

UMA ANÁLISE ESPACIAL A PARTIR DAS VIAS DE TRANSPORTE: CAJURU E RIBEIRÃO PRETO NO SÉCULO XIX E XX

A SPATIAL ANALYSIS BASED ON TRANSPORT ROUTES: CAJURU AND RIBEIRÃO PRETO IN THE 19TH AND 20TH CENTURIES

Marcos Antônio dos Santos¹

Resumo: Este artigo objetiva investigar, através da Análise Marxista do espaço, a criação, expansão e a formação econômica no interior paulista a partir da configuração espacial de Cajuru e Ribeirão Preto no final do século XIX e início do XX. Empregando a metodologia de pesquisa documental, a partir da análise das vias de transporte – fontes primárias, jornais e documentos econômicos ainda não tratados cientificamente e analiticamente – foi possível constatar dois pontos centrais da reformulação espacial do Sertão do Rio Pardo. Primeiramente, Cajuru se organizou espacialmente através de estruturas comerciais de longo e curto alcance herdadas da expansão bandeirante e do comércio do gado do século XIX. Por fim, a expansão geográfica e a transformação de Ribeirão Preto em centro hegemônico de circulação se explicam fundamentalmente pelos esforços da classe política e econômica em criar oportunidades para a acumulação de capital.

Palavras-chave: capital; espaço geográfico; Cajuru; Ribeirão Preto; vias de transporte.

Abstract: This article aims to investigate, through the Marxist Analysis of space, the creation, expansion and economic formation in the interior of São Paulo from the spatial configuration of Cajuru and Ribeirão Preto in the late nineteenth century and early twentieth century. Employing the methodology of documental research, from the analysis of the transport routes - primary sources, newspapers and economic documents not yet scientifically and analytically treated - it was possible to verify two central points of the spatial reformulation of the Sertão do Rio Pardo. Firstly, Cajuru was spatially organized through long and short-range commercial structures inherited from the bandeirante expansion and the cattle trade of the 19th century. Finally, the geographical expansion and the transformation of Ribeirão Preto into a hegemonic center of circulation are explained fundamentally by the efforts of the political and economic class to create opportunities for capital accumulation.

Keywords: capital; geographic space; Cajuru; Ribeirão Preto; transportation routes.

¹ Graduado em História pelo Centro Universitário Barão de Mauá. E-mail: marcoshistoriaco@gmail.com.

INTRODUÇÃO

A configuração territorial é o conjunto de complexos meios naturais e/ou físicos. À medida que a história foi se desenvolvendo, a organização espacial passou a ser dada pelas obras dos homens sobre o seu meio; estradas, plantações, casas e fábricas. (SANTOS, 2011). Assim, o Materialismo histórico tem por objetivo analisar a existência dos indivíduos reais e o modo como eles produzem seu modo de vida em um determinado espaço físico. Em um sentido dialético, ao mesmo tempo que os seres humanos alteram o meio para atender às suas necessidades o sujeito histórico modifica a si mesmo. Nesse sentido o espaço é definido como categoria real, construída histórica e socialmente. Um espaço real com demarcação de práticas sociais precisas – relação sociedade-espaço. (MORAES; COSTA, 1987).

A fixação de grupos, como as cidades do interior paulista, fortemente marcadas pela produção cafeeira, materializa concretamente as relações de produção. No interior de São Paulo, as cidades e as pequenas comunidades são produtos de múltiplos fatores históricos e econômicos; expansão bandeirante no século XVII e XVIII, fazendas e comércio de gado, maior e menor grau de especialização produtiva – artesanato e produtos industrializados –, concentração territorial – latifúndio –, alta produção de produtos agrícolas – café, cana de açúcar e algodão –, grande fluxo migratório – mineiros e estrangeiros – e alta expansão na circulação de mercadorias regionais – pousos, mascates e boiadeiros.

Essas especificidades geraram um arranjo estrutural no final do século XIX, dominado por redes dendríticas² e espacialmente caracterizado por excessivos números de pequenos centros, pequenos pontos de venda e um centro dinâmico de rede primaz. Tendo como objetivo compreender como o espaço regional de Ribeirão Preto e Cajuru atendeu a pressão e a expansão do desenvolvimento do capitalismo, este artigo procura analisar a criação, expansão e a formação econômica no Interior Paulista a partir da configuração espacial de Cajuru e Ribeirão Preto no final do século XIX e início do XX. Para sanar essa questão candente se revelou necessário uma pesquisa documental, perpassando por documentos econômicos da Assembleia Legislativa de São Paulo – Prestação de contas e Orçamentos de 1869, 1870, 1879, 1880, 1881, 1882, 1883, 1884, 1887, 1888 e 1889 –, Acervo do jornal *Estadão* de 1883 a 1909 e documentos que compõem o acervo da Casa da Cultura de Cajuru, no interior do Estado de São Paulo.

² redes dendríticas, caracteriza-se pela presença de uma cidade primaz excentricamente localizada; essa rede dendrítica constitui-se em um meio através do qual a hinterlândia da cidade primaz é drenada em seus diversos recursos, estabelecendo-se, assim, uma dependência externa e hierarquicamente estabelecida.

Durante a pesquisa, foi possível constatar que a divisão territorial do interior paulista, no final do século XIX, era composta por um conjunto de redes conectadas por pequenos pontos mercantis – periféricos – que serviram de apoio a grandes centros econômicos.

A troca desigual entre Cajuru e Ribeirão Preto possibilitou a criação e a expansão de um espaço integrado de trocas e acumulação de capital. Essa conjuntura possibilitou uma relativa centralidade de Cajuru até o final do século XIX, devido às suas múltiplas ramificações de estradas de rodagem e interconexões geográficas. Devido ao alto comércio de gado, as propriedades e o grande latifúndio da região – rios e postos mercantis – e as múltiplas localidades periféricas comerciais, além das estradas e pontes surgiram como necessidades para sustentar um emergente sistema capitalista.

Após a inauguração da Mogiana no ano de 1882 em São Simão, Ribeirão Preto se projetou no cenário regional como um centro que, se estruturou em alicerces econômicos de média duração como o cultivo do café. A produção de café, no final do século XIX, até meados do XX, se converteu numa variante da plantação tropical moderna, associada à acumulação comercial ou financeira de capital e da grande propriedade privada. O grande monopólio agrário deteve as condições de produção do capital regional e, por conseguinte, as satisfizes e se empenhou em produzir pontos de circulação e centros produtivos de capital – uma circulação real. Assim, se a produção e a circulação de capital alteraram organização espacial para atender suas necessidades, ao mesmo tempo que o espaço geográfico sustentou a relações da vida social, a circulação de mercadorias e a sustentação de hierarquias regionais. Como a estrutura espacial, levando em consideração o desenvolvimento das vias de comunicação do final do século XIX e início do XX, atendeu a pressão e a expansão da plantação tropical moderna? (MARX, 2019); (MARX, 2020); (HARVEY, 2013); (MARX, 2011).

DESENVOLVIMENTO

Entre os anos de 1870 e 1890, a cidade de Cajuru se tornou a principal estrutura espacial do sistema mercantil³ na região do Rio Pardo, interior de São Paulo, convertendo-se em um ponto estratégico para a mobilidade de mercadorias e comerciantes. A penetração da produção cafeeira no interior e a inauguração da Companhia Mogiana no Oeste Paulista, em meados do século XIX, produziu novas dinâmicas espaciais e proporcionou alterações estruturais na economia, no espaço e na composição social do interior paulista, a cidade de Cajuru foi fundada sobre a articulação mercantil bandeirante do Caminho dos *Goiases*.

³ O termo mercantil utilizado neste artigo se refere a relação econômica estabelecida no interior de São Paulo e Sul de Minas Gerais, entre as cidades de Barretos, Ribeirão Preto, Casa Branca, Batatais e Franca. Tendo como principal produto comercializado o gado bovino.

O povoamento do interior paulista durante o período colonial esteve ligado intrinsecamente às descobertas das minas de ouro e as andanças dos bandeirantes pelo grande sertão. O movimento possuía, como principal atividade a criação de pousos para o abastecimento dos desbravadores, que, prevendo o retorno, começaram a criar roças em pontos articulados ao longo do caminho. “Comumente, tais roças eram abandonadas para futuro proveito, mas vez ou outra, alguém ficava ali residindo. Ou então, um novo roceiro ocupava o local, deixando vazio por aquela que partia” (BRIOSCHI, 1991, p. 5).

De acordo com Antonio Lages (2010), durante o século XVIII, ocorria, nesta rota o trânsito de tropas de muares⁴, “[...] o caminho era o principal eixo de penetração para o interior, [...]. Mais tarde e, [...], os carros-de-boi tornaram-se mais utilizados que as tropas, pois, embora vagarosos, transportavam uma quantidade maior de mercadorias e por um preço menor.” (LAGES, 2010, p. 24).

Partindo de *Mojimirim*, o Caminho dos *Goiases* atravessava, dentro do território paulista, os atuais municípios de Mojiguáçu, Casa Branca, Tambaú, Cajuru, Altinópolis, Batatais, Patrocínio Paulista, Franca, Ituverava e Igarapava até chegar ao Rio Grande. Este percurso atingia 89,08 léguas, pouco mais de 530 quilômetros. Mas, somássemos as testadas de todas as sesmarias concedidas ao longo da estrada encontraríamos a cifra de 690 quilômetros. (LAGES, 2010, p. 23).

Do processo de ocupação e instalação de moradias em terras ao longo do caminho dos *Goiases*, surgiram vilas e cidades que ao longo do século XIX e XX conquistaram a categoria de cidade, vila ou município. A cidade de Cajuru, fundada em 1866, surgiu a partir da complexa relação mercantil dos Caminho dos *Goiases*, uma vez que sua localização era utilizada como um interposto de abastecimento. Assim, Cajuru deve ser compreendida não só por suas funções geoeconômicas no interior do Rio Pardo no final do século XIX – relação espacial e econômica com as outras localidades –, mas pela maneira que o seu o capital fixo e capital variável foram estruturados e organizados regionalmente.

Desta forma as condições físicas de trocas –vias de comunicação e transporte – são necessárias para o capital anular o espaço pelo tempo, uma vez que o produto só pode ser valorizado em massa quando os custos de transportes diminuem. A produção dos meios de transporte e comunicação baratos na região de Cajuru no final do século XIX – pontes, estradas de terras e estradas de ferro – foram condições fundamentais para o desenvolvimento da capital mercantil – grande lavoura de café – e, em consequência, sustentaram os mesmos.

No artigo *Cajuru e Santa Cruz da Esperança: a sociedade comercial do interior paulista*, Santos (2022), ao analisar a Tabela 1 – Impostos comerciais no final do século XIX em Cajuru⁵ –

⁴ Tropas de muares se refere ao tipo de transporte utilizado pelos bandeirantes no interior de São Paulo. Majoritariamente esse tipo de transporte utilizava cavalos para carregar e transportar mercadorias de um lugar para o outro.

⁵ Essa e as demais tabelas que serão mencionadas podem ser observadas no final do artigo.

aponta que o comércio na região tornando Cajuru uma cidade comercial (SANTOS, 2022). A participação do lucro dos impostos “[...] sobre os negociantes na economia inter-regional era equivalente a 72,4% da receita municipal de Cajuru no mês janeiro do ano 1887, enquanto em novembro de 1888, a sua participação foi de 76,67%. (SANTOS, 2022, p. 161)”.

De acordo com Santos (2022) a relação entre a cidade e a economia “[...] se explica pela ocupação geográfica do espaço. Além disso, o que possibilitou o desenvolvimento de um “posto fiscal” em Cajuru foi sua posição estrategicamente situada na rota comercial entre Casa Branca e o Uberaba – Sul de Minas.” (SANTOS, 2022, p. 162). Toda a estrutura espacial proveniente do sistema mercantil durante o final do século XIX favoreceu o desenvolvimento de importantes trajetos de escoamento de mercadorias. Em 1883, Martinho Prado Júnior – um dos filhos do café⁶ – destacou que a conexão entre Cajuru e Casa Branca – a ponte sobre o Rio Pardo – era essencial para o mercado regional (JORNAL ESTADO DE SÃO PAULO, 1883).

Por meio da categoria alusiva a análise espacial, podemos constatar que as estradas de rodagem permitiram que Cajuru se tornasse o centro da dinâmica mercantil do Sertão do Rio Pardo no final do século XIX. Sua centralidade se destaca pelas suas conexões espaciais. A manutenção e restauração das vias espaciais se tornou primordial para o funcionamento do sistema econômico regional, uma vez que *é pelo e sobre* o espaço que todo o tipo de mercadoria circula. Em 1846, segundo a Lei. N. 35, de 16 de março de 1846, o orçamento da Província de São Paulo, despendia de \$800.000 para o melhoramento das estradas de Cajuru a Franca⁷.

Podemos notar que, entre o final do século XIX e início do XX, a região de Cajuru foi marcada por conexões multimodais entre fazendas, pontos de trocas, cidades e estações ferroviárias. No ano de 1895, o requerimento⁸ de Miguel Russo, proprietário da Fazenda São José no inteiro de São Paulo, apontou que a passagem entre Cajuru e Batatais era de fundamental importância para o tráfego de mercadorias.⁹ Em 1886, foi autorizada pelo Governo do Estado de São Paulo a inauguração de uma ponte sobre o Rio Pardo, entre a estação de Córrego Fundo e a Cajuru. No ano de 1907, foi efetivado

⁶ Martinho Prado Júnior ou simplesmente Martinico Prado Nasceu em São Paulo, SP, em 17/11/1843. Filho de Martinho da Silva Prado e Veridiana Valéria da Silva Prado. Passou sua infância na chácara da família e, aos 17 anos, ingressou na Escola de Direito de São Paulo. Durante o período de faculdade, iniciou a militância em prol das causas abolicionista e republicana. Em 1865, alistou-se para participar da Guerra do Paraguai onde ficou por cinco meses. Formou-se em 1866 e foi nomeado promotor, demitindo-se em seguida. Em 1868, casou-se com Albertina de Moraes Pinto e mudou-se para o atual município de Araras, onde administrou as fazendas de seu pai, Campo Alto e Santa Cruz. Como fazendeiro, desbravou terras e formou várias fazendas de café. Em Araras, foi vereador e nomeou várias ruas da cidade com nomes de personagens da História ligados à democracia e à liberdade. (BRAZIL MAGAZINE, 1911).

⁷ Fonte: Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo. LEI N. 35, DE 16 DE MARÇO DE 1846.

⁸ Fonte: Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo. Verba para construção e estrada (Projeto nº 35). Identificador: 21519. Caixa: 654. Página: 2. Código: 39.

⁹ Fonte: Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo. Requer passagem da fazenda "São João" do município de Batatais para o de Cajuru quando a Comissão é de parecer que arquiva-se. Identificador: 25240. Caixa: C 025. Código: 19

a construção de uma ponte sobre o rio Pardo, conectando a vila de Cajuru com a cidade de São Simão.¹⁰ Em 1921, foi construída uma ponte sobre o rio Pardo, na estrada de rodagem de Cajuru a Serra Azul, no município de São Simão, estrada de rodagem de Cajuru a Santo Antônio da Alegria.¹¹

Em 1895, foi iniciada a construção de uma ponte sobre o Rio Pardo, no lugar denominado Taipava, município de Cajuru, além da abertura de uma estrada de rodagem que partindo da cidade de Cajuru e passando pela ponte acima mencionada, vá terminar na cidade de Santa Rita do Passa Quatro.¹² No mesmo ano foi autorizado pelo governo estudar a abertura de estradas de rodagem, conectando a cidade de *Parahybuna* à estação Central do Brasil, ligando a cidade de Cajuru à Estação Paulista e *Mogyana*.¹³ Os documentos da Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo destaca que, em 1900, o governo do Estado de São Paulo autorizou a construção da ponte sobre o rio *Sapucahy*, na fazenda de José Garcia de Figueiredo. Conforme o documento da Assembleia, que diz “[...] na estrada de rodagem que liga os municípios de Batatais, Patrocínio de Sapucahy e Cajuru, Neste Estado, e São Sebastião do Paraíso, no de Minas, [...]”¹⁴, ligando o interior de São Paulo com Franca, Sul de Minas.

Todo esse pluralismo espacial de Cajuru possibilitou a expansão do sistema econômico mercantil no Sertão do rio Pardo. As estruturas jurídicas e políticas de Cajuru no final do século XIX, tinham, como fundamento econômico, sustentar as organizações geográficas que mantinham a circulação e as relações comerciais. O Código de Postura Municipal de 1874 estabeleceu, no Art. 32º, que: "Os carros que passarem pelo rio Cubatão pagarão 1:000 cada um, exceto se forem do município e estejam empregados em serviço de carroça."¹⁵ Era responsabilidade da Câmara Municipal propor qualquer medida que julgasse conveniente para o melhoramento das estradas, sua direção e pontes. A lei Municipal de Cajuru de 1909 (Nº 72) menciona que: “[...] dispões que farão parte da receita dos municípios, entre outras, as taxas impostas sobre os veículos de qualquer espécie que fizerem o

¹⁰ Fonte: Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo. A Câmara Municipal de Cajuru pede uma verba para a construção de uma ponte sobre o rio pardo ligando o mesmo município ao de São Simão. Identificador: 26262. Caixa: C_076. Página: 0. Código: 19.

¹¹ Fonte: Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo. Autoriza o governo a mandar construir uma ponte sobre o rio Pardo, na estrada de Cajuru a Serra Azul e a estrada de rodagem de Cajuru a Santo Antônio da Alegria. Identificador: 27148. Caixa: C_151. Página: 0. Código: 21.

¹² Fonte: Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo. Fica o governo autorizado a mandar construir uma ponte sobre o rio Pardo, no lugar denominado Taipava no município de Caturú. Identificador: 32573. Caixa: C_LT015. Página: 0. Código: 41

¹³ Fonte: Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo. Fica o governo autorizado a mandar construir uma ponte sobre o rio Pardo, no lugar denominado Taipava no município de Caturú. Identificador: 32573. Caixa: C_LT015. Página: 0. Código: 41

¹⁴ Fonte: Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo. LEI N. 753, DE 14 DE NOVEMBRO DE 1900.

¹⁵ Fonte: Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo. Parecer, Artigo de Posturas, Código de Posturas, 1874, 1873, 1872. Caixa 631. Página 21. Código 39. Identificador: 20751

serviço de transporte dentro das povoações.”¹⁶. Da mesma forma, ficou determinado no decreto de lei de nº 57 de 1909 o “[...] pagamento do imposto de 20\$000 sobre os carros ferrados a chapa e 40\$000 sobre os ferrados peões tendo em vista apenas que [...] carros de peões estragam muito as estradas e ruas. [...] ao transportarem gêneros de importação e exportação, da Estação para esta Cidade.”

O arcabouço jurídico e político respaldou, ao mesmo tempo, trabalhou para a favor da manutenção das estruturas espaciais como as estradas e pontes fundadas sobre a conjuntura econômica da expansão das bandeiras e do comércio bovino de abastecimento das minas de ouro durante todo o período aurífero brasileiro, entre o século XVII e XVIII¹⁷. Nesse sentido, as políticas municipais tinham como foco a manutenção e o emprego de taxas necessárias, para remover barreiras em favor da mobilidade e a manutenção das estruturas espaciais que sustentavam tanto o comércio local quanto o regional. A eliminação das barreiras para a mobilidade e a circulação de mercadoria, passaram a ser ação das instâncias jurídicas e políticas¹⁸.

De acordo com o código de postura de 1874, a Câmara Mundial deve:

§ 7.º Propor [...] qualquer medida que julgar conveniente para o melhoramento das estradas, sua *direção*, pontes e boa ordem do serviço, para a mesma resolver a respeito.

Art. 106. Se no decurso do *anno soffrerem* as estradas ou pontes da mesma algum estrago ou tranqueira que impeça ou dificulte o livre trânsito, o Inspector [Municipal]¹⁹, a cargo de quem ela se achar, mandará logo fazer o concerto necessário, para cujo fim convocará somente os moradores mais proximos do lugar, aos *quaes descontar-se-hão* no *anno* seguinte os dias que gastarem com os reparos repentinos para que *forão* chamados extraordinariamente.²⁰

Essa conjuntura fica mais evidente na decisão da Câmara Municipal de Cajuru, no ano de 1902²¹, onde ficou expedido que o Capitão Antonio Soares de Souza reabra um caminho na Fazenda Brumado, vizinho do Major José Vieira de Andrade Palma – fazenda que estava localizada entre Cajuru e Ribeirão Preto. Soares, ao adquirir a propriedade, no final do século XIX, fechou o caminho e impediu o comércio na localidade, a passagem de atravessadores e mascates.

¹⁶ Fonte: Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo. Parecer N. 24, de 109. Página 21. Código 39. Identificador: 20751

¹⁷ O trajeto conhecido como Caminho dos Goias, comprova que, “[...] o Nordeste Paulista estava, portanto, integrado ao circuito das “andanças” dos paulistas pelos sertões.” (BACELLAR; BRIOSCHI, 1999, p. 46). O povoamento do interior paulista esteve ligado intrinsecamente com as descobertas das minas de ouro e as andanças dos bandeirantes pelo grande sertão. O movimento possuía como principal atividade a criação de pontos para o abastecimento dos desbravadores, que prevendo o retorno, começaram a criar roças em pontos articulados ao longo do caminho.

¹⁸ É bem possível que o Estado tenha mudado suas funções com o crescimento e o amadurecimento do capitalismo. No entanto, a noção de que o capitalismo alguma vez funcionou sem o envolvimento estreito e firme do Estado é um mito que merece ser corrigido. (HARVEY, p. 92).

¹⁹ Grifo meu.

²⁰ Fonte: Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo. Parecer, Artigo de Posturas, Código de Posturas, 1874, 1873, 1872. Caixa 631. Página 21. Código 39. Identificador: 20751.

²¹ Fonte: Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo. Parecer, Artigo de Posturas, Código de Posturas, 1874, 1873, 1872. Caixa 631. Página 25. Código 39. Identificador: 20751.

As estradas de rodagem possibilitaram as trocas de bens e sustentaram a economia, através de uma relação regional, pois “[...] não existe cidade sem região, nem região sem cidade.” (SANTOS, 1959, p. 9). De acordo com o Código de Postura de 1887 era permitido mascatear em fazendas, através de armazinhos e outros quaisquer gêneros de negócios e mascatear com baús nas costas.²² A organização do espaço econômico, composta por diversas vias de comunicação entre espaço rural e urbano, criou condições para a abertura de um amplo mercado regional.

Santos (2022) estabelece que:

[...] a cidade de Cajuru, local que na logística comercial da região ficava no caminho mercantil, entre a vila de Casa Branca e a de Uberaba no Sul Mineiro, criou no final do século XIX diversos impostos sobre as estradas, negociantes, mascates e o gado.²³ Nesse sentido a cidade se apresentava como centro de espaços ligados entre si: ao circuito de abastecimentos, o dos negócios de créditos, de vendas, de compras, de arrecadação e produção. (SANTOS, 2022, p. 160).

A ocupação de Ribeirão Preto ocorreu no início do século XIX, através da ocupação de famílias de entrantes mineiros entre as décadas de 1820 e 1850 (LAGES, 2010). Esses imigrantes, oriundos da decadência econômica do ouro de Minas Gerais, somados aos antigos cafeicultores do Vale do Paraíba, “[...] passaram a exercer os primeiros domínios políticos e econômicos nessa região através da ocupação do espaço para uso de pastagens para invernadas, plantações e criatórios de gado *vacum*.” (PAZIANI, 2016, p. 31).

Em 1870 homens influentes de negócios se deslocaram para o interior paulista, como foram os casos de Luís Pereira Barreto – médico que trouxe mudas de café com o objetivo de produzir para o mercado exterior –, Joaquim da Cunha Diniz Junqueira e Martinho Prado Júnior. (PAZIANI, 2016). O que atraiu os grandes fazendeiros, que, ao mesmo tempo, dirigia importantes sociedades bancárias e ferroviárias, como postos na administração pública, foi o alto valor da terra roxa²⁴ para o cultivo de café.

O capital fundiário, na região de Ribeirão Preto, revelou a aliança entre o grande proprietário e a política de Estado. Essa relação pouco se distinguia, devido a organização política local inaugurada na Primeira República, que ficou marcada pela política dos “coronéis” e o “mandonismo local” dos grandes donos de terra – Joaquim da Cunha Dinis Junqueira e Martinho Prado Junior, em Ribeirão Preto. O que deve ser enfatizado é que, o uso do solo para gerar lucro e a influência política

²² Fonte: Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo. Parecer, Ofício, Código de Posturas, 1887, 1887, 1887. Identificador: 8343. Caixa: 311. Página: 18. Código: 39

²³ Fonte: Assembleia Legislativa de São Paulo. Prestação de contas. Orçamentos de 1869, 1870, 1879, 1880, 1881, 1882, 1883, 1884, 1887, 1888 e 1889.

²⁴ Os solos de “terra roxa” são derivados da mistura do arenito Botucatu com os solos ricos oriundos da desagregação das rochas basálticas. A distinção entre uma e outra pode ser observada através da coloração: a “terra roxa legítima” tem uma coloração vermelha escura, mas com tom fortemente arroxeadado, lembrando a cor da borra de café. Enquanto o tom violáceo da “terra roxa legítima” não diminui com a profundidade, o tom arroxeadado das “terras roxas misturadas” diminui com a profundidade e os solos ficam cada vez mais claros (BACELLAR; BRIOSCHI, 1999, p. 28).

localmente se tornou constante. Impostos sobre terras, sobre o cultivo de café, do gado, sobre pontes, terrenos, negociantes e estradas²⁵ perpassava pelos interesses políticos dos coronéis.

A expansão do café em Ribeirão Preto propiciou que parte dos lucros da produção industrial e do comércio interno, se tornasse um elemento fundamental na criação de uma dinâmica favorável econômica e politicamente à modernização (PERINELLI NETO, 2007). Primeiramente a nova conjuntura política do país, advinda da Proclamação da República, garantiu que os capitais investidos nas lavouras de café circulassem na localidade e conseqüentemente essa dinâmica gerou uma renda interna que passou a ser reinvestidas pelo poder público no desenvolvimento estrutural de Ribeirão Preto.

Além disso, os municípios paulistas, como Ribeirão Preto, se projetaram nacionalmente nesse período, sob a égide do café, em um reduto político do Partido Republicano, devido à forte influência dos coronéis, como os Junqueira e os Prados – Joaquim da Cunha Dinis Junqueira e Martinho Prado Junior (PAZIANI, 2016). Essa conjuntura econômica e política possibilitou que as ferrovias alcançassem Ribeirão Preto em 1883. Aliás, entre 1880 e 1885, a cidade fundamentava sua receita majoritariamente sobre o comércio local – lojas e armazéns hotéis, jogos lícitos, engenhos –, como aponta a Tabela 2 – Receita municipal da vila de Ribeirão Preto 1882 a 1886. Vale destacar que, no ano de 1885/86 o café já aparece como produto importante para a economia local, ficando como gênero de segunda maior relevância para a receita local.

Uma das hipóteses que explicaria a baixa participação do café durante os anos de 1882 e 1884 é que mesmo o cultivo do café sendo o objetivo principal da classe política e econômica, o cafeeiro produz frutos somente a partir do quarto ano, e ainda assim, registra-se nos anos iniciais uma baixa produtividade. Neste sentido, se os primeiros empresários chegaram em Ribeirão Preto entre os anos de 1870 e 1880, uma produção significativa do café ocorrerá somente a partir de 1880. Isso explicaria o porquê de a produção cafeeira não constar na receita dos anos iniciais da década de 1880.

O café conquistou espaços de produção sobre a terra roxa do interior paulista a partir de 1880, com o incentivo das sociedades bancárias, ferroviárias e setores públicos. (MONBEIG, 1998). Para atender os interesses de setores públicos e privados a estrada de ferro abriu espaços e chegou ao “sertão desconhecido” no final do século XIX. Essa dinâmica viabilizou a ligação entre os espaços interioranos – cidades, vilas e fazendas – ao mesmo tempo, entre o litoral e o interior – portos e estações. A Companhia de Ferro Mogiana, ao adentrar a região de Casa Branca em 1878, expandiu a

²⁵ Fonte: Assembleia Legislativa de São Paulo. Prestação de contas. Orçamentos de 1887, 1888 e 1889. Cx. 242 e 238. Elaboração própria.

influência dos comerciantes, proprietários de terras e produtores agrícolas de Cajuru, devido a abertura de novas vias de escoamento.

[...] os despertar da *apathia* em que tem jazido a lavoura de suas importantes terras de cultura, que se prestam fortemente para o café, trazendo a animação ao *commercio* e progresso em tudo, colocando-a na vanguarda do progresso, como suas irmãs e *visinhas*. Cajurú, 5 de junho de 1877. (JORNAL ESTADO DE SÃO PAULO, 1877)²⁶.

A inauguração da Mogiana em Casa Branca, no ano de 1878, possibilitou a intensificação do comércio no interior de São Paulo. As rotas de comércio que se estendeu de Casa Branca a Uberaba – Sul de Minas – projetou Cajuru no cenário nacional, como estrutura espacial capitalista no Sertão do Rio Pardo, visto que o trajeto que conectava Casa Branca e Cajuru, passando sobre Rio Pardo e o Rio Cubatão, conectando Serra Azul e Ribeirão Preto e chegando à Minas Gerais, interligaram economicamente todo o extenso Oeste Paulista ao Sul de Minas. Esta dinâmica estruturou Cajuru como centro²⁷ da distribuição do comércio regional até o final do século XIX. Sobre este trajeto o Jornal Estado de São Paulo destacou, em 1877, que; “Esta estrada é sem contestação importantíssima e serve a um comércio grande, é uma das artérias do novo sistema de viação²⁸ [...]” (JORNAL ESTADO DE SÃO PAULO, 1877).

O forte comércio existente na região de Cajuru, impulsionado pela instalação da Mogiana em Casa Branca, no ano de 1878, fortaleceu a sociedade de comércio na região concedendo a ela uma alta relevância política. No final do século XIX este mesmo grupo social, reivindicou o prolongamento da malha ferroviária até a cidade. Podemos observar esse movimento no jornal Estado de São Paulo: “Os habitantes da *villa* de Cajurú estabelecidos com casa de *commercio*, vão dirigir ao governador do estado um pedido para que a Companhia *Mogyana* leve a linha *projectada*, até lá, no mais breve prazo.” (JORNAL ESTADO DE SÃO PAULO, 1891)²⁹.

A partir de 1880 o café passou a compor a receita de Cajuru como a principal fonte de lucro, em detrimento da tributação sobre os negociantes, como destaca a Tabela 3 – Receita municipal de vila de Cajuru janeiro 1887 e novembro 1888.

Em janeiro de 1887 a coleta sobre os negociantes representou 25,5% da receita total e em novembro 1888 cotou 28,2%. Contudo, o que alterou a conjuntura econômica do interior paulista no fim do século XIX foi a produção do café. Nessa perspectiva, o tributo sobre a produção e circulação de café assumiu o principal produto da receita. Em janeiro de 1887 o tributo sobre o café em Cajuru representou 34,1% da receita e, em novembro de 1888, evidenciou o equivalente de 37,6% da receita municipal. (SANTOS, 2022, p. 161)

²⁶ Fonte: Acervo Estadão: Jornal Estado de São Paulo. Terça-feira, 5 de junho de 1877.

²⁷ “Bobeck também define o organismo urbano como “... o centro do tráfego econômico, político, cultural de uma região não bem delimitada a que na sua estrutura mostra um aumento dos seus aspectos característicos da periferia para o centro.” (SANTOS, 1959, p. 9).

²⁸ Grifo meu.

²⁹ Fonte: Acervo Estadão: Jornal Estado de São Paulo. Quarta-feira, 28 de janeiro de 1891.

O período de modernidade foi inaugurado em Cajuru com a instalação da Mogiana na região de Casa Branca no final do século XIX. A conjuntura foi instalada de acordo com a divisão territorial do trabalho, fruto da ação humana. Essa lógica de instalação dos objetos técnicos³⁰ espacialmente organizados e da realização das ações se confundem com a lógica histórica, à qual o espaço assegura a continuidade, como as cidades, a produção regional e a hierarquias espaciais.

Humberto Perinelli Neto (2009) destaca que a relação da Mogiana com as mercadorias regionais também envolvia a articulação que mantinha com estradas de chão. (PERINELLI NETO, 2009).

Alcançando Casa Branca e avançando para além de Franca, tal companhia ferroviária acabou por impulsionar de forma latente o comércio de sal e de derivados da pecuária (couros, toucinhos, queijos, etc) em regiões que mantinham contato com seus trilhos, por meio de estradões. Em Casa Branca, por exemplo, registra-se a presença de um caminho percorrido por carroções e tropeiros e responsável por providenciar um fluxo comercial entre tal localidade e a região sul mineira. (PERINELLI NETO, 2009, p. 179).

Cajuru projetava sua economia através das ramificações – estradas – mercantis e os impostos sobre o comércio. Esta mesma estrutura político-econômica e espacial permitiu que adentrasse produtos internacionais no Sertão do Rio Pardo, como indica o Art. 2º de 1906: “As municipalidades não poderão tributar: 1º Os produtos de exportação e os importados de procedência estrangeira ou nacional; 2º Os produtos de outros municípios em trânsito ou destinados ao consumo local; 3º Os produtos do Município.”³¹ A expansão geográfica das regiões, possuiu a incrementar o comércio exterior, exportando o capital e, em geral, expandindo-se rumo ao mercado mundial, com destaque ao café.

As estradas de rodagem se tornaram prolongamento das malhas ferroviárias no Oeste Paulista, onde as linhas férreas não adentravam, como o indica relatório da sessão da Câmara Municipal de Cajuru, no ano de 1909.

A lei municipal de Cajurú, n. 57, de 10 de novembro de 1908, no art. 7.0. *paragrapho* 48 e 49, tributou os carros de bois de seu município do seguinte modo: *Paragrapho* 48 – De cada carro de bois, ferrado a pião, para aluguel, puxando café ou outros gêneros, 40\$000; *pragrapho* 49 – De cada carro de bois, ferrado a chapa, para aluguel, puxando café ou outros gêneros, 20\$000.

Os munícipes Isais Barbosa do Nascimento e outros, possuidores de *taes vehiculos*, empregados em semelhantes mister, recorrem dessas disposições, pretendendo que o senado as *naulle*, por contrarias à lei de estado n. 1.038, de 19 de dezembro de 1906, art. 19, n.5.

A lei citada pelos recorrentes, no artigo mencionado, dispõe de que *farção* parte da receita de municipais, entre outras, as taxas impostas sobre os *vehiculos* de qualquer espécie que fizerem o serviço de transporte dentro das povoações.

Os recorrentes confessam, na exposição de recurso, que os seus carros são destinados a serviço de transporte de produtos de importação e exportação, no *municipio*, entre a estação

³⁰ “[...] o objeto técnico é um ponto de encontro entre dois meios, o meio técnico e o meio geográfico, [...]” (SANTOS, 1996, p. 41).

³¹ Fonte: Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo. A revogação do dispositivo de imposto sobre os carros de bois. Caixa 264. Código 40. Ano: 1909.

da estrada de ferro e a cidade³², e vice-versa, e a Câmara Municipal, em sua informação, isto mesmo confirma, acrescentando que a razão da diferença na taxa entre os carros ferrados a chapa e os carros ferrados a pião é que estes, muito mais do que *aquelles*, estragam as estradas e as ruas, cuja conservação lhe incumbe manter. (ARCHIVO DO SENADO DE SÃO PAULO, 1909, p. 9)³³

A principal renda de Cajuru até o final do século XIX era o tributo sobre as mercadorias e a sua circulação no Oeste Paulista, principalmente sobre a região do Rio Pardo até o Sul de Minas. A mudança do centro econômico e o enfraquecimento no movimento mercantil em Cajuru, se justifica pelo deslocamento e inauguração da Mogiana na cidade de São Simão (1882), Cravinhos (1883) e, por fim, Ribeirão Preto (1883), pois esta nova estrutura de abastecimento cafeeira remodelou a dinâmica do escoamento, que passou a ser a linha férrea inaugurada em São Simão, no lugar das estradas de chão de Cajuru a Ribeirão.

Desta forma, o centro de gravidade exportadora foi transferido para Ribeirão Preto, tornando as estradas de terras obsoletas e inviáveis economicamente para manter o fluxo do escoamento do café. Como destaca Carlos Monti (2019), a ferrovia, que chegou a Ribeirão Preto em 1883, promoveu a relação mercantil entre São Paulo e o porto de Santos, trazendo os novos tempos do progresso e, com ele, a modernidade “[...] entre os anos de 1874 e 1910 mostra um aumento, durante esse período, de 504,3% no número de viagens, e de 991,8% na tonelagem de toda a navegação nacional e estrangeira, [...]”. (MONTI, 2019, p. 9).

Continua:

A cafeicultura, os imigrantes e a chegada da ferrovia, em 1883, contribuíram para um rápido crescimento: em 1886, eram 10.420 habitantes e, em 1900, já eram 59.195. Em quatorze anos, a população cresceu 568,09%. Nessa época, os negócios urbanos deveriam ser de grande rentabilidade: “[...] em 1890 o município possuía 186 estabelecimentos comerciais. Desses, 38,70% eram armazéns de secos e molhados, e 14,51% eram açougues; outros 14,51% vendiam tecidos, armarinhos [...]” (OLIVEIRA, 2006, p. 45).

De acordo com a Relatório da Companhia Mogiana, em 1891, a estação de Casa Branca exportava e importava maior número de mercadorias do que a estação de Ribeirão Preto. Essa dinâmica favorece Cajuru, uma vez que o escoamento de mercadorias que chegam e saem da região por Casa Branca passa pela cidade de Cajuru, que arrecada sobre o trânsito desta mercadoria pela região.

Martinho Prado Júnior destacou que a ponte entre Cajuru e Casa Branca, e na ponte da Maleitas, sobre o Rio Pardo, [...] põe em comunicação o centro com os mercados consumidores da

³² Grifo meu.

³³ Fonte: Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo. A revogação do dispositivo de imposto sobre os carros de bois. Caixa 264. Código 40. Ano: 1909.

província.³⁴ Em 1881 Martinho Prado Junior destacou que, mesmo após a inauguração da Companhia Mogiana em Ribeirão Preto (1883), as estradas de rodagem, até aquele momento cumpriam funções de suma importância para a manutenção do comércio no Oeste Paulista, com destaque a estrada entre Cajuru e Casa Branca:

A reconstrução da ponte é indispensável e da mais urgente necessidade, porque mesmo construída a linha férrea *Mogyana* até São Simão e Ribeirão Preto, ela é precisa para a comunicação de Cajuru, S. Sebastião do Paraíso, etc, com Casa Branca, único ponto provável de suas relações comerciais.³⁵

No entanto, essa conjuntura foi alterada e ao mesmo tempo mantida a partir do ano de, 1893 como revela a Tabela 4 – Exportação e Importação 1891 e 1897. Em 1913 Ribeirão Preto exportava 29.790.016 e importava 17.473.732 kg³⁶ em mercadorias – café, açúcar, couros, sal, algodão, borracha, bebidas, cereais, fumo, tecidos e tocinhos.

Devido ao desenvolvimento dos meios de transporte, as diferenças relativas entre centro de produção e áreas periféricas se modificaram a ponto de deixar de corresponder às distâncias naturais. Por exemplo, a ferrovia implantada em Ribeirão Preto no final do século XIX fez com que a localidade se tornasse mais próxima do litoral do que Cajuru – que exportava seus produtos através da estação de Casa Branca. Devido a essa mesma circunstância, a distância relativa entre os locais de produção – São Simão e Franca – e os grandes mercados foram alterados, o que explica a decadência de Cajuru e a ascensão de Ribeirão Preto, devido a mudança nos meios de transporte e de comunicação.

Assim, o desenvolvimento dos meios de transporte, acelerou a velocidade do deslocamento e, com isso, encurtou temporalmente a distância espacial. Em virtude deste encurtamento Ribeirão Preto passou a produzir mais, convertendo-se em um grande centro de produção e na direção de um mercado já existente. Essa configuração gerou a transição das condições espaciais e econômicas favoráveis para a cidade de Ribeirão Preto.

Flávio Saes (1940), ao analisar a composição do frete da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, na tabela – 5 Evolução Tarifária 1874 – 1936, destaca que existia certas discrepâncias tarifárias entre as mercadorias, “[...] sendo que a tarifa de café ascende a mais do que o dobro do que as das outras mercadorias importantes para a estradas [...]” (SAES, 1940, p. 124).

³⁴ ACERVO ESTADÃO. Jornal Estado de São Paulo. Sábado, 8 de abril de 1883. p.4. Disponível em: <https://acervo.estadao.com.br/procura/#!/santa+cruz+da+esperan%C3%A7a/Acervo/acervo>. Acesso em: 17 de jun. 2020.

³⁵ ACERVO ESTADÃO. Jornal Estado de São Paulo. Sábado, 15 de setembro de 1881. p.4. Disponível em: <https://acervo.estadao.com.br/procura/#!/santa+cruz+da+esperan%C3%A7a/Acervo/acervo>. Acesso em: 17 de jun. 2020.

³⁶ Relatório da Companhia Mogiana de Estrada de Ferro e Navegação.

A evolução da taxa tarifária aponta que a produção de café foi determinante para elevar a arrecadação em locais com maior concentração de pés de café. Desta maneira, Ribeirão Preto se destaca em comparação a Cajuru e a outras cidades dos municípios, pelo alto número de cafeeiros e, conseqüentemente, maior arrecadação de impostos sobre o transporte, como visto na Tabelas 6, Distribuição do número de pés de café, considerados os 20 maiores produtores por município – 1924. Concomitantemente, a expansão do cultivo do café favoreceu a extensão das linhas férreas, assim como a manutenção das estradas de rodagem em locais fora do alcance das ferrovias.

As necessidades de intervenções, ao longo do tempo, na região de Cajuru e Ribeirão Preto, nascem de um problema intrínseco do próprio modo de produção regional, alcançando as localidades onde o lucro é maior. Essa necessidade de ampliação e prolongamento das malhas ferroviárias foram criados pelas exigências dos grandes cafeeiros da região, como Joaquim da Cunha Dinis Junqueira e Martinho Prado Junior.

Identifica-se essa articulação no relato de Martinho Prado em 1882.

A construção da ponte no lugar indicado, ponto de comunicação entre São Simão e Batatais, é de uma necessidade indelével, urgentíssima para toda a região do sertão, porque vai influir para fácil saída de gêneros mais próximos e convenientes a seus interesses. Esta estrada, sr. Presidente, serve a diferentes lugares da província e tem um percurso extraordinário. Não só interessa aos municípios de batatais e franca, parte do município de Cajuru e a todas as freguesias pertencentes a estes mesmos municípios, mas ainda interessa a uma grande zona da província de Minas, a província de Goias, como a uma grande parte da província de Mato Grosso.

Quando houve a pretensão de fazer a ponte para colocar em comunicação estas localidades, tendo em vista Porto Ferreira, ponto terminal da Companhia Paulista, influi a ideia de que toda aquela zona mandaria seus produtos por aquele lugar, porque V. ex. talvez não ignore que todos os pontos que não acabo de indicar, vindo por Batatais e São Simão e Porto Ferreira, a distância é menor em relação ao porto de Santos, do que procurando a estrada que passa por Cajuru e dá caminho para Casa Branca.

Foi levado por este pensamento que julga-se indispensável a ponte, mas foi por isto mesmo que a Assembleia, por ato de iniquidade, fez com que a Mogiana entendesse a sua linha férrea da cidade de Casa Branca a S. Simão, procurando cortar a frente da Companhia Paulista, o que deu em resultado um protesto enérgico e unanime daquela região, em relação ao ato da Assembleia, que não se baseou no interesse público, mas exclusivamente na vontade prepotente do eleitorado liberal [...]

A diferença vai de 85 quilômetros para cinquenta e tantos. Vê a [...] desvantagem comparativa das duas linhas, cumprindo notar que Campinas está mais distante de Casa Branca que Porto Ferreira 13 quilômetros.

Não só atendeu as necessidades da província, mas a política dos liberais de Campinas.³⁷

A arrecadação sobre transporte em Cajuru perdeu relevância após a inauguração da Mogiana, como é possível observar na Tabela 7 – Arrecadação sobre estradas e transporte em Cajuru. A alteração no cenário geográfico acelerou a acumulação de capital em Ribeirão Preto em detrimento da economia de Cajuru. Quanto mais se elevou a produção de café no interior paulista, mais as

³⁷ACERVO ESTADÃO. Jornal Estado de São Paulo. Domingo, 19 de fevereiro de 1882. p.4. Disponível em: <https://acervo.estadao.com.br/procura/#!/santa+cruz+da+esperan%C3%A7a/Acervo/acervo>. Acesso em: 17 de jun. 2020.

condições físicas de troca – os meios de transporte – se tornaram importantes para os custos de circulação. O que podemos observar na relação entre Ribeirão e Cajuru foi um processo de valorização das condições físicas de produção na medida em que intensificava o processo de acumulação.

As ferrovias tiveram um papel de destaque na reconfiguração espacial do interior paulista, se tornando o meio de transporte inter-regional mais eficiente, fazendo os antigos meios de transporte, como as estradas de rodagem, se tornarem obsoletas e inadequadas para atender as demandas da capital. A estrutura espacial, levando em consideração o desenvolvimento dos meios de transporte do final do século XIX e início do XX, atendeu a pressão e a expansão da plantação tropical moderna. Essa configuração projetou e consolidou as zonas centrais de produção no interior paulista, econômica, demográfica, política e culturalmente. A zona de Ribeirão Preto passou de 81.750 arrobas de café em 1854 para 2.366.599 em 1886, logo após a inauguração da Mogiana³⁸. Isso significa que, não foi o Mogiana que trouxe o café, mas que a alta produtividade de café e concentração fundiária demandou a extensão da Companhia Mogiana de Estrada de Ferro.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A estrutura espacial, tendo em vista as vias de comunicação do final do século XIX e início do XX, atendeu a pressão e a expansão do cultivo do café, uma vez que a concentração do cultivo de grãos em Ribeirão Preto proporcionou a acumulação de capital e atraiu os investimentos nas vias de transporte. As necessidades estabelecidas pela redução no tempo e na melhoria do transporte do café e de mercadorias regionais – café, açúcar, couros, sal, algodão, borracha, bebidas, cereais, fumo, tecidos e toichinhos – foram concretizadas pela instalação da Companhia Mogiana de Estrada de Ferro em Ribeirão Preto em 1883.

A partir desta conjuntura a reorganização do comércio no espaço geográfico de Cajuru, fez com que a cidade despontasse no cenário regional como um investimento de “risco”, uma vez que a vantagem de uma localização para a outra depende do custo do capital constante e variável, do transporte, do custo do capital que rende juros e da disponibilidade de uma ampla série de serviços de apoio. O que se criou após a inauguração da Mogiana em São Simão, em 1882, e em Ribeirão no ano de 1883, foi um novo centro de poder regional em detrimento da relevância geográfica de Cajuru e Casa Branca.

³⁸ Fonte: PERINELLI NETO, Humberto. Nos quintais do Brasil: homens, pecuária, complexo cafeeiro e modernidade – Barretos (1854/ 1931). Franca/SP: Editora UNESP, 2009. Adaptado de: CAMARGO, José Francisco. Crescimento da população do Estado de São Paulo e seus aspectos econômicos. São Paulo, 1952. (p.116).

Em consonância com panorama histórico e geográfico traçado até aqui, a região de Cajuru e Ribeirão Preto se configurou como um espaço que atendeu diretamente o avanço do capital. As infraestruturas de transporte de matéria sobre o território, onde a topologia se organizou espacialmente, através de estruturas comerciais de rede de longo e curto alcance, a configuração do espaço regional foi definida pela circulação do capital e a formação de um centro de produção cafeeiro, neste caso Ribeirão Preto.

A expansão geográfica, em decorrência da acumulação de capital em Ribeirão Preto, correspondeu aos esforços da classe política e econômica – agrária – em criar oportunidades para transição do centro de gravidade espacial. O processo de acumulação gerou e expandiu a relação dos transportes com as estruturas de localização. No final de 1886 a Mogiana recebia a produção de Santa Rita, São Simão, Batatais, Ribeirão Preto, Casa Branca, Cajuru, Franca e Uberaba. O que determinou os pontos terminais da linha férrea foi a distância geográfica entre os ramais ferroviários, uma vez que a mobilidade do capital é favorecida pela velocidade de circulação.

Os domínios regionais urbanos e econômicos do período estudado dependiam de quatro propriedades fundamentais. O terreno físico próprio para o cultivo do café, como a terra roxa, no extenso território do interior paulista, atraiu tanto investimento público como privado, na implementação da plantação moderna de café. A dimensão das cidades com alto alcance regional, devido às redes multimodais, serviram de base para a acumulação de capital. O vigor da economia regional atraiu e possibilitou a concentração de uma nova classe fundiária disposta a investir na produção local. Por fim, a rede de transporte, herança do antigo sistema mercantil bovino, proporcionou a manutenção de estruturas econômicas em locais que os novos meios de transporte não alcançaram. Toda essa estrutura possibilitou uma reestruturação da economia regional no final do século XIX, com a inauguração da Mogiana.

A composição e a organização dinâmica geográfica desigual – Cajuru e Ribeirão Preto – do Sertão do Rio Pardo se originaram do aspecto contraditório do modo capitalista de produção e da plantação tropical moderna, associada à acumulação do capital e a grande propriedade privada. O desenvolvimento do capitalismo só foi possível no interior paulista e, fundamentalmente, na região de Ribeirão Preto e Cajuru, devido à expansão do seu modo de produção. Essa expansão foi proveniente da intensificação e expansão geográfica apoiada nos modos de produção antigos e, no caso da região de Cajuru e Ribeirão Preto, na estrada de rodagem proveniente do sistema mercantil do gado e da expansão bandeirante.

Esses processos foram as “muletas” das estruturas, da transição econômica e geográfica no Sertão do Rio Pardo. Concomitantemente, o desenvolvimento da comunicação e do transporte – inauguração da Mogiana em Casa Branca no ano de 1878 – transcorreram devido à esta configuração

geoeconômica de longa duração. A possibilidade advinda desta formação espacial proporcionou a formação de uma rede de comunicação estruturada sobre uma econômica fundamentalmente rural, atrelada a uma economia nacional exportadora de produtos agrícolas.

REFERÊNCIAS

- BACELLAR, Carlos Almeida Prado; BRIOSCHI, Lucila Reis, (Orgs.). *Na Estrada do Anhanguera: uma visão regional da história paulista*. São Paulo FFLCH/USP: Editora Humanista, 1999.
- BRIOSCHI, Lucila Reis (Org.). *Entrantes no sertão do Rio Pardo: o povoamento da Freguesia de Batatais século XVIII e XIX*. São Paulo: Editora CERU, 1991.
- HARVEY; David. *Os limites do capital*. São Paulo: Boitempo, 2013.
- LAGES, Jose Antonio. *Ribeirão Preto: da figueira à barra do retiro – povoamento da região por entrantes mineiros na primeira metade do século XIX*. São Paulo: Editora Nelpa, 2010.
- MARX, Karl. *O capital: crítica da economia política*. Rio de Janeiro: Editora Civilização Brasileira, 2019.
- _____. *O Capital: crítica da economia política. Vol. II O processo de circulação de capital*. São Paulo: Editora Boitempo, 2020.
- _____. *A ideologia alemã*. Rio de Janeiro: Boitempo, 2007.
- _____. *Grundrisse*. Rio de Janeiro: Boitempo, 2011.
- MONBEIG, Pierre. *Pioneiros e fazendeiros de São Paulo*. 2.ed. São Paulo: Editora HUCITEC/POLIS, 1998.
- MONTI, Carlo Guimarães. *A trama do crédito: entre o café e o consumo conspícuo em uma loja de Ribeirão Preto – 1891 e 1892*. Pará: Universidade Federal do Sul e Sudeste do Pará, 2019.
- MORAES, Antonio Carlo Robert; COSTA, Wanderley Messias da. *Geografia Crítica: a valorização do capital*. São Paulo: Editora Hucitec, 1987.
- PERINELLI NETO, Humberto. *Nos quintais do Brasil: homens, pecuária, complexo cafeeiro e modernidade – Barretos (1854/1931)*. Franca: Faculdade de História, Direito e Serviço Social – UNESP, 2009.
- PAZIANI, Rodrigo Ribeiro. *Um baiano “nas terras do café”: Joaquim Macedo Bittencourt, poder e urbanização em Ribeirão Preto/SP (1892 -1920)*. Curitiba/PR: Editora CRV, 2016.
- SANTOS, Marcos Antônio dos. Cajuru e Santa Cruz da Esperança: a sociedade comercial do interior paulista. *Revista Científica Multidisciplinar Núcleo do Conhecimento*. Ano. 07, Ed. 01, Vol. 05, pp. 148-183. Janeiro de 2022. ISSN: 2448-0959, Link de acesso: <https://www.nucleodoconhecimento.com.br/historia/sociedade-comercial>

SANTOS, Milton. *A cidade como centro da região: definições e métodos de avaliação da centralidade*. Bahia: Editora Progresso, 1959.

_____. *Natureza do Espaço: técnica e tempo*. Razão e Emoção. São Paulo. Editora Universidade de São Paulo, 2011.

_____. *Técnica espaço tempo: globalização e meio técnico-científico informacional*. São Paulo: Editora Hucitec, 1994.

Tabela 1 – Impostos comerciais no final do século XIX em Cajuru.

Impostos sobre:	Maio 1874	Fevereiro 1880	Dezembro 1881	Junho 1882	Junho 1883	Janeiro 1887	Novembro 1888	Total
Negociantes	120\$000	460\$000	235\$000	250\$000	250\$000	1:500\$00	1:500\$000	4:315\$000
Mascates	-	15\$000	-	-	50\$000	440\$000	220\$000	725\$000
Carros	-	211\$200	69\$000	17\$000	50\$000	30\$000	50\$000	427\$200
Estradas	115\$000	180\$000	50\$450	100\$000	100\$000	-	-	545\$450
Gado	16\$000	50\$000	34\$000	54\$000	60\$000	100\$000	80\$000	394\$000
Arrecadados	251\$000	916\$200	388\$450	421\$000	510\$000	2:070\$000	1:850\$000	6:406\$650

Fonte: SANTOS, Marcos Antônio dos. Cajuru e Santa Cruz da Esperança: a sociedade comercial do interior paulista. Revista Científica Multidisciplinar Núcleo do Conhecimento. Ano. 07, Ed. 01, Vol. 05, pp. 148-183. Janeiro de 2022. ISSN: 2448-0959, Link de acesso: <https://www.nucleodoconhecimento.com.br/historia/sociedade-comercial>. Página 160.

Tabela 2 – Receita municipal da vila de Ribeirão Preto 1882 a 1886

Receita	1882/1883	1883/1884	1885/1886
Sobre lojas e armazéns	1:000\$000	1:385\$000	3:000\$000
Aguardente	300\$	200\$000	900\$00
Boticas, bilhares e hotéis	100\$	90\$000	189\$000
Pastos	30\$	50\$000	90\$000
Engenhos e máquinas de café	180\$	138\$000	300\$000
Espectáculos	-----	-----	-----
Jogos lícitos	-----	50\$000	50\$000
Açougues	200\$	50\$000	24\$000
Mascates	480\$	50\$000	120\$000
Indústrias e profissões	-----	-----	95\$000

Novos impostos	150\$	240\$000	300\$000
Multas e licenças diversas	550\$	180\$000	150\$000
Café	-----	-----	1:200\$000
Total	2:890\$000	2:395\$000	6:418\$000

Fonte: Assembleia Legislativa de São Paulo. Prestação de contas. Orçamentos de 1882, 1883, 1884, 1885 e 1886. Identificador: 9572. Caixa: 215. Página: 2. Código: 39. Identificador: 9633. Caixa: 219. Página: 2. Código: 39. Identificador: 8807. Caixa: 229. Página: 3. Código: 39.

Tabela 3 – Receita municipal da vila de Cajuru Janeiro 1887 e novembro 1888.

Impostos sobre:	Janeiro 1887	Novembro 1888	Total
Aguardente	384\$000	388\$000	772\$000
Negociantes	1:500\$000	1:500\$000	3:000\$000
Estradas e carros	30\$000	50\$000	80\$000
Afiliação	100\$00	100\$000	200\$000
Olarias	120\$000	120\$000	240\$000
Engenhos de aguardente	100\$000	100\$000	200\$000
Engenhos de rapaduras	150\$000	150\$000	300\$000
Engenhos de terras	80\$000	80\$000	160\$000
Cortes de capados	300\$000	200\$000	500\$000
Cortes de gado	100\$000	80\$000	180\$000
Botica	60\$000	-	60\$000
Café fumo e outros gêneros	2:000\$000	2:000\$000	4:000\$000
Mascates	440\$000	220\$000	660\$000
Máquinas	90\$000	90\$000	180\$000
Médico	20\$000	-	20\$000
Cemitério	320\$000	-	320\$000
Multas	200\$000	200\$000	400\$000
Bilhar	20\$000	-	20\$000
Artistas	30\$000	30\$000	60\$000
Arrecadados	5:864\$000	5:308\$000	11:172\$000

Fonte: SANTOS, Marcos Antônio dos. Cajuru e Santa Cruz da Esperança: a sociedade comercial do interior paulista. Revista Científica Multidisciplinar Núcleo do Conhecimento. Ano. 07, Ed. 01, Vol. 05, pp. 148-183. Janeiro de 2022. ISSN: 2448-0959, Link de acesso: <https://www.nucleodoconhecimento.com.br/historia/sociedade-comercial>. Página 160.

Tabela 4 – Exportação e Importação 1891 e 1897

Estações	Ano	Exportação por Kg	Importação por KG	Total
Casa Branca	1891	3.568.526	1.643.9110	5.212.436
Ribeirão Preto	1891	1.939.859	2.313.557	4.253.416
Casa Branca	1893	3.782.020	3.194.677	6.976.697
Ribeirão Preto	1893	10.283.955	6.136.216	16.420.171
Casa Branca	1896	2.299.789	3.946.139	6.248.828
Ribeirão Preto	1896	14.448.156	10.464.732	24.912.888
Casa Branca	1897	2.519.214	3.110.152	5.629.366
Ribeirão Preto	1897	16.545.154	15.485.292	32.030.446

Fonte: Relatório da Companhia Mogiana de 1891 a 1897

Tabela 5 – Evolução Tarifaria 1874 – 1936

Tarifas para transporte	1874	1900	1936
Café	100,00	139,80	223,40
Gêneros Alimentícios	100,00	75,00	140,00
Animais	100,00	152,72	254,54
Madeiras	100,00	140,00	291,66
Variação de Taxa de Câmbio	100,00	272,04	627,95

Fonte: Domínios do café: ferrovias, exportação e mercado interno em São Paulo (1888-1917). Faleiros (1999).

Tabelas 6 – Distribuição do número de pés de café, considerados os 20 maiores produtores por município – 1924

Município	Até 50.000	50.001 a 100.000	100.001 a 500.000	500.001 a 1.000.000	1.000.001 e mais
Cajuru	6	8	6	0	0
Ribeirão Preto	--	--	5	11	4
Cravinhos	--	--	13	5	2

Fonte: BACELLAR, Carlos Almeida Prado; BRIOSCHI, Lucila Reis, (Orgs.). Na Estrada do Anhanguera: uma visão regional da história paulista. São Paulo FFLCH/USP: Editora Humanista, 1999. P.128.

Tabela 7 – Arrecadação sobre estradas e transporte em Cajuru

Arrecadação dos Impostos:	1877	1879	1882	1883
Sobre estradas	115\$000	120\$000	79\$530	80\$000
Sobre carros	-----	-----	79\$00	77\$000

Fonte: Assembleia Legislativa de São Paulo. Prestação de contas. Orçamentos de 1877, 1879, 1882, 1883. Cx. 218, 242, 238, 226, 221, 205, 201, 157. Elaboração própria.