos para 1862-1901 uma taxa de crescimento de + 0,04% ao ano, e, logo em seguida, parece ser citado como + 0,4%, mas deve ser um erro de digitação, já que é referido de imediato como “quase desprezível” (tradução nossa). Por outro lado, Leff (1982) cita a mesma Tabela 1 como mostrando um declínio de - 0,4% ao ano, por anos dados em seu texto como 1861-1899. Nossa visão é que o valor da tabela, + 0,04% ao ano, é dos próprios autores, ou seja, mostrando estagnação e não declínio, e que as citações de Coatsworth e Leff são questionáveis porque na mesma tabela 1 Contador e Haddad apresentam 1,98% como taxa de crescimento do PIB (renda real) e 1,94% como taxa de crescimento da população, sendo a diferença de + 0,04% a taxa do PIB *per capita*.

Para 1870-1913, Maddison (1983) cita e usa uma taxa de crescimento do PIB *per capita* de + 1,2% ao ano, derivada da Tabela C2 de Contador e Haddad (1975). Agora a Tabela C2 fornece uma série temporal anual de seu índice para o PIB *per capita* real (renda *per capita*, cruzeiros de 1949) a partir da qual confirmamos que a taxa de crescimento ponto a ponto, de 1870 a 1913, é exatamente 1,2% ao ano. No entanto, sua série anual é extremamente volátil, mostra um declínio acentuado na década de 1890 e uma recuperação acentuada e alto crescimento até 1913. A partir dela calculamos a taxa ponto a ponto, 1870-1900, como - 1,3% ao ano, e o mesmo método para 1900 a 1913 rendeu 7,1% ao ano. Esses cálculos confirmam a estimativa de Leff (1982) de que 1900-1913 foi uma fase de crescimento relativamente alto.

O que um estatístico de contas nacionais de hoje pode dizer sobre como essas fontes secundárias usam as taxas de crescimento da moeda nacional para obter o PIB *per capita*, em dólares constantes corrigidos pelo PPC, em períodos de 50 anos ou mais durante a Grande Divergência, é que é algo passível de questionamentos. No entanto, foi um procedimento legitimado por Heston e Summers (1980) em uma comparação entre Índia e Estados Unidos para 1870. Em primeiro lugar, eles estimaram o PIB *per capita* da Índia em 1870 como 9,1% do PIB *per capita* dos Estados Unidos à taxa de câmbio nominal, e até 29,4% a uma taxa corrigida pela PPC. Em seguida, mostraram como a estimativa de PPP em dólares pode ser reproduzida por interpolação a partir de um ano-base usando as

taxas de crescimento na moeda nacional constante. Aqui está uma citação de seu estudo:

Uma lição mais importante a ser tirada da ilustração é que as taxas de crescimento nacional (construídas por algum procedimento de ponderação média) refletem o crescimento real da produção que é comparável ao longo do tempo para cada país e no espaço. Ou seja, as taxas relativas de crescimento nacional refletirão mudanças relativas nas rendas reais entre os países, onde as rendas reais são baseadas em paridades de poder de compra. Embora este ponto possa parecer óbvio, tem implicações muito significativas para julgar as diferenças entre os países. (Heston; Summers, 1980, p. ?, tradução nossa)

Em De Castro e Gonçalves (2003), tomam-se as taxas reais de crescimento do PIB *per capita* na moeda nacional, deflacionadas para um determinado ano-base fixo, estimadas por Goldsmith (1986) para 1850-1950, e usam-se taxas de crescimento para extrapolar a série para trás, de 1950 a 1850, a partir do nível de 1950 do PIB *per capita* das tabelas da *Penn World*, dado em 1996 em dólares conforme paridade do poder de compra. Esse é o “super atalho” sugerido por Heston e Summers (1980). Para completar o exercício para 1822-1850, nós aplicamos o método de Leff (1982; 1972) para calcular as taxas de crescimento do PIB *per capita* real a partir de sua série anual de estoques deflacionados de moeda e seus dados populacionais (Leff, 1982). Essas taxas de crescimento anual, estimadas em moeda nacional constante, foram então usadas para projetar para trás, a partir do nível de 1850, o PIB *per capita* em dólar de 1996, obtido do mesmo procedimento para 1850-1950 com os índices de Goldsmith.

Para 1822-1850, a estimativa resultante foi de uma taxa de crescimento positiva de 0,44% ao ano, inferior ao 0,88% ao ano para os Estados Unidos, 1820-1850, da revisão de Thomas Weiss (1989) das “conjecturas” de David (1967) (ver Tabela 1 para os níveis do PIB *per capita* dos Estados Unidos). Este 0,44% ao ano pode ser superestimado se, como Leff afirmou, o PIB *per capita* do enorme setor agrícola doméstico estivesse crescendo menos rapidamente do que o monetizado. No entanto, lança alguma dúvida sobre a afirmação de Furtado (1963) de que a economia brasileira

estagnou ou pode até ter declinado entre 1800 e 1850. Por exemplo, semelhante ao que estava acontecendo em Cuba nessa fase, as importações de escravos explodiam apesar do assédio dos britânicos e seus *Royal Navy*, dessas duas economias, as únicas então ainda no comércio. Curiosamente, as grandes importações de escravos foram descartadas por Leff (1982, p. 35) como um indicador de crescimento econômico, com base, em primeiro lugar, no fato de que baixas taxas de natalidade e altas taxas de mortalidade entre os escravos do Brasil significavam que grandes “importações eram necessárias apenas para sustentar um crescimento moderado no estoque de escravos”. E, em segundo lugar, por causa do grande setor agrícola doméstico de pequenos agricultores livres (por volta de 1820, 70% da população livre), onde “o valor da produção per capita provavelmente permaneceu inalterado até o final do século XX” (Leff, 1982, p. 20, tradução nossa).

Apesar do alto valor de Leff (1982), de US\$ 196 para 1822, ele apresentou no artigo anterior (Leff, 1972) uma gama de estimativas muito mais baixas para 1822, também em dólares de 1950, de US\$ 44, US\$ 66, US\$ 89, enquanto citava para os Estados Unidos um valor relativamente alto, de US\$ 253 (“de Kuznets”), em comparação com os US\$ 213 em nossa Tabela 1, de Thomas Weiss. Esses valores baixos para o Brasil em 1822 foram causados por sua extrapolação de um PIB *per capita* extremamente baixo de 1920-1925, US\$ 98, quando comparado ao seu valor de US\$ 215 em 1913, também em dólares de 1950, dado em nossa Tabela 1. Essa pode ser a razão pela qual ele abandonou esse resultado em seu estudo posterior (Leff, 1982). Em ambas as pesquisas, Leff (1982) usou os dados sobre estoques de moeda para chegar ao que chamou de “a renda monetizada real por pessoa” e apontou que isso não incluiria as rendas não monetizadas de agricultores, principalmente de subsistência. Uma vez que ele sugeriu que o então muito maior setor agrícola não plantador e não exportador do Brasil estava crescendo mais lentamente do que as plantações, o método superestimaria a taxa de crescimento e, assim, obteria um valor mais baixo para o nível do PIB *per capita* de 1822. No entanto, ele aplicou a mesma taxa de crescimento baixa de 0,1% ao ano como aquela que ele usou para obter US\$ 196 para 1822 de US\$ 215 para 1911-1913 (Leff, 1982), de modo que a causa é principalmente seu baixo nível básico, US\$98 para 1920-1925 em Leff (1972).

Para resumir a diferença entre Furtado (1963) e Leff (1982), é que

Furtado afirmou que houve alto crescimento do PIB *per capita* do Brasil em 1850-1900, enquanto Leff afirmou que houve pouco crescimento ao longo do século XIX. As outras duas fontes primárias, Contador e Haddad (1975) e Goldsmith (1986) confirmaram o resultado de Leff para 1850-1900. Todas as fontes, porém, inclusive Furtado, aceitavam que o nível do PIB *per capita* no início do século XX era baixíssimo. Como tanto Furtado quanto Leff também aceitavam que o Nordeste estava regredindo em 1850-1900, a diferença entre os dois se reduz a uma diferença na taxa de crescimento do Sudeste. Leff constatou que essa região estava crescendo nesse intervalo, mas a taxas muito inferiores às taxas dos Estados Unidos, enquanto Furtado encontrou uma taxa quase tão alta. No entanto, Furtado sabia, mesmo com sua alta taxa de crescimento nacional para 1850-1900, que o Brasil havia ficado para trás em 1900. Ele atribuiu isso a uma suposta estagnação nacional entre 1800 e 1850. Essa afirmação, como foi mostrado anteriormente, pode também ser questionada.

A explicação fundamental de Furtado para o crescimento de 1,5% ao ano para o PIB *per capita* nacional, 1850-1900, parece ser sua confiança na alta taxa de crescimento das exportações da região Sudeste, especialmente de café, em sua determinação da taxa de crescimento do Sudeste, 1850-1900. Esse deve ser um item para trabalhos futuros.

2.2 Periodização da trajetória do Brasil no século XIX a partir dos estoques de moeda de Leff (1972)

Nesta subseção, serão usados os dados sobre o crescimento dos estoques deflacionados de moeda em três fases no Brasil do século XIX, fornecidos por Leff (1972) (Tabela 2) para calcular as taxas de crescimento anual da “*renda per capita monetarizada real*” para cada fase. Seu método para separar as fases era por meio das taxas de crescimento dos estoques de moeda. Primeiro, ele estimou linhas de tendência de mínimos quadrados para diferentes subintervalos e, em seguida, identificou os subintervalos relativamente homogêneos, as fases, inspecionando os padrões dos resíduos. O próprio Leff (1972) não deu um passo extra para as taxas de crescimento da renda *per capita* em seu artigo, mas apenas interpretou o crescimento do estoque de moeda como uma variável substituta para elas. No entanto, Leff (1972) utilizou a equação que Milton Friedman forneceu e que usamos aqui para derivar uma da outra:

$$g = g_{cs} + g_v - g_z \quad (1)$$

g é a taxa de crescimento da renda *per capita* monetarizada real, e os outros três símbolos são as taxas de crescimento, respectivamente, dos estoques deflacionados de moeda *per capita* (g_{cs}), da velocidade de circulação da renda (g_v) e da participação do estoque de moeda na oferta monetária total (g_z). Embora tivesse três estimativas para g_v e uma para g_z , ele escolheu o valor intermediário para g_v para produzir um valor constante, $-0,6$ para $(g_v - g_z)$. A Tabela 2, a seguir, fornece os dados g_{cs} e nosso g derivado para o Brasil:

Tabela 2 – Renda *per capita* monetizada real

Brasil	g_{cs}	g	Estados Unidos	PIB <i>per capita</i>
1822-1869	1,2%	+ 0,6%	1820-1870	+ 0,9%
1870-1894	0,%	- 0,3%	1870-1900	+ 2,7%
1895-1913	2,2%	+ 1,6%	1900-1913	+ 2,6 %
1822-1913	--	+ 0,6%	1820-1913	+ 1,7% C&O'R (2013)
1870-1913	--	+ 0,7%	1870-1913	+ 1,8%

Fonte: para Estados Unidos, Tabela 1, coluna (6); e Crafts e O'Rourke (2013).

Em primeiro lugar, apontamos anteriormente o possível viés de alta dessas taxas de crescimento da renda *per capita* monetizada real (g) do Brasil como esperado de crescimento do PIB *per capita*. Em segundo lugar, para 1822-1913, + 0,6% ao ano é uma taxa muito maior do que + 0,1% ao ano que Leff (1982) deriva de três métodos diferentes. Mesmo assim, essas taxas ainda são muito inferiores às taxas dos Estados Unidos no século XIX. Em terceiro lugar, a taxa de 1870-1913, + 0,7%, é menos da metade do + 1,5% de Furtado (1963) e mascararia o declínio absoluto observado entre 1870 e 1895. Parece ser consensual que 1900-1913 foi uma fase de rápido crescimento, e a tabela a retoma a partir de 1895.

3.3 Um método para evitar números índices para o Brasil, 1900-1950

Para séries de PIB muito longas, de mais de 50 ou 100 anos logo após o início da Grande Divergência, todos os tipos de mudanças estruturais ocorreram dentro e entre as economias, o que tornaria esses índices de

preços incoerentes, se não quase sem sentido. De quem são os preços e pesos que usamos? Dos Estados Unidos, que estão avançando, ou de outra economia que está ficando para trás, ou mesmo de alguma mistura arbitrária de ambos? Sugerimos aqui um método já utilizado por Prados de la Escosura (2000) a partir de 1820, principalmente para as economias atualmente ricas. O método dificulta a recuperação de taxas ortodoxas de crescimento de preços constantes, mas é uma importante ferramenta adicional que deve ser implementada para o Brasil e todas as principais economias atrasadas, pois se concentra nos níveis relativos do PIB *per capita* de uma maneira mais fácil de interpretar.

Veja, por exemplo, as muitas versões de Maddison de sua série de 1820 em diante. Pode-se imaginar o dilema dele de ter que usar uma taxa de câmbio de US\$-Cz\$ de um ano-base de, digamos, 1990, para converter o PIB *per capita* brasileiro de 1820 expresso em cruzados (Cz\$) de 1990, para compará-lo com o PIB *per capita* norte-americano de 1820 expresso em US\$ de 1990. Claramente, é um procedimento altamente questionável. Mas pode-se afirmar que todos os seus resultados são questionáveis? À medida que se aproxima de seu ano-base, espera-se que suas comparações se tornem menos incríveis e mais consistentes com as de outros pesquisadores. Isso é exatamente o que foi provado empiricamente por Prados de la Escosura (2000), pelo trabalho mais recente sobre as economias do primeiro mundo, que será discutido adiante.

As tabelas da Penn fornecem o PIB *per capita* em dólares de 1996 corrigidos pela PPC de 1950 em diante para mais de 130 países. Para 1950, tinha o Brasil com 16% do PIB *per capita* dos Estados Unidos. Para 1900-1950, a melhor fonte primária que temos é a tese de doutorado de Claudio Haddad (1974) para a Universidade de Chicago. Sua estimativa da taxa de crescimento entre 1908 e 1947 da “produção real” *per capita*, uma medida relacionada do PIB *per capita* que exclui os setores de serviços, foi de 2,2%. Se interpretada como uma primeira passagem sobre a taxa real do PIB *per capita*, 1900-1950, seria uma taxa significativamente superior à dos Estados Unidos no mesmo período, cerca de 1,9% (várias fontes). No entanto, quando Leff (1982) usou a taxa de câmbio oficial de cruzeiros para dólares para tomar o valor de Haddad de 1947 para “produção real” *per capita*, ele descobriu que renderia US\$ 196 em dólares de 1947, menos que os US\$ 215 de 1913, em dólares de 1950, e cerca de 12% do

nível dos Estados Unidos. Usar a taxa de câmbio oficial não apenas implicaria uma taxa de crescimento negativa para o PIB *per capita*, 1913-1947/1950, mas também negaria a credibilidade do resultado de que, entre 1913 e 1950, o Brasil aparentemente havia reduzido a diferença com os Estados Unidos, de 22 % a 16%.

De fato, quando Leff calculou seus US\$ 196 para 1947, ele apontou que, nesse mesmo intervalo, a taxa de câmbio real do Brasil depreciou a uma taxa anual de 2,3%, “*tão grande que corroeu completamente o impacto do crescimento da renda doméstica sobre o nível do dólar da renda per capita brasileira em 1947*” (Leff, 1947, p. ?, tradução nossa). Ele então passou a levantar a questão espinhosa “*relativa à relevância de um índice orientado externamente, como mudanças na diferença de renda internacional, como um indicador da realização econômica de um país subdesenvolvido*” (Leff, 1947, p. 215, tradução nossa). Leff não tentou responder, pelo menos em termos quantitativos.

O problema de Maddison, comum nesta literatura, já foi resolvido, com muito esforço, por Prados de la Escosura (2000), para todos os países ricos de hoje e alguns não tão ricos como Portugal, Turquia e Argentina, em intervalos de década (alguns desde 1820 até 1990). Seu método era levar para dólares atuais para cada ano estudado, 1820, 1830, 1840 etc., o PIB *per capita* atual na moeda nacional usando uma PPC taxa de câmbio que é modificada por um fator específico (PL) para aquela economia e aquele ano. Por exemplo, $PL = 1$ se a taxa PPC for igual à taxa de câmbio *trade*. Esses fatores modificadores foram estimados por equações de regressão (ver Prados de la Escosura, 2000, p. 17, Tabela 4), que estabelecem parâmetros para vários grupos de países e décadas, uma tarefa enorme. Ele então expressou cada PIB *per capita* atual dado nesses dólares como uma fração de cada PIB *per capita* atual dos Estados Unidos. O resultado para cada economia é uma sequência dessas frações. Vamos transformá-los em percentuais de dólares. Teoricamente é possível, mas Prados não o fez, isto é, extrair de sua sequência resultante de hiatos percentuais de dólares para cada economia, suas taxas de crescimento do PIB *per capita* em dólares constantes, em qualquer intervalo dado, onde os dados do PIB *per capita* dos Estados Unidos também estão disponíveis em preços constantes de um único ano, por exemplo, 1850-1913.

Prados de la Escosura (2000) então comparou sua sequência percentual de dólares para cada economia com as de três outros métodos bem conhecidos de Maddison, Paul Bairoch e até mesmo o PIB *per capita* encontrado usando o PIB *per capita* nominal de cada ano nos preços atuais da moeda nacional e a taxa de câmbio nominal atual. Prados chamou esta última de taxa de câmbio “comercial”, porque assumiu que era dominada por bens e serviços comercializados. Suas comparações mostraram que, em 1900, a ordenação entre os países usando esses percentuais de dólares para cada ano tornou-se bastante consistente entre os métodos. Mas devemos lembrar que Prados selecionou principalmente os países atualmente ricos que, portanto, formaram um grupo economicamente mais homogêneo à medida que avançamos no século XX.

Este trabalho precisa ser feito para o Brasil, para os dois séculos. Não necessita de índices de preços em moedas nacionais nem em dólares, já que as comparações são feitas separadamente para cada ano escolhido. Talvez devesse ser feito para todas as megaeconomias do terceiro mundo, os BRICS e mais, já que contêm a grande maioria da população mundial. Isso certamente evitaria os problemas de número índice que tanto afligem a literatura sobre sua história econômica e que são tão difíceis de construir com suas atuais e rápidas mudanças estruturais.

Para motivar esta proposta de pesquisa que surgiu de nosso exame dos dados do século XIX, nós preparamos em um apêndice uma primeira etapa aproximada de uma comparação entre Brasil e Estados Unidos do tipo Prados de la Escosura para anos selecionados, 1800-1950.

3. Considerações finais

O presente estudo revisa taxas de crescimento do PIB *per capita* da economia brasileira nos séculos XIX e XX comparativamente aos Estados Unidos da América, inserindo-se dessa forma no debate sobre o atraso do Brasil no século XIX, no contexto da Grande Divergência. De forma específica, o presente estudo realiza uma análise comparativa das taxas de crescimento real do PIB *per capita* para o período de 1820 a 1914. O manuscrito traz uma série de questionamentos fundamentais e, em particular, apresenta evidências de que é pouco provável que Celso Furtado estivesse certo em atribuir estagnação (ou mesmo declínio) do PIB *per*

capita na primeira metade do século XIX, assim como aparenta estar exagerada a estimativa de 1,5% ao ano para o período subsequente.

Portanto, este estudo apresenta uma contribuição original para o debate de medidas de taxas de crescimento econômico no Brasil nos séculos XIX e início do século XX. Visando alcançar o objetivo geral, o presente estudo utiliza um método introduzido por Prados de la Escosura (2000) que evita a necessidade de longas séries de índices de preços constantes. Os resultados obtidos mostram, quantitativamente e comparativamente, que a taxa de crescimento de 1,5% ao ano apresentada por Celso Furtado para o Brasil no período de 1850 a 1900 pode ser uma estimativa exagerada que obscurece a nossa compreensão da Grande Divergência global do PIB *per capita* entre as grandes economias que ocorreu ao mesmo tempo. Visando pesquisas futuras, sugere-se que estudos semelhantes sejam feitos analisando países de importantes blocos econômicos, como BRICS.

Apêndice

A proposta de pesquisa no texto tenta evitar a construção de índices de preços ao converter cada PIB *per capita* para cada ano selecionado em dólares ajustados pela PPP do mesmo ano para compará-lo com o nível dos Estados Unidos daqueles anos. Apresentamos agora nossa compilação de uma primeira passagem por uma versão da trajetória de crescimento do Brasil no século XIX que faz isso. Nossa tabela a seguir é um primeiro passo aproximado de uma apresentação do tipo Prados de La Escosura (2000).

Embora os preços usados em cada ano na tabela possam variar, a coluna a ser focada é a “% EUA”. Nela, os anos e os dados em percentual dos Estados Unidos em negrito são nossas estimativas mais plausíveis das lacunas Brasil-EUA nos níveis do PIB *per capita* de 1800 a 1950. Embora as estimativas que escolhemos mostrem uma lacuna monotonicamente crescente desde 1822, quando o Brasil ficou atrás dos Estados Unidos até 1950, isso não implica necessariamente quedas absolutas em seu PIB real *per capita*. Elas apenas sugerem que para cada intervalo escolhido entre as estimativas pontuais para o PIB *per capita* das duas economias depois de 1822, os Estados Unidos podem ter crescido mais rápido do que o

Brasil medido para ambos em algum conjunto não especificado de preços comuns e constantes em dólares. Para 1900-1950, isso pode ser uma afirmação controversa, pois parece haver um forte consenso tanto na literatura brasileira quanto na internacional de que o Brasil cresceu um pouco mais rápido que os Estados Unidos nesse intervalo.

A taxa de crescimento econômico do Brasil para esse intervalo, 1900-1950, é a de 2,3% ao ano, de Claudio Haddad (1974) para 1900-1947 (Leff, 1982), a preços constantes em moeda nacional. No entanto, os percentuais referentes aos Estados Unidos na tabela para esses dois pontos escolhidos como mais plausíveis, uma média de 1911-1913, e outro para 1950, foram para preços em dólar de anos diferentes, 1950 e 1996 respectivamente, portanto não podem ser usados para extrair um crescimento ortodoxo do PIB *per capita*. Esse problema também existiria com o método de Prados de la Escosura (2000) de usar o dólar corrente em cada ano de suas comparações.

Para 1911-1913 a 1947, Leff precisava levar a constante de Haddad de 1.947 mil-réis para 1.947 dólares. Ele usou a taxa de câmbio oficial de 1947 e obteve US\$ 196 para o PIB *per capita* daquele ano, valor inferior aos US\$ 215 de 1911-1913. Ele sabia que esse número de 1947 subestimaria a verdadeira diferença com os Estados Unidos. A tabela corrobora a visão de Leff porque mostra a diferença de 1950 em 16% dos Estados Unidos, tirada do primeiro ano coberto pelas *Penn World Tables*. Nossa tabela também rejeita como estimativa plausível os 12% mostrados para os Estados Unidos de 1947.

A lacuna crescente, ou seja, o percentual decrescente referente aos Estados Unidos para 1822-1950, ainda pode ter mostrado o Brasil por certos intervalos com taxas de crescimento muito altas em algum sistema de preços constantes não especificados, os “surto” do título de nosso artigo. Afinal, para os Estados Unidos, entre 1870 e 1950, há estimativas de cerca de 2% ao ano a preços constantes dos Estados Unidos em dólar. Sabemos pelo trabalho de Claudio Haddad (1974) que existe pelo menos um desses sistemas de preços constantes, em mil-réis do Brasil, para o qual existiu entre, digamos, 1900 e 1950. Curiosamente, o 1,5% ao ano de Furtado (1963) para 1900-1950 está provavelmente mais perto da marca do que o valor um pouco mais alto citado na literatura internacional (por exemplo, Mankiw, 2005, Tabela 24.1).

Para 1950-1980, as três décadas imediatamente seguintes ao ano terminal de nossa tabela, o Brasil ultrapassou a taxa de crescimento do PIB *per capita* dos Estados Unidos medida nos preços constantes de dólar de 1996 ajustados pela PPC das tabelas *Penn World* e, assim, reduziu a diferença com o nível dos Estados Unidos, provavelmente pela primeira vez desde a sua independência em 1822. Em nosso entendimento, essas décadas foram os verdadeiros anos “milagre” e não a curta fase, 1968-1973, para a qual a hipérbole costuma ser invocada.

Tabela A.1 – PIB *per capita*

Ano	EUA	Brasil	(%) EUA	Preços	Fontes
1800	US\$ 626	US\$ 437	70%	1980	Coatsworth (1993)
1800	US\$ 80	US\$ 29	36%	1800	Coatsworth (1998)
1820	US\$ 276	US\$ 97	35%	1965	Maddison (1983)
1820	US\$ 1.278	US\$ 670	52%	1990	Maddison (1995)
1822	US\$ 253	US\$ 196	78%	1950	Leff (1982, p. 47)
1822	US\$ 213	US\$ 196	92%	1950	Ver Tabela 1 no texto
1850	US\$ 1.082	US\$ 533	49%	1980	Coatsworth (1993)
1850	US\$ 276	US\$ 202	73%	1950	Ver Tabela 1 no texto
1860	US\$ 550	US\$ 55	10%	1966	Contador e Haddad (1975, p. 413)
1870	US \$567	US\$ 101	18%	1965	Maddison (1983)
1870	US\$ 2.457	US\$ 740	30%	1990	Maddison (1995)
1870	US\$ 339	US\$ 206	61%	1950	Ver Tabela 1 no texto
1900	US\$ 2.911	US\$ 436	15%	1980	Coatsworth (1993)
1911-13	US\$ 981	US\$ 215	22%	1950	Brasil: Leff (1982, p. 47)
1913	US\$ 1.344	US\$ 169	13%	1965	Maddison (1983)
1913	US\$ 391	US\$ 80	20%	1913	Hanson II (1988)
1947	US\$ 1.622	US\$ 196	12%	1947	Brasil: Leff (1982, p. 214)

(continua)

Tabela A.1 – PIB *per capita*

Ano	EUA	Brasil	(%) EUA	Preços	Fontes
1950	US\$ 10.350	US\$ 1.656	16%	1996	Dados da <i>Penn World Tables, Mark 5</i>

Notas adicionais sobre fontes e métodos:

1. Os trechos em negrito são nossas estimativas mais plausíveis das disparidades entre Brasil e Estados Unidos.
2. 1822. Para os Estados Unidos, ver Leff (Kuznets), capítulo 3, nota 37. Para o Brasil, ver Leff (1982), dados interpolados de 1911-1913, a 0,1% ao ano.
3. 1911-1913. Para os Estados Unidos, dados extrapolados de McGreevey e Tyrer (1968) de 1900 a 1,83% ao ano. Para o Brasil, ver Leff (1982) com dados de Haddad em mil-réis.
4. 1947. Leff (1982, p. 214) para dados das contas nacionais calculados pela Fundação Getúlio Vargas (FGV), mais taxa de câmbio oficial.
5. 1950. Dados constantes nas *Penn World Tables, Mark 5*.

Referências

BACHA, E. L.; TOMBOLO, G. A.; VERSIANI, F. Reestimating Brazil's GDP growth from 1900 to 1980. *Revista Brasileira de Economia*, Rio de Janeiro, v. 77, n. 3, p. 1-13, 2023a.

BACHA, E. L.; TOMBOLO, G. A.; VERSIANI, F. Secular stagnation? A new view on Brazil's growth in the 19th century. *Texto para Discussão*, n. 74, p. 1-41, 2023b.

BAIROCH, P. Was there a large income differential before modern development. In: BAIROCH, P. *Economics and world history: myths and paradoxes*. Chicago: University of Chicago Press, 1993.

BARRO, R.; SALA-I-MARTIN, X. *Economic Growth*. Nova York: McGraw-Hill, 1998.

BÉRTOLA, L.; PORCILE, G. Argentina, Brazil, Uruguay and the world economy: an approach to different convergence and divergence regimes. *Documentos de Trabajo*, n. 42. Montevideo: Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de la República, 1998.

CHAMBERS, E.; GORDON, D. Primary products and economic

growth: an empirical measurement. *The Journal of Political Economy*, v. 74, n. 4, p. 315-332, 1966.

COATSWORTH, J. H. Economic and institutional trajectories in nineteenth-century Latin America. In: COATSWORTH, J. H.; TAYLOR, A. M. (Org). *Latin America and the World Economy since 1800*. Cambridge: Harvard UP, p. 23-54, 1998.

COATSWORTH, J. H. Notes on the comparative economic history of Latin America and the United States. In: BERNECKER, W. L; TOBLER, H. W. (Org.). *Development and Underdevelopment in America: Contrasts of Economic Growth in North and Latin America in Historical Perspective*. Berlin: [s. e.], p. 10-30, 1993.

CONTADOR, C. R.; HADDAD, C. L. Produto real, moeda e preços: a experiência brasileira no período de 1861-1970. *Revista Brasileira de Estatística*, v. 36, n. 143, p. 407-440, 1975.

CRAFTS, N.; O'ROURKE, K. H. Twentieth century growth. *Oxford Economic and Social History Working Paper*, n. 117, 2013.

DAVID, P. A. New light on a statistical dark age: US real product growth before 1840. *American Economic Review*, v. 57, p. 294-306, 1967.

DE CASTRO, S. In stochastic growth theory, endogenous consumer culture resistance to creative destruction can explain convergence clubs. In: ECONOMETRIC SOCIETY'S 8TH WORLD CONGRESS, 2000, Seattle. *Annals of the 21st meeting of the Brazilian Econometric Society*, v. 1, p. 179-197, 2000.

DE CASTRO, S. The Great Divergence: history or path dependence? Results from the Americas. *Revista DEP Diplomacia, Estratégia Política*, n. 9, p. 125-148, 2009. Disponível em: <www.funag.gov.br/biblioteca-digital/revistas-dep>. Acesso em 4 junho 2023.

DE CASTRO, S. A transição da escravidão moderna para mercados de trabalho e firmas: teoria microeconômica para um desastre de crescimento

na América. *Revista do Instituto Arqueológico, Histórico e Geográfico Pernambucano*, n. 61, p. 99-130, 2005.

DE CASTRO, S. Wrong incentives for growth in the transition from slave plantations to firms and labor markets: Babylon before, Babylon after. *Social & Economic Studies*, v. 53, n. 2, p. 75-116, 2004.

DE CASTRO, S.; GONÇALVES, F. Tests for history dependence in mixed Poisson Growth, Brazil 1822-2000, and USA 1869-1996. *Economics and Politics Working Paper*, v. 66, p. 1-25, 2016. Disponível em <<https://econpolrg.files.wordpress.com/2016/04/eprg-wp-2016-66.pdf>>. Acesso em 4 junho 2023.

DE CASTRO, S.; GONÇALVES, F. A test for mixed Poisson growth in Brazil's GDP per person, 1822-2000, and an estimate of the world's mixing distribution in 1800. *Annals of the 25th meeting of the Brazilian Econometric Society*, v. 1, p. 393-409, 2003.

ENGERMAN, S. L.; SOKOLOFF, K. Factor endowments, institutions and differential paths of growth among new world economies: a view from economic historians of the United States. In: HABER, S. (Org.). *How Latin America fell behind: essays on the economic histories of Brazil and Mexico, 1800-1914*. Redwood City: Stanford UP, p. 260-304, 2001.

FURTADO, C. *The economic growth of Brazil*. Berkeley: University of California Press, 1963. (Original in Portuguese 1959, and 34 editions up to 2007)

GIRAUD, Y. The political economy of textbook writing: Paul Samuelson and the making of the first ten editions of Economics (1946-1976). *History of Political Economy*, v. 46, n. 5, 2011. Disponível em <<http://ssrn.com/abstract=191376>>. Acesso em 4 junho 2023.

GOLDSMITH, R. W. *Brasil 1850-1984: desenvolvimento financeiro sob um século de inflação*. São Paulo: Harper & Row do Brasil, 1986.

HADDAD, C. L. *The growth of real output in Brazil, 1900-1947*. Chicago: UC, 1974 (Tese de Doutorado da University of Chicago).

HANSON II, J. R. Third world incomes before World War I: some comparisons. *Explorations in Economic History*, v. 25, p. 323-336, 1988.

HESTON, A.; SUMMERS, R. Comparative Indian economic growth: 1870-1970. *American Economic Review, Papers & Proceedings*, v. 70, n. 2, p. 96-101, 1980.

LEFF, N. A technique for estimating income trends from currency data and an application to nineteenth-century Brazil. *Review of Income and Wealth*, v. 18, n. 4, p. 335-368, 1972.

LEFF, N. *Underdevelopment and development in Brazil, v. 1: economic structure and change, 1822-1947*. [s. l.]: George Allen & Unwin, 1982.

LEWIS, W. A. *Growth and fluctuations, 1870-1913*. [s. l.]: George Allen & Unwin, 1978.

MADDISON, A. A comparison of the levels of GDP *per capita* in developed and developing countries, 1700-1980. *Journal of Economic History*, v. 43, n. 1, p. 27-52, 1983.

MADDISON, A. *Monitoring the world economy, 1820-1992*. [s. l.]: OECD, 1995.

MADDISON, A. *The world economy in the twentieth century*. [s. l.]: OECD, 1989.

MANKIW, N. G. *Introdução à Economia*. Translation of the 3rd US edition. São Paulo: Pioneira Thomson Learning, 2005.

MCGREEVEY, W. P. Recent research on the Economic History of Latin America. *Latin American Research Review*, v. 3, n. 2, p. 89-117, 1968.

PRADOS DE LA ESCOSURA, L. International comparisons of real product: 1820-1990: an alternative dataset. *Explorations in Economic History*, v. 37, n. 1, p. 1-41, 2000.

POMERANZ, K. *The great divergence: China, Europe and the making of the modern world economy*. Princeton: Princeton UP, 2000.

SUMMERS, R.; HESTON, A. *Penn World Tables*. Disponível em <<https://pwt.sas.upenn.edu>>. Acesso em 4 junho de 2023.

WEISS, T. Economic growth before 1860: revised conjectures. *NBER Working Paper*, n. 7, 1989.