



MATOS (Odilon Nogueira de). — *Café e Ferrovias: a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira*. Alfa-Omega e Sociologia e Política. São Paulo, 1974.

Odilon Nogueira de Matos retoma de forma mais ampla, neste livro, um problema que já discutira em seu conhecido trabalho "A evolução ferroviária de São Paulo" publicado nos *Anais do IX Congresso Brasileiro de Geografia* (Rio de Janeiro, 1942). E, ao fazê-lo, veio preencher uma lacuna existente na bibliografia sobre ferrovias no Brasil: os estudos recentes, preocupados com o estado precário do sistema ferroviário esqueceram de procurar nas raízes históricas do desenvolvimento das estradas de ferro a origem dos problemas atuais. Sem procurar soluções para estes problemas, o A. acaba por sugerir linhas de pesquisa úteis para tal objetivo.

A tese central da obra é que existe um vínculo, estreito, entre a evolução ferroviária e o desenvolvimento da cultura cafeeira em São Paulo. Para mostrar como se caracteriza esse vínculo o Autor examina, nos dois primeiros capítulos, o sistema de comunicações de São Paulo no início do século XIX e o caminho do desenvolvimento das fazendas de café (desde as primeiras experiências nas vizinhanças do Rio de Janeiro até alcançar as fronteiras de São Paulo). Deste estudo preliminar conclui pela impossibilidade de o sistema de tropas de mula (que servia satisfatoriamente a economia açucareira do planalto paulista) ser capaz de atender s necessidades da economia cafeeira em contínuo deslocamento para o Oeste de São Paulo. De certa forma, fica claro, nestes primeiros capítulos, que somente com o transporte ferroviário era possível o rápido desenvolvimento da produção de café em São Paulo (baseado na incorporação de novas áreas de terra e no deslocamento de massas populacionais para fornecer a mão-de-obra às novas fazendas).

Nos capítulos três e quatro o Autor examina a outra face do problema: agora podemos ver como o café gera os recursos para o estabelecimento das estradas de ferro. A maior parte das ferrovias foi criada por fazendeiros de café que, de resto, procuram orientar a linha férrea para junto de suas propriedades .

O capítulo IV — O desenvolvimento da rede ferroviária paulista — constitui o centro do trabalho e apresenta, por períodos decenais, os avanços das linhas férreas em São Paulo, as vicissitudes para a consecução desses novos empreendimentos e os interesses a eles ligados.

Lembra, oportunamente, o Autor que "ao iniciar-se a década de 20, a carta ferroviária do Estado já está quase completa" (p. 100), o que denota a rapidez do desenvolvimento ferroviário em São Paulo: cinco décadas foram o suficiente para esgotar as possibilidades das ferrovias dentro de São Paulo e levar as empresas paulistas a penetrar em outros Estados (como ocorre no sul de Minas Gerais, Mato Grosso, e norte do Paraná).

O quinto capítulo — As ferrovias e a paisagem paulista — é dedicado a observar as mudanças induzidas, em parte, pelo próprio estabelecimento das ferrovias: os núcleos urbanos formados em torno de estações ferroviárias, o constante avançar da linha férrea para zonas povoadas ou não, a divisão de São Paulo em zonas de acordo com a influência de cada ferrovia, os pequenos núcleos industriais surgidos ao lado da linha férrea são alguns dos aspectos analisados pelo Autor. Neste capítulo, o Autor ainda relembra certas mudanças sociais que ocorrem no mesmo período: o fim do escravismo (que contou com o apóio dos empresários de estradas de ferro), a introdução de mão-de-obra livre e o papel dos imigrantes, os personagens do fazendeiro e do coronel típicos da fase de expansão cafeeira também fazem parte da História das ferrovias.

Dentro do amplo quadro traçado, o Autor nos chama a atenção ao sugerir o motivo pelo qual as ferrovias deixam, em meados do século XX, de exercer suas funções de forma satisfatória. Os dois trechos transcritos abaixo são elucidativos .

"Nem sempre, no sistema ferroviário paulista, se atendeu a um plano, e essa ausência de plano, facilmente criticável hoje, foi a responsável pelo "envelhecimento" rápido das nossas estradas de ferro, que, muitas vezes, perderam sua função tornando-se obsoletas, pela simples itinerância do café, uma vez que a maior parte delas foi construída para atender às necessidades do desenvolvimento da cultura cafeeira" (p. 59).

"A ausência de plano ... foi a responsável pela precariedade de grande parte de nossa rede ferroviária, especialmente quando o produto que a motivou — o café — deixou de representar a poderosa força que um dia representou. Daí o caráter deficitário de muitas estradas, ou de seus ramais, levando as autoridades a opinarem pela sua supressão em vez de cuidarem de seu reaparelhamento" (p. 104).

Parece-nos que a linha de pesquisa aqui sugerida — o declínio do transporte de café situado na base das dificuldades das ferrovias — seria mais profícua do que exaustivas análises financeiras das empresas que simplesmente refletem os reais problemas das estradas de ferro.

Como o próprio Autor coloca no prefácio da obra, esta ainda não chegou à sua forma definitiva; no entanto, pelo que já contém de informações e de sugestões de pesquisas constitui leitura importante para quem deseje compreender a economia paulista nos últimos cem anos.

*FLÁVIO AZEVEDO MARQUES DE SAES*