

# ENTRE SÃO PAULO E O SERTÃO: A INTERMEDIÇÃO MINEIRA DO COMÉRCIO GOIANO NO INÍCIO DO SÉCULO XX

Contato  
Rua José Urbano, n. 170 – Bloco B 1 – apto. 73  
14091-190 – Ribeirão Preto – São Paulo  
E-mail: prohist@usp.br

Paulo Roberto de Oliveira<sup>1</sup>

Doutorando em História Econômica pela  
Universidade de São Paulo

## Resumo

Neste trabalho, será analisado o papel de intermediação exercido por Minas Gerais no comércio entre as regiões centrais do Brasil, o estado de São Paulo e o mercado mundial. Será ressaltado o caso do comércio de gado e de cereais a partir de periódicos locais, mensagens de governos do estado, dados de embarque na Companhia Mogiana de Estradas de Ferro e atas de câmaras municipais.

## Palavras-chave

Minas Gerais – intermediação comercial – Primeira República.

---

<sup>1</sup> Bolsista CNPq. Membro do Núcleo de Pesquisa Hermes e Clío, da Faculdade de Economia e Administração da Universidade de São Paulo e do grupo de pesquisas Formações Econômicas regionais, Integração de Mercados e Sistemas de Transportes. Orientador do doutorado: prof. dr. José Flávio Motta.

# BETWEEN SÃO PAULO AND THE INTERIOR: THE MINING INTERMEDIATION OF TRADE IN GOIÁS IN THE EARLY TWENTIETH CENTURY

Contact  
Rua José Urbano, n. 170 – Bloco B 1 – apto. 73  
14091-190 – Ribeirão Preto – São Paulo  
E-mail: prohist@usp.br

**Paulo Roberto de Oliveira**

Doctorate Student of Economic History at  
Universidade de São Paulo

## **Abstract**

In this paper, it will be investigated the role played by Minas Gerais as an intermediary place in the commerce among Brazil's central areas, the state of São Paulo and the world's market. It will be emphasized the specific case of cattle and grain trades, analyzed from some sources as Brazilian local newspapers, reports provided by federative states' governments, embarkation data regarding the Mogiana Railroad Company and the records done by some Brazilian town councils.

## **Keywords**

Minas Gerais – trade intermediation – Brazilian First Republic.

## 1. Uma visão panorâmica sobre a economia paulista e o seu setor externo

De acordo com a quase totalidade dos trabalhos que se debruçam sobre o estado de São Paulo na Primeira República, a principal preocupação da elite paulista era o café. Esta afirmação, apesar de retratar de maneira quase fiel o quadro de que tratamos, mascara um dos problemas a serem considerados por quem se dedica à questão. Temos que considerar a “elite paulista” daquele período não como um bloco imutável, mas, sim, como resultado da união de vários grupos político-econômicos que se articulavam ou se distanciavam de acordo com os interesses momentâneos.

Mesmo sendo o café o produto principal ao redor do qual se moviam os principais interesses do estado, existiam comerciantes, agricultores produtores de alimentos, grupos ligados ao setor de transporte etc., que não se submetiam automaticamente ao controle de uma fração que diversificou os seus interesses a partir do café. Para que possamos compreender mais claramente a questão, basta retomar as complexas definições do “capital cafeeiro”. O primeiro autor a desenvolver a ideia de capital cafeeiro foi Sérgio Silva em: *Expansão cafeeira e origens da indústria no Brasil*. Entendia a elite paulista como fracionada, formada por interesses e grupos que se articulavam em torno da atividade principal, o café. Mais tarde, o conceito foi retomado e desenvolvido por João Manuel Cardoso de Mello e Renato Perissinotto.<sup>2</sup>

Considerando esta discussão, admitindo e concordando com a preponderância do café, é necessário afirmar que, mesmo dentro das fronteiras paulistas, havia interesses diversos. Havia interesses ligados a setores de transportes, interesses político-estratégicos, além de interesses econômicos.

Paulo Roberto Cimó Queiróz, em sua tese de doutoramento, mais tarde transformada em livro, investigou a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil. Ferrovia federal, partia de Bauru e seguia até Mato Grosso. No trecho paulista, como demonstra o autor, a Noroeste conseguiu incentivar a ocupação e o maior aproveitamento econômico das áreas da região noroeste de São Paulo. Já em Mato Grosso, o efeito não foi sentido com maior intensidade, pelo

---

<sup>2</sup> PERISSINOTO, Renato Monseff. *Estado e capital cafeeiro em São Paulo (1889 – 1930)*. Tomo 1. São Paulo: Fapesp; Campinas, São Paulo: Unicamp, 1999.

menos em relação ao avanço da agricultura – o que em parte se deve, para Cimó Queiróz, à estrutura agrária predominante.<sup>3</sup>

Dois pontos desenvolvidos pelo autor jogam luzes sobre o assunto que tratamos aqui. Em primeiro lugar, ao tratar do tráfego da EFNB,<sup>4</sup> Cimó Queiróz encontrou uma significativa movimentação de gado que, de Mato Grosso, partia para o estado de São Paulo. Em segundo lugar, enfatizou o sentido político-estratégico desta via de comunicação. O trabalho detectou um circuito comercial relevante que, junto com o goiano, possuiu grande importância para a economia paulista.

Mas como este movimento foi registrado?

As fontes oficiais que deveriam tratar desses circuitos paulistas voltados para o interior pouco trazem. Os relatórios das secretarias concentram-se no comércio externo de São Paulo (com o mercado internacional) e, quando tratam do comércio interno, focalizam principalmente as entradas do café vindo de Minas Gerais e Paraná, além do café exportado por meio da Estrada de Ferro Central do Brasil. São as fontes de caráter mais geral e pouco quantitativo que trazem as informações sobre o comércio interestadual de outros bens, como gado e cereais. As mensagens dos presidentes das províncias de São Paulo e Goiás possuem dados importantes sobre a questão.

Ao que parece, esse silêncio de alguns grupos de fontes, conjugado com uma opção teórica que privilegia as ligações externas da economia brasileira, foi responsável pelo fato das grandes sínteses feitas a partir da análise da economia paulista terem dado pouca relevância a este comércio voltado para o interior, o qual, em seu conjunto, pode ter alcançado grandes proporções e ter tido importância mais do que pontual.

Wilson Cano passou por essa questão, entendendo o estado de São Paulo como um complexo econômico que se articulava pelo café, capaz de criar soluções para as suas principais necessidades. Daí a ideia de diversificação, marcante em grande parte da produção acadêmica paulista. Uma leitura atenta de Cano revela que, apesar de uma economia diversificada, São Paulo não se tornou uma ilha. Persistiram, segundo Cano, relações com o restante do Brasil, com importância pontual em alguns momentos, como durante a Primeira Guerra Mundial.<sup>5</sup> Entendemos que a importância foi mais que pontual.

<sup>3</sup> QUEIRÓZ, Paulo Roberto Cimó. *Uma ferrovia entre dois mundos: A E. F. Noroeste do Brasil na primeira metade do século XX*. Bauru, SP: Edusc; Campo Grande, MS: UFMS, 2004.

<sup>4</sup> Abreviação para Estrada de Ferro Noroeste do Brasil.

<sup>5</sup> CANO, Wilson. *As raízes da concentração industrial em São Paulo*. Rio de Janeiro: Difel, 1997.

Trabalhos que analisam a economia do estado de São Paulo, muitos de grande qualidade, como o de Rogério Naques Faleiros, parecem reafirmar a autonomia paulista no que se refere à produção de alimentos. Ao analisar os regimes de trabalho no estado de São Paulo, o autor nota uma significativa produção deste item. A possibilidade de plantar outros produtos que não o café era um dos maiores atrativos para a fixação da mão-de-obra, segundo Faleiros.<sup>6</sup> Estes trabalhos não invalidam o nosso. Como já sabemos e conseguimos comprovar por meio do testemunho de diferentes agentes históricos, o comércio entre São Paulo e Goiás existiu. Falta agora quantificá-lo e entender as redes que o compunham.

## 2. O Triângulo Mineiro e a intermediação mineira do comércio goiano

Apesar de raramente quantificado, o comércio intermediado pelo Triângulo Mineiro e pelo centro comercial de Uberaba é citado por grande parte dos trabalhos que analisam a região até a primeira metade do século XX. Após isso, Uberaba perdeu sua posição privilegiada para Uberlândia.

Podemos nos guiar pelas palavras de Hidelbrando Pontes para entender a perda da posição predominante por Uberaba:

Uberaba era, até bem pouco, a praça comercial intermediária entre as grandes praças do Rio de Janeiro, São Paulo e Santos e as suas pequenas praças do interior, quer no Triângulo Mineiro, quer em Mato Grosso e em Goiás. As pequenas praças do Triângulo, algumas do sul de Goiás, e uma pequena parte do Mato Grosso faziam diretamente suas compras nesta cidade. (...) De modo que assim havia duas classes de comerciantes – uns fixos, que tinham suas transações nesta praça, e outros ambulantes, que tinham suas atividades nos centros de atividade pastoril sertaneja.

Hoje, em virtude dos prolongamentos da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, no Sul de Mato Grosso e Estrada de Ferro Goiás, no estado deste nome, e os transportes em todos os sentidos pelo automóvel, Uberaba restringiu o seu comércio a este município apenas, exceto a parte sudoeste que se abastece das praças de Bebedouro e Barretos, Estado de São Paulo, para onde, igualmente, se desviaram todos os boiadeiros.<sup>7</sup>

Desde o início do século XIX, a cidade de Uberaba se colocou como o grande intermediário do comércio com os “sertões”. Era privilegiada pela sua

<sup>6</sup> FALEIROS, Rogério Naques. *Fronteiras do café: Fazendeiros e colonos no interior paulista (1917-1937)*. Bauru-SP: Edusc; Fapesp, 2010.

<sup>7</sup> PONTES, Hidelbrando. *História de Uberaba e a civilização no Brasil central*. Uberaba: Academia de Letras do Triângulo Mineiro, 1970, p. 382.

posição estratégica como cidade cortada por importantes vias de comunicação – entre elas a estrada de Goiás, ou estrada do Anhanguera.

Em 1725, sete anos após a descoberta das minas de Cuiabá, uma bandeira paulista liderada por Bartolomeu Bueno da Silva, o Anhanguera, seguiu rumo à região do atual estado de Goiás, em busca dos sinais de ouro que o líder havia visto quando criança, no momento em que participava de expedição junto com seu pai. Com a descoberta das minas goianas por ele, a estrada do Anhanguera passou a ser percorrida por pessoas que iam e vinham das minas. Às suas margens formaram-se pousos, plantações, criações de gado e centros comerciais e de passagem importantes, como é o caso de Uberaba e Franca. Segundo Lucila Reis Brioschi, a estrada de Goiás se tornou a principal via de penetração a partir de São Paulo, sendo responsável por um importante movimento de ocupação no sentido sul – norte.<sup>8</sup>

No início do período republicano, encontramos a cidade de Uberaba passando por um novo momento de expansão comercial devido ao avanço da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro. Podemos ter uma ideia deste movimento por meio das tabelas seguintes:

---

<sup>8</sup> BRIOSCHI, Lucila Reis. *Na estrada do Anhanguera: uma visão regional da história paulista*. São Paulo: Humanitas, 1999.

<sup>9</sup> OLIVEIRA, Paulo Roberto de. *Entre rios e trilhos: as possibilidades de integração econômica de Goiás na Primeira República: 1889 – 1930*. Dissertação de mestrado, História, Faculdade de História, Direito e Serviço Social, Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho, 2007.

**Tabela 1: Tráfego de mercadorias na estação da Companhia Mogiana em Uberaba**

Ano	Importações (toneladas)	Exportações (toneladas)
1890	5.523,24	207,79
1891	4.573,17	395,37
1892	5.944,38	990,316
1893	10.754,55	740,42
1894	7.069,51	1.061,46
1895	8.908,3	729,30
1896	7.164,62	334,16
1897	6.030,28	1.909,29
1898	5.210,52	2.020,84
1899	5.744,46	2.705,94
1900	5.329,77	2.637,21
1901	5.224,48	2.951,31
1902	4.998,66	2.873,67
1903	4.430,75	2.133,61
1904	4.319,09	2.440,44
1905	4.955,33	2.607,78

Fonte: Relatórios para aprovação na Assembleia Geral da Companhia Mogiana 1890 – 1906.

**Tabela 2: Tráfego de mercadorias na estação da Companhia Mogiana em Uberaba**

Ano	Animais (cabeças)	Sal (toneladas)	Café (toneladas)	Alimentícios (toneladas)	Diversos (toneladas)
1890	1.211	1.825,82	117,93	-----	1.476,54
1891	1.155	2.649,34	158,45	154,38	1.719,93
1892	1.311	3.315,85	143,93	472,18	2.297,93
1893	4.254	6.391,50	433,62	93,69	4.259,26
1894	3.751	2.667,64	327,84	111,30	4.284,40
1895	1.047	4.320,65	372,26	130,33	3.704,55
1896	118	4.526,14	62,85	639,32	3.704,55
1897	70	3.771,77	65,69	784,39	3.203,54
1898	418	2.757,36	348,44	1.142,97	2.694,33
1899	742	3.323,78	230,54	1.218,62	3.251,79
1900	339	3.074,08	94,84	824,47	3.665,20
1901	264	2.405,72	158,57	951,50	4.449,85
1902	573	2.503,43	80,70	804,29	4.123,45
1903	437	2.193,99	107,65	921,07	3.091,77
1904	486	1.949,30	188,73	832,98	3.449,38
1905	748	1.929,43	175,86	1.031,06	4.082,99

Fonte: Relatórios para aprovação na Assembleia Geral da Companhia Mogiana 1890 – 1906.<sup>9</sup>

As datas de 1890 a 1895 referem-se aos anos em que Uberaba permaneceu como ponta dos trilhos da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro. É um período importante para a análise da cidade, já que, como ponto final dos trilhos, as suas funções comerciais de entreposto ganharam maiores dimensões. Além dos produtos vindos de Goiás e Mato Grosso, também devemos considerar que parte do que era exportado e importado satisfazia necessidades do próprio mercado uberabense. Mas como podemos distinguir o que era produzido localmente do que era atraído para a cidade?

São necessários alguns esclarecimentos antes de avançarmos na análise. As fontes da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro não fazem distinção entre importações e exportações. Por isso, o que temos é o tráfego total para cada produto em cada uma das estações. Sendo assim, há a necessidade de utilização da bibliografia e do auxílio de outras fontes para esclarecer as questões sobre o que era importado e o que era exportado. Além disso, não é discriminado o item *gado*, mas, sim, animais. Não parece haver problemas neste ponto, pois a quase totalidade dos embarques neste item era composta pelo gado.

Também não há problema na afirmação de que o gado era produto de exportação e não de importação. Analisando os dados acima, é fácil notar o declínio da exportação de gado quando Uberaba deixa de ser o ponto avançado da CMEF.<sup>10</sup> Portanto, o gado que era exportado por Uberaba não era proveniente da própria região. Grande parte poderia ser oriunda de Goiás.

Mesmo antes do período em tela, é possível notar a passagem de produtos goianos pelo Triângulo Mineiro. Antes do aumento do poder de atração exercido por São Paulo, as mercadorias que desciam de Goiás – principalmente o gado – passavam pela região em demanda ao mercado do Rio de Janeiro. Alcir Lenharo<sup>11</sup> detecta esse comércio, que cruzava Minas Gerais e chegava até o atual Centro-Oeste, principalmente a partir da instalação da Corte no Rio de Janeiro em 1808; durante grande parte do século XIX, era um comércio realizado principalmente por negociantes de São João Del Rei que, além de concentrar a função de intermediação comercial, desenvolveu outras, como a de centro financeiro.<sup>12</sup> Em meados do mesmo século, a passagem de gado por Uberaba aumentou: da média de 250 cabeças em 1850

<sup>10</sup> Abreviatura para Companhia Mogiana de Estradas de Ferro.

<sup>11</sup> LENHARO, Alcir. *As tropas da moderação. O abastecimento da Corte na formação política do Brasil 1808 – 1842*. São Paulo: Símbolos, 1979.

<sup>12</sup> GRAÇA FILHO, Afonso de Alencastro. *A princesa do oeste e o mito da decadência de Minas Gerais: São João Del Rei (1831-1888)*. São Paulo: Annablume; São João Del Rei: UFSJ, Funtir, 2002.

– 1853, constatou-se aumento para 1.400 em 1853 – 55 e 2.500 em 1855 – 57. Nestes números estavam incluídas, segundo Restituti, boiadas provenientes do sul de Goiás e do Mato Grosso. Parte do gado tido como mineiro era goiano, apesar da impossibilidade de distinção.<sup>15</sup>

Por meio das Atas da Câmara Municipal é possível acompanhar com maior profundidade a passagem de circuitos comerciais por Uberaba, observando o seu aparecimento direto e seus desdobramentos para o centro urbano. São documentos que não tratam principalmente do comércio, mas de variados aspectos ligados a cidade e suas imediações. Como já ficou claro, o trabalho proposto, ao tentar traçar um panorama das relações comerciais, busca entender as mesmas de maneira complexa. O comércio e seus desdobramentos podem se manifestar em diferentes aspectos da vida de um centro urbano, como veremos para o caso de Uberaba. Sendo esta uma cidade privilegiada, de localização estratégica entre diferentes regiões, podemos entender que a intensidade de sua expansão em muito se deve ao comércio que por ali passava, em grande parte vindo de Goiás. Aí está a importância da análise que se segue para o nosso trabalho.

A leitura das atas no início do período republicano nos apresenta uma cidade em expansão, tendo que lidar com os problemas consequentes. Há a preocupação com as melhorias das condições locais, com o estabelecimento da iluminação pública e particular, além das tentativas frequentes de melhoria das condições de higiene, por meio da construção de um novo mercado municipal e de um novo cemitério.

Mesmo com a aproximação e com a chegada dos trilhos da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, os dirigentes de Uberaba não se descuidavam dos demais circuitos de comércio, formados por caminhos de terra. Em 1887, é possível encontrar discussões relativas à manutenção de uma ponte para São Miguel da Ponte Nova, na Zona da Mata mineira, local que, segundo os vereadores, era responsável por um terço do comércio uberabense. Neste

---

<sup>15</sup> RESTITUTI, Cristiano Corte. *As fronteiras da província: rotas de comércio interprovincial, Minas Gerais, 1839 – 1884*. Dissertação de mestrado, Economia, Faculdade de Ciências e Letras de Araraquara, Unesp, 2006. Infelizmente, os dados de Restituti não alcançam o nosso período e, por isso, não auxiliam no dimensionamento das exportações de gado goiano para o momento de que nos ocupamos. Auxilia, contudo, de maneira importante, a entender a existência de um comércio de gado que ocorria de Goiás para o Rio de Janeiro antes que São Paulo passasse a drenar o gado de Goiás e Mato Grosso, principalmente na última década do século XIX e primeiras do século XX.

mesmo ano, a reconstrução da ponte para Ponte Nova foi aprovada pela Câmara e foi pedida urgência para os trabalhos.<sup>14</sup>

Apesar do pedido de urgência, os reparos, talvez por falta de verbas, não foram iniciados prontamente. Tanto que, em sessão posterior, foi lido requerimento do comércio pedindo que fossem realizados. O orçamento aprovado para a reconstrução da ponte foi de três mil contos de réis, quantia que posteriormente se mostrou insuficiente.<sup>15</sup>

Outro caminho que mereceu atenção das autoridades uberabenses foi aquele que, passando pelo rio Uberaba, ia até Goiás: na sessão de 13 de novembro de 1897, iniciou-se uma disputa entre a Câmara Municipal e Antônio Borges de Araújo. Na data, foi lido um requerimento solicitando que Borges de Araújo desfizesse os obstáculos que havia colocado na estrada no trecho que cruzava a sua propriedade. Era citado no requerimento que esta obstrução não prejudicava somente os comerciantes locais, mas também prejudicava a passagem das boiadas vindas de Goiás. A estrada era considerada pública. A disputa se estendeu durante os anos seguintes. Quando agentes municipais eram escalados para resolver a questão e desobstruir o caminho, negavam-se a fazê-lo.

No início de janeiro de 1888, o parecer da comissão da Câmara sobre o fechamento do caminho afirmava que ele permitia que as boiadas vindas de Goiás desviassem do núcleo urbano. Sendo fechada a estrada, os animais teriam que passar pela cidade.<sup>16</sup>

Em setembro de 1888, a ponte sobre o rio Claro, no caminho para São Miguel da Ponte Nova foi reaberta. Persistia, contudo, o problema do caminho fechado por Antonio Borges de Araújo. Foi apresentada uma petição pelo fazendeiro que recorria da decisão que o mandava desobstruir o caminho para Goiás. A Câmara Municipal na ocasião respondeu à petição afirmando que o caminho de mais de cem anos era de servidão pública e que, caso continuasse fechado, todo o gado vindo do interior em direção a Passos teria que passar por dentro da cidade e causaria grandes inconvenientes.<sup>17</sup>

Em outubro deste mesmo ano, o governo provincial manifestou-se sobre a estrada fechada. O presidente da Província recomendou à Câmara

---

<sup>14</sup> Atas da Câmara Municipal de Uberaba, 9 de agosto de 1887. A partir de agora, as Atas da Câmara Municipal de Uberaba serão abreviadas como ACMU.

<sup>15</sup> ACMU, 13 de novembro de 1887.

<sup>16</sup> ACMU, 19 de janeiro de 1888.

<sup>17</sup> ACMU, 15 de setembro de 1888.

ra Municipal que suspendesse qualquer trabalho que porventura houvesse mandado fazer para a desobstrução da estrada. O assunto ficaria suspenso até futura deliberação.<sup>18</sup>

A questão do comércio com Goiás reapareceu mais tarde, desta vez ligada a uma ponte sobre o rio Uberaba. O vereador José Bernardino apresentou proposta para que se empreendesse com urgência os reparos nas pontes sobre o rio, uma no caminho para São Pedro de Uberabinha (futura Uberlândia) e outra na estrada para Caiassu. Dizia que era desnecessário defender a importância destes reparos, já que por estas estradas passavam todas as carroças e tropas que do Triângulo Mineiro, estado de Goiás e parte do Mato Grosso iam a Uberaba fazer suas transações.<sup>19</sup>

Em 23 de outubro, ainda em 1893, este papel de Uberaba como posto de passagem do gado do interior foi mais uma vez ressaltado pela administração municipal. Na data, foi convocada uma sessão extraordinária para que fosse aprovado o envio de solicitação ao governo mineiro, com a intenção de que fosse ali estabelecida uma feira de gado. Era estimado que passavam pela cidade mais de oitenta mil reses por ano, importando uma quantia de seis mil contos de réis em média. Como argumento, também era destacado o importante comércio com São Paulo.

As feiras de gado mereceram, durante o período pesquisado, uma grande atenção do governo estadual. Eram pontos privilegiados para o comércio de gado, mesmo não alcançando parte do seu objetivo, por não servirem a todo o estado. Por exemplo, grande parte do gado com destino aos estados de São Paulo e da Bahia escapavam das feiras.

Em 1898, com a necessidade de construção de nova estrada para Goiás, a Câmara Municipal aceitou a oferta, feita pelo comércio local, de empréstimo para a concretização do projeto. Mais uma vez ficou claro o interesse local na manutenção e expansão dos negócios com Goiás.<sup>20</sup>

Percebemos que Uberaba constituía um entroncamento comercial, tendo ligações com Frutal, Passos, Sacramento, São Paulo, Rio de Janeiro, além de Goiás e Mato Grosso. Ao que parece, grande parte dos circuitos de comércio importantes que saíam do atual Centro-Oeste passavam por lá.

Com a chegada da ferrovia, na penúltima década do século, o papel de Uberaba como intermediadora comercial potencializou-se. Daí os esforços dos

<sup>18</sup> ACMU, 7 de outubro de 1888.

<sup>19</sup> ACMU, 6 de novembro de 1893.

<sup>20</sup> ACMU, 7 de julho de 1898.

administradores locais para mudar a cara da cidade, tentando apresentá-la como um centro de “civilização” e “progresso”. Havia preocupação com a sistematização do calçamento da cidade, principalmente nas ruas comerciais, com a saúde pública, com a construção de lazareto, com o recolhimento de animais mortos pelas ruas da cidade e com a fiscalização da utilização dos regos d’água.<sup>21</sup>

Apesar das tentativas, no início do século XX, a cidade ainda não havia alcançado as condições perseguidas pelos seus dirigentes. Exemplo disso foi uma discussão ocorrida na Câmara Municipal acerca de um prêmio que seria oferecido para um clube uberabense pela melhoria das raças de cavalos. O voto em separado de Alexandre Campos contra a proposta do prêmio foi justificado pela necessidade do município em atender a serviços públicos prementes que não eram atendidos pela escassez de verbas. Dizia que faltava água encanada, rede de esgoto, que as estradas eram péssimas e que as ruas estavam estragadas; faltavam condições que as cidades “inferiores” a Uberaba possuíam. Interessante que nenhuma voz se levantou contra os argumentos do vereador, apesar de não seguirem o seu voto contra o projeto que, sessões depois, acabou aprovado.<sup>22</sup>

O voto de Alexandre Campos não demonstra somente que havia diferentes interesses dentro da representação municipal, como não é de se estranhar. Mais do que isso, deixa a mostra as dificuldades do erário público, mesmo sendo a cidade um importante entreposto comercial, servido pelos trilhos da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro. Além disso, como diz João Carlos de Souza para o caso de Cuiabá, mais do que a cidade regulamentada pela aplicação de códigos também existia a cidade vivida. E esta fugia à cobrança de impostos e à imposição de normas; interpretava a sua maneira os ímpetus modernizadores consequentes da sua posição como importante entreposto comercial. A persistência de animais mortos nas ruas da cidade mineira, mais do que a ineficaz ação do agente público responsável por recolhê-los, traduzia a cultura persistente de livrar-se do que não era útil na rua.

---

<sup>21</sup> Daniel Roche analisa como a água, em certo momento, passou a ser considerada um bem público. Como na Europa, o crescimento das cidades no Brasil também tornou necessária a criação de uma nova cultura, de uma nova maneira de lidar com a água que tornasse possível a sua utilização pela coletividade. Roche conta a história de uma aldeia francesa, aonde a água encanada chegou por volta de 1970. Uma das velhas moradoras, frente ao novo sistema, manteve a sua torneira aberta, desperdiçando um bem que se tornava raro e coletivo. ROCHE, Daniel. *História das coisas banais. Nascimento do consumo sec. XVII – XIX*. Trad. Ana Maria Scherer. Rio de Janeiro: Rocco, 2000. p. 183.

<sup>22</sup> ACMU, 9 de maio de 1902.

Houve uma série de mudanças na cobrança de impostos municipais, no sentido da regulamentação e do avanço da administração sobre os comerciantes. No início do século XX, foram suspensos os impostos municipais sobre a exportação e a importação pela ferrovia. Certamente, esta ação visava manter ou aumentar a quantidade de mercadorias que convergiam para a cidade; os comerciantes procurariam importar e exportar pagando o mínimo possível. As autoridades municipais tinham que se mover entre a necessidade de incentivar o comércio e o imperativo de aumentar a arrecadação para manter os serviços básicos na cidade que buscava se afirmar como a mais importante da região. Tarefa difícil, já que, como vimos nos quadros apresentados, a simples extensão da ferrovia retirou parte das transações comerciais de Uberaba a partir de 1895.

Não é novidade a dificuldade de arrecadação de impostos e o contrabando que perpassam diferentes casos na história. Em Uberaba não era diferente. Nos últimos anos do século XIX e primeiros do século XX, foram recorrentes as reclamações contra os agentes municipais que deixavam de registrar o movimento comercial e de cobrar os impostos devidos. A população que passava pela cidade e os próprios residentes resistiam à cobrança de impostos não só por meio do contrabando, mas também pelo questionamento junto à Câmara Municipal.<sup>23</sup> Constam várias reclamações relativas à classificação errônea dos contribuintes. Cada profissão pagava o seu próprio imposto e muitos tentavam ser enquadrados em profissões que pagavam menos.<sup>24</sup>

A estrada do Anhanguera – por terra ou trilhos – era um dos caminhos possíveis para os produtos que desciam de Mato Grosso e Goiás com destino aos mercados consumidores. Há a necessidade, para melhor entender este comércio, de aumentarmos o quadro de observação, incorporando o papel

---

<sup>23</sup> Pelo trabalho de Restituti citado podemos acompanhar como a diferença na cobrança de impostos em certas regiões poderia influenciar os caminhos do comércio. Além disso, o autor nota que os dados oficiais subestimam os números de exportação, já que os comerciantes, em muitos casos, faziam o possível para fugir à fiscalização.

<sup>24</sup> Em sua reflexão sobre a palavra capitalista, Fernand Braudel percebe que, a partir do século XVIII, “capitalista” passa a carregar o sentido de possuidor de “títulos públicos, de valores mobiliários ou dinheiro líquido para *investir*”; até o final do século XVIII, na Europa, a palavra carregava ainda um sentido pejorativo, distinguindo aquele que possui capital, que o empresta, mas que não o torna produtivo. Não era o empresário. Em Uberaba, no final do século XIX e início do XX, a palavra capitalista era ligada ainda àquele que possuía dinheiro e o emprestava a juros. Pela maneira como as pessoas fugiram desta rubrica, devia ser uma das profissões que mais pagavam impostos. Ver: BRAUDEL, Fernand. *Civilização material, economia e capitalismo, séculos XV – XVIII. Os jogos das trocas*. Trad. Telma Costa. São Paulo: Martins Fontes, 1998.

do estado de Minas Gerais, para que possamos entender como esses circuitos se desenvolveram durante o período. As principais fontes para esta investigação são as mensagens dos presidentes do Estado.

### **3. Aumentando o enquadramento: o papel do estado de Minas Gerais na intermediação do comércio dos “sertões”**

Durante as primeiras décadas do regime republicano, os administradores do estado de Minas Gerais depararam-se com a necessidade de aumento da produção interna e de estabelecimento de meios de comunicação que, auxiliando nesse sentido, tornassem as ligações mais estreitas com os mercados consumidores.<sup>25</sup>

No Relatório de 1891, apresentado pelo ex-presidente do estado ao presidente eleito José Cesário Alvim, já estava uma das maiores preocupações que apareceriam nos anos seguintes. Com suas grandes dimensões, Minas Gerais se deparava com a insuficiência de fiscais que garantissem a arrecadação dos impostos devidos nas diferentes regiões.

A mensagem do mesmo ano, desta vez apresentada por Cerqueira César já no cargo de presidente do Estado, possui indicações sobre como se encontrava o mercado interno mineiro. A indústria agrícola era precária; havia carência em algumas regiões do estado, como as próximas ao município de Passos. Também faltavam estradas que chegassem aos diferentes recantos de Minas.<sup>26</sup>

Numa primeira análise, as mensagens nos levam ao entendimento de certas relações comerciais “preferenciais” entre os estados de Minas Gerais e Rio de Janeiro. Enquanto o estado de Goiás, na falta de uma junta comercial, poderia reportar-se à Junta Comercial de São Paulo, Minas Gerais, no momento em que ainda não havia estabelecido a sua própria, reportava-se à Junta Comercial da capital federal. Essa situação, apesar de sintomática, durou pouco. Em 1893, a mensagem trazia a premente necessidade de criação de uma junta comercial própria.<sup>27</sup>

---

<sup>25</sup> Trabalhos já citados neste artigo tratam da economia de Minas Gerais após o período da mineração e demonstram o dinamismo da economia regional, voltada não só para a intermediação comercial, mas com grande capacidade de produção de uma série de itens voltados tanto para o mercado local – interno a Minas Gerais – quanto aos mercados exteriores à província, como a cidade do Rio de Janeiro.

<sup>26</sup> Mensagem apresentada ao Congresso Mineiro pelo presidente de Estado, 1892, p. 14-17, a partir de agora abreviadas como MPENMG.

<sup>27</sup> MPENMG, 1893, p. 18.

Na mesma mensagem, algumas linhas são dedicadas à arrecadação de impostos mineiros feita por meio da Alfândega Federal, localizada no Rio de Janeiro. Podemos nos perguntar sobre a preocupação com a arrecadação de impostos sobre as mercadorias exportadas por São Paulo. Até a metade da segunda década do século XX, ela não aparece.

Quanto ao comércio interno, Minas Gerais enfrentava as dificuldades de manutenção e aumento da estrutura de transportes. Uma quantia significativa era gasta anualmente com a manutenção de pontes e estradas, além da garantia de juros com as ferrovias. Grande parte deste trabalho de manutenção das estradas e pontes era prejudicada pela falta de clareza legal sobre as responsabilidades dos municípios e do estado. Em momentos de crise, essa discussão ganhava maior relevância, como percebemos na mensagem de 1902. Nela aparece uma interessante reflexão sobre o setor de transportes no estado, tratando das regiões leste e norte:

Enquanto as regiões sul e oeste, embora de modo insuficiente relativamente à sua extensão e importância, vão se desenvolvendo graças às vias férreas que as percorrem do norte a leste, deixando de parte a Estrada de Ferro Bahia Minas e uma pequena porção da Leopoldina, estão completamente privadas do importante melhoramento (as regiões leste e norte), tendo apenas algumas estradas ordinárias, não poucas vezes intransitáveis.<sup>28</sup>

Mesmo com a importância das estradas de terra e com a possibilidade de utilização da navegação fluvial, em muitos momentos ocorria uma supervalorização da ferrovia. Só ela seria capaz de aproveitar toda a riqueza mineira que, segundo as mensagens, não poderia ser transportada por meios “bárbaros e coloniais”.

Até a segunda década do século XX, o gado era o segundo principal produto mineiro, perdendo somente para o café. Em 1898, os produtores reclamavam da condição de monopólio exercida pelo mercado do Rio de Janeiro em relação ao seu produto. Pediam que o governo estadual agisse para minimizar os efeitos prejudiciais desta prática sobre o preço do gado mineiro.<sup>29</sup> Para aumentar a arrecadação de impostos e melhorar as condições da indústria pastoril, era necessário que se incentivasse a formação de matadouros dentro dos limites do estado. Não era, contudo, somente a carne que figurava entre os importantes produtos exportados por Minas Gerais. Também os derivados da indústria pastoril possuíam grande importância.

<sup>28</sup> MPEMG, 1902, p. 29.

<sup>29</sup> MPEMG, 1898, p. 14.

Segundo o governo, sua situação só não era melhor devido à concorrência desleal dos produtos estrangeiros. Por isso, diferentes mensagens pediam a atuação dos políticos brasileiros junto ao poder central com a intenção de criar tarifas que protegessem a indústria nacional.

As feiras de gado foram um importante componente da política mineira para o auxílio à pecuária. Tinham como intenção eliminar os intermediários responsáveis pela especulação com o produto do estado. Ao que parece, em alguns momentos, as feiras visavam à manutenção de um circuito de comércio voltado para o Rio de Janeiro.

Em 1904, o presidente do estado reclamava da diminuição do preço do gado. Apontava como solução que o mesmo fosse abatido nos próprios locais de produção, o que eliminaria parte dos intermediários e pouparia as grandes viagens nas quais os animais perdiam parte de seu peso. Esta solução não foi colocada em prática devido a uma exigência do mercado do Rio de Janeiro, que só comprava gado abatido no matadouro de Santa Cruz.<sup>50</sup>

No mesmo ano, surgiram queixas sobre o desvio do gado da feira de Três Corações. Fingindo encaminhar-se para São Paulo, as boiadas seguiam para Santa Cruz sem ter passado pela feira. Em 1905, mesmo ano em que Uberaba deixou de ser ponta dos trilhos da Companhia Mogiana, foi constatada a diminuição na entrada de gado; o caso foi atribuído ao aumento da exportação direta para o estado de São Paulo. A diferença para menos foi de 12 mil cabeças. O desvio do gado das feiras para Santa Cruz continuava.

Mesmo com todos os esforços, o governo do estado não conseguia utilizar as feiras para concentrar o comércio do gado. Em 1915, reaparecem as reclamações com relação ao gado que não passava pelas feiras e encaminhava-se diretamente para Bahia e São Paulo. Por que Rio de Janeiro não era citado? Certamente porque as feiras de gado privilegiavam aquele mercado. As que funcionavam naquele momento eram as de Três Corações, Benfica e Sítio.<sup>51</sup>

Os impactos da guerra sobre o comércio de gado e derivados mineiros logo foram sentidos. E foram positivos, aumentando a exportação de gado e de seus subprodutos. Em 1916 – um ano após uma constatação da diminuição das exportações de gado *vacum* – houve uma retomada. Foi o mesmo que ocorreu com a pecuária goiana durante este período. Com a Primeira Guerra Mundial, também os goianos conheceram um aumento das exportações de gado sem precedentes.

<sup>50</sup> MPEMG, 1904, p. 64.

<sup>51</sup> MPEMG, 1915, p. 117, 118.

#### **4. Os circuitos de comércio de Goiás – a intermediação mineira e a mudança de eixo pela atração paulista**

Escrevendo sobre a cidade de Uberaba de 1811 a 1910, Eliana Mendonça Marques de Rezende destacou o seu crescimento como ponto comercial estratégico para a difusão do que chama de capitalismo para novas áreas do Brasil. Estas regiões seriam Mato Grosso e Goiás. Neste mesmo trabalho, foram tratadas as relações históricas entre elas.

Desde muito cedo, a cidade de Uberaba se destacou como ponto de passagem para o comércio que vinha de Goiás e Mato Grosso. Após sua chegada em Uberaba, os produtos poderiam dali por diante seguir basicamente por dois caminhos: poderiam descer rumo a São Paulo, seguindo o traço da estrada do Anhanguera, ou então se encaminharem para o leste, seguindo por São João Del Rei e Formiga rumo ao Rio de Janeiro; este segundo caminho também servia para a importação de produtos que serviriam às regiões centrais.<sup>32</sup>

A autora defende que, com a chegada da ferrovia, este papel se intensificou, sendo a Companhia Mogiana de Estradas de Ferro o ponto de confirmação das relações comerciais entre o Triângulo Mineiro e São Paulo. Apesar destes avanços, houve a necessidade de consultarmos as fontes para traçar um panorama mais profundo sobre estas rotas comerciais e como diferentes agentes históricos as percebiam. Vimos que, nas atas da Câmara Municipal, esta questão é notada e os meandros do comércio e do papel de Uberaba tornam-se mais claros. Temos que pontuar que a análise de fontes parecidas não leva a resultados iguais; ao contrário, como sabemos, em história, as perguntas encontradas dependem das questões feitas. Fontes ricas como atas das câmaras municipais e mensagens estaduais trazem respostas para uma infinidade de perguntas. Isso só pode ser visto como positivo.

Por isso, mesmo analisando fontes parecidas, o trabalho citado não alcança, e não se preocupa em alcançar, alguns aspectos do comércio que passava por ali, especialmente o vindo de Goiás.

Em trabalho anterior, nos preocupamos com a quantificação do comércio via trilhos que passava pelo Triângulo Mineiro. Podemos destacar os seguintes dados:

---

<sup>32</sup> REZENDE, Eliana Maria Mendonça de. *Uberaba: Uma trajetória socioeconômica 1811 – 1910*. Uberaba: Arquivo Público de Uberaba, 1991, p. 34.

**Tabela 3: Movimentação dos principais produtos no Ramal Catalão da  
Companhia Mogiana de Estradas de Ferro**

ANOS	Animais (cabeças)	Café (toneladas)	Cereais (toneladas)	Sal (toneladas)	Diversos (toneladas)
1889	3.200	31,48	-----	2.954,76	1.956,81
1890	3.968	134,99	-----	3.718,81	2.503,62
1891	6.762	227,95	383,5	5.053,54	2.846,50
1892	5.335	231,54	1.085,10	4.897,86	5.335,00
1893	10.481	503,60	318,33	7.719,18	5.707,70
1894	7.736	374,92	740,78	2.970,34	5.238,00
1895	5.363	498,71	416,24	4.831,91	5.840,93
1896	1.200	771,83	1.138,40	7.065,71	5.443,32
1897	4.942	982,63	1.720,59	7.155,46	11.959,63
1898	5.814	1.623,75	2.475,10	5.751,65	12.019,95
1899	9.562	1.500,43	2.727,66	6.685,40	11.918,71
1900	8.551	1.985,38	2.357,25	7.065,80	11.740,84
1901	9.530	2.666,67	3.853,98	6.600,59	12.548,18
1902	17.082	2.395,48	3.861,22	7.008,73	12.262,74
1903	17.176	2.673,90	3.207,22	6.329,00	10.638,29
1904	15.176	1.944,06	3.925,34	6.556,77	11.017,96
1905	15.608	2.600,15	6.861,43	6.796,38	12.729,35
1906	22.928	2.981,49	8.683,71	7.781,16	13.989,24
1907	20.135	2.239,24	12.899,46	7.045,34	16.930,55
1908	18.800	2.350,26	14.741,51	8.147,05	27.027,53
1909	14.253	3.173,83	9.790,87	7.109,97	23.728,77
1910	24.318	1.899,19	-----	7.690,90	18.625,16

Fonte: Relatórios apresentados para a aprovação em Assembleia Geral, 1889-1910.

O ramal Catalão referia-se aos trilhos da CMEF em terrenos triangulares; apesar do nome, não chegou a atingir o importante centro urbano do sul de Goiás, interrompendo sua progressão na cidade mineira de Araguari.



Não havendo informações que discriminam embarques e desembarques, há a necessidade de uma análise baseada em outras fontes e bibliografia para podermos entender o tráfego nas estações do Triângulo Mineiro. Vemos o crescimento de todos os itens durante quase todo o período. Sabemos que Uberaba se voltou para a criação de gado após o prolongamento dos trilhos da Mogiana. Mesmo assim, podemos entender que parte do gado embarcado – não seria o gado produto de importação, certamente – não era uberabense, mas, sim, goiano. A análise das fontes aponta para a passagem de gado de Goiás pela cidade. Junto ao gado triangulino e matogrossense, poderia ser embarcado nos trilhos da Mogiana, constituindo os números colocados acima, seguir por terra para São Paulo ou então para Passos, talvez com a intenção de alcançar a feira de gado de Três Corações.

**Tabela 4: Volume de negócios da feira de Três Corações (gado vacum)**

Ano	Cabeças	Ano	Cabeças	Ano	Cabeças
1902	75.503	1909	101.589	1915	127.041
1903	78.875	1910	116.030	1916	156.332
1904	86.056(*)	1911	125.206	1917	126.937
1905	99.963(*)	1912	137.188	1918	116.186
1906	99.681(*)	1913	136.325	1919	93.928(*)
1908	102.885	1914	132.997	1922	81.867

Fonte: Relatórios do presidente de Província e Estado.

Esses são números apresentados por Alexandre Macchione Saes e Elton Rodrigo Rosa. Os autores chamam a atenção para a não ocorrência da feira em 1921 e 1922, pela disseminação de epidemias nestes anos. Os números marcados com (\*) são estimados com base no total negociado em todas as feiras, retirando-se o percentual médio das negociações em Três Corações.<sup>55</sup>

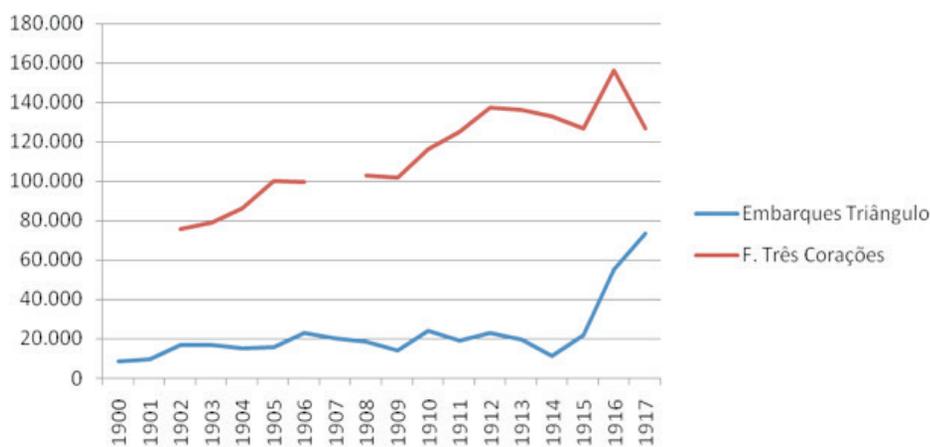
<sup>55</sup> SAES, Alexandre Macchione; ROSA, Elton Rodrigo. *Mercado pontual: atuação estatal na formação da feira de gado de Três Corações (1900-1920)*. Texto apresentado no Núcleo de Pesquisas Hermes e Clio, disponível em: <[http://www.usp.br/feaecon/media/fck/File/Alexandre%20M%20Saes%20&%20Elton%20R%20Rosa\\_Mercado%20Pontual.pdf](http://www.usp.br/feaecon/media/fck/File/Alexandre%20M%20Saes%20&%20Elton%20R%20Rosa_Mercado%20Pontual.pdf)>.

Já seria possível, neste momento, afirmar que parte do gado que passava por Uberaba encaminhava-se para a feira. A feira de gado de Três Corações canalizava a criação de várias regiões. Qual seria a importância do circuito goiano na sua composição? Para respondermos, podemos partir do seu movimento. Durante a primeira década do século XX e parte da segunda, até após a Primeira Guerra Mundial, o movimento da feira cresceu, decaindo um pouco em alguns anos. A diminuição mais acentuada ocorreu a partir de 1919. O que teria acontecido neste momento?

Comparando especificamente os números até 1910 para os embarques no Triângulo Mineiro e a movimentação da feira de Três Corações, notamos que os embarques, em sua tendência, combinam com o crescimento da feira; crescem em conjunto. Não podemos, por esses dados, constatar uma mudança de circuito de comércio.

Vejam agora os dados de embarques no Triângulo Mineiro em relação ao trânsito de gado na feira de Três Corações desde 1900 até 1917:

**Gráfico 1: Comparação entre número de embarque de gado no Triângulo Mineiro e passagem de gado pela feira de gado de Três Corações – 1900–1917**



Fonte: Relatórios da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro apresentados na Assembleia Geral 1890 – 1917.<sup>54</sup>

<sup>54</sup> Também foram utilizados os dados de SAES, Alexandre Macchione; ROSA, Elton Rodrigo. *Mercado pontual: atuação estatal na formação da feira de gado de Três Corações (1900-1920)*. Texto apresentado no Núcleo de Pesquisas Hermes e Clío, disponível em: <[http://www.usp.br/feaecon/media/fck/File/Alexandre%20M%20Saes%20&%20Elton%20R%20Rosa\\_Mercado%20Pontual.pdf](http://www.usp.br/feaecon/media/fck/File/Alexandre%20M%20Saes%20&%20Elton%20R%20Rosa_Mercado%20Pontual.pdf)>.

A comparação revela que, enquanto os embarques na CMEF no Triângulo Mineiro aumentaram na segunda década, a movimentação na feira de gado de Três Corações diminuiu. Os dados combinam com nossa análise anterior, em que notamos as ações do governo do estado de São Paulo para a atração do gado dos sertões, como aparece nas mensagens do presidente do estado de São Paulo:

O Estado de São Paulo, onde a indústria pastoril passa por uma fase de franco desenvolvimento racional, intensivo, está em condições de participar desde logo das atuais vantagens que nos oferece o mercado europeu. Sendo a sua própria produção ainda não basta para o consumo interno, o seu aparelhamento zootécnico reserva-lhe excepcional vantagem, como intermediário beneficiador dos produtos e subprodutos da pecuária.<sup>55</sup>

De onde viria o gado dos “sertões”? Essa é uma pergunta que temos que nos fazer para esclarecer qual era o papel de Goiás e de Mato Grosso. Muitas vezes as informações tratam os produtos como “produtos de Goiás e Mato Grosso”, sem fazer distinção entre eles. Para o gado, podemos dar mais alguns passos, nos apoiando em números levantados por Paulo Roberto Cimó Queiróz:

**Tabela 5: Exportação de gado em pé pelo estado de Mato Grosso**

Ano	Exportação	Ano	Exportação	Ano	Exportação
1909	59.401	1913	---	1917	66.689
1910	48.160	1914	51.409	1918	62.545
1911	59.056	1915	54.798	1919	128.091
1912	---	1916	51.034	1920	88.152

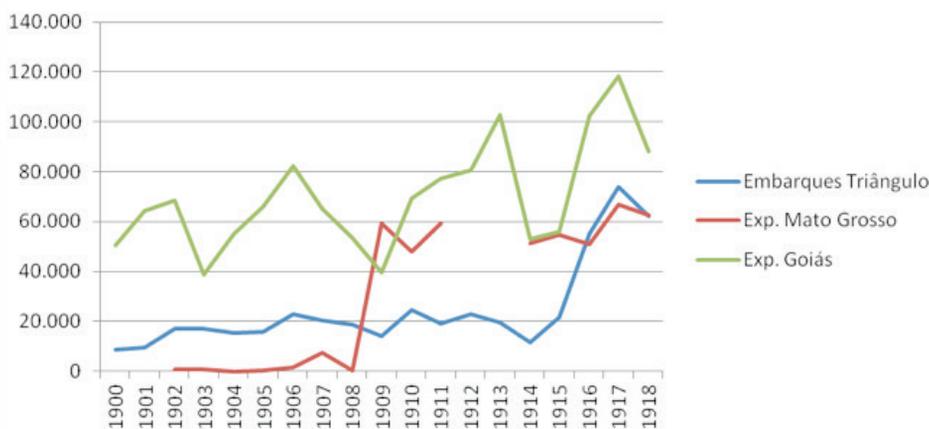
Fonte: QUEIRÓZ, Paulo Roberto Cimó. *Uma ferrovia entre dois mundos: A E. F. Noroeste do Brasil na primeira metade do século XX*. Bauri, SP: Edusc; Campo Grande, MS: UFMS, 2004, p. 396.

Ao contrário do que ocorria com as exportações goianas e com os embarques no Triângulo Mineiro, as exportações de Mato Grosso não aumentaram durante a Primeira Guerra Mundial.

Apesar do período para o qual não possuímos dados, podemos comparar as tendências de embarques de animais no Triângulo Mineiro com as exportações de gado em pé pelo estado do Mato Grosso.

<sup>55</sup> Mensagem apresentada ao Congresso Paulista, 1915, p. 673, a partir de agora abreviadas como MPESP.

**Gráfico 2: Exportação de gado em pé pelo estado de Mato Grosso e embarques de animais nas linhas da CMEF no Triângulo Mineiro, 1900–1917**



Fontes: Queiróz, 2004, p. 396; Relatórios da CMEF para apresentação em Assembleia Geral 1900 – 1917; Relatório apresentado ao exmo. sr. dr. Getúlio Vargas, chefe do governo provisório e ao povo goiano pelo dr. Pedro Ludovico Teixeira, interventor federal neste Estado, 1930 – 1933. Seção de Obras de Impressão Oficial, Goiás, 1933.

Foi só a partir de 1909 que o estado de Mato Grosso passou a contabilizar o gado exportado pelo interior para Goiás e Minas Gerais. Também, para a compreensão dos números, temos que considerar o contrabando que certamente também existiu em Mato Grosso. Feitas estas ressalvas, podemos ver com maior clareza como os embarques nas estações da CMEF no Triângulo Mineiro aumentaram durante a Primeira Guerra Mundial; já as exportações de Mato Grosso obtiveram pequeno aumento. Portanto, a maior parte do acréscimo de gado em trânsito pela CMEF em terras triangulinas pode ter provido de Goiás – o que coincide com os números de exportações goianas de gado. Este circuito de comércio agora nos aparece mais claramente.

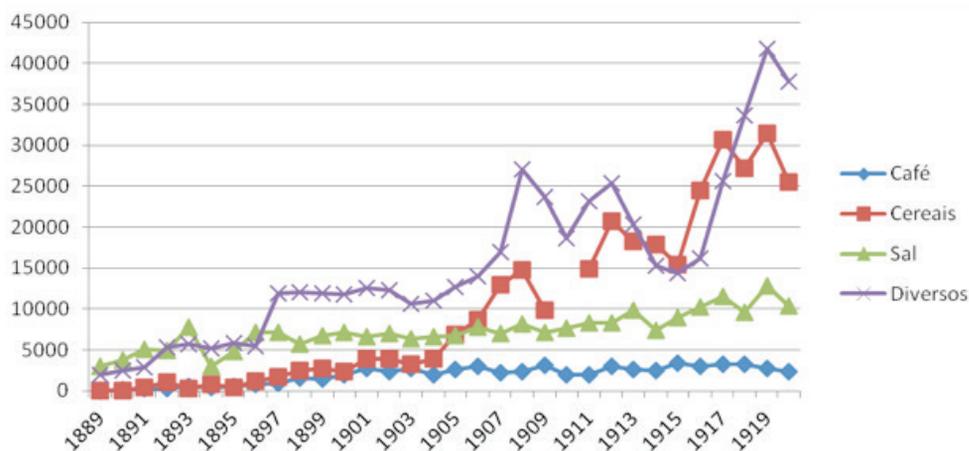
Quanto ao sal no Triângulo Mineiro, ao contrário do gado, certamente era produto de importação, visando o gado não só de Uberaba e cidades do Triângulo, como também de Goiás e Mato Grosso. Por isso mesmo, acompanha o crescimento das exportações de gado que, por sua vez, traduz a expansão da pecuária na área citada.

Os cereais poderiam ser tanto para importação quanto para exportação. Podemos conjecturar que, apesar disso, grande parte deste tráfego seria constituída pelo arroz goiano que, como sabemos, aumentou a produção

durante a Primeira República e colocou o estado como um dos maiores produtores do Brasil.

Vejamos:

**Gráfico 3: Embarques nas estações da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro no Triângulo Mineiro, 1900–1917**



Fonte: Relatórios da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro apresentados na Assembleia Geral 1889 – 1917.

Apesar das lacunas, o gráfico permite enxergar o aumento do embarque de cereais, que se torna o segundo produto mais importante, perdendo apenas para o gado.

O papel de intermediação tanto do Triângulo Mineiro quanto do estado de Minas Gerais só seria possível caso Goiás correspondesse com o aumento de sua produção. Como sabemos, a historiografia goiana defende o papel de Goiás como importante para a expansão da economia cafeeira, ao fornecer alimentos que os paulistas, envolvidos com o café, não poderiam produzir na quantidade necessária para o seu consumo. No início desta exposição, citamos Paulo Roberto Cimó Queiróz que, estudando a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, conclui que a ferrovia não teve grande impacto sobre a produção em seu trecho matogrossense, em grande parte devido à estrutura fundiária que foi incapaz de se transformar.

Já em Goiás, segundo Maria Amélia de Alencar, a estrutura fundiária facilitou o recebimento de investimentos de fora do estado, principalmente em áreas de ocupação recente, como Rio Verde. Nas palavras da autora:

Em conclusão, poderia se afirmar que a estrutura fundiária em Rio Verde, por se tratar de uma área nova, recém-ocupada, apresentava no período em estudo um dinamismo que se caracterizava na evolução de negócios e nos grandes investimentos, com parcela significativa oriunda de outras regiões. Enquanto algumas das imensas fazendas antigas eram subdivididas pela herança, novos latifúndios se formavam, pela concentração de grandes áreas de terras em mãos de alguns indivíduos ou de grupos familiares. É possível também que a prática do arrendamento tenha continuado, apesar da legislação que a proibia.<sup>56</sup>

Os dados da Estrada de Ferro Goiás apresentados por Barsanufu Gomi-des Borges confirmam o aumento da produção das regiões ao sul do estado de Goiás por meio dos embarques e dos resultados financeiros.

**Tabela 6: Resultado financeiro do tráfego da Estrada de Ferro Goiás, 1915 – 1930**

Anos	Extensão em tráfego	Receita total anual (1:000\$000)	Despesa total anual (1:000\$000)
1915	233 km	342.820,052	405.849,022
1916	233 km	478.592,875	384.823,380
1917	233 km	711.873,103	465.843,440
1918	233 km	773.524,997	488.661,669
1919	233 km	832.139,701	680.326,923
1920	233 km	969.626,200	913.908,774
1921	249 km	947.821,799	871.424,095
1922	257 km	1.095.220,726	1.024.455,598
1923	292 km	1.286.582,516	1.286.582,516
1924	329 km	2.248.406,962	1.683.651,466
1925	349 km	3.047.580,422	2.861.593,097
1926	349 km	2.876.032,330	3.024.443,649
1927	349 km	2.528.964,662	4.751.401,840
1928	349 km	3.025.270,821	3.408.474,138
1929	349 km	3.398.516,505	3.227.527,839
1930	360 km	2.532.160,472	3.162.650,941

Fonte: Brasil. Ministério da Viação e Obras Públicas. Estatísticas das Estadas de Ferro da União, 1920.<sup>57</sup>

<sup>56</sup> ALENCAR, Maria Amélia Garcia de. *Estrutura fundiária em Goiás*. Goiânia: UCG, 1993, p. 75.

<sup>57</sup> BORGES, Barsanufu Gomides. *Goiás, modernização e crise 1920 – 1960*. Tese de doutorado, História, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1994, p. 84.

#### 4. Considerações finais

Tanto quanto a cidade de Uberaba, ou mesmo o Triângulo Mineiro, o governo estadual de Minas Gerais possuía interesses no comércio goiano e matogrossense. No caso do gado goiano que se desviava para Passos após a sua passagem por Uberaba, o papel de intermediação de Minas Gerais era maior do que se poderia supor. Além disso, dentro da estrutura republicana, da divisão do poder entre diferentes níveis, parte do movimento que não era registrado pela administração local poderia ser registrado pela administração do estado. Partindo deste raciocínio, nos voltamos para as mensagens do governo de Minas Gerais e encontramos uma atração dupla, entre os mercados paulista e do Rio de Janeiro.

Há muito, as regiões mais ao sul de Minas Gerais possuíam fortes ligações com o mercado do Rio de Janeiro. Alcir Lenharo estudou o abastecimento como uma temática política, ligada à formação de interesses e grupos sociais. Segundo Lenharo, existia uma rota interna de abastecimento que passava por Minas Gerais, chegando até Goiás e Mato Grosso. Os principais produtos fornecidos pelo sul de Minas eram porcos, galinhas, gado em pé, toucinho e queijos.<sup>58</sup>

Vemos, portanto, a importância de Minas Gerais para o entendimento dos circuitos de comércio que alcançavam Goiás. Era seu intermediador, mesmo quando este comércio não era quantificado – caso dos produtos isentos de impostos. Por outro lado, as mudanças com relação aos parâmetros da cobrança de impostos ou da cobrança de taxas nas ferrovias, empreendidos pelos governos estadual e municipais, poderiam influenciar as redes comerciais. Certamente, os comerciantes buscariam embarcar as suas mercadorias em locais onde pagavam menores taxas.

Por último, e não menos importante, notamos, pela pauta de exportações de Minas Gerais, que este estado poderia ser colocado como concorrente de Goiás pelo mercado paulista. Muitos produtos eram coincidentes nas listas goianas e mineiras, crescendo inclusive ao mesmo tempo, como era o caso do gado e do arroz.

---

<sup>58</sup> LENHARO, Alcir. *As tropas da moderação. O abastecimento da Corte na formação política do Brasil 1808 – 1842*. São Paulo: Símbolos, 1979.

## Referências bibliográficas

### Fontes

Atas da Câmara Municipal de Uberaba 1889 – 1910.

Relatórios da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro para leitura em Assembléia Geral 1888 – 1917.

Mensagens apresentadas ao Congresso Mineiro 1889 – 1920. Disponíveis em [http://www.crl.edu/pt-br/brazil/provincial/minas\\_gerais](http://www.crl.edu/pt-br/brazil/provincial/minas_gerais). Acesso em maio – dezembro de 2010.

Mensagens do Governo de São Paulo 1917. Disponível em: < [http://www.crl.edu/pt-br/brazil/provincial/s%C3%A3o\\_paulo](http://www.crl.edu/pt-br/brazil/provincial/s%C3%A3o_paulo) >. Acesso em fev/nov. 2009.

### Bibliografia

ALENCAR, Maria Amélia Garcia de. *Estrutura fundiária em Goiás*. Goiânia: UCG, 1993.

BORGES, Barsanufio Gomides. *Goiás, modernização e crise 1920 – 1960*. Tese de doutorado, História, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1994.

\_\_\_\_\_. *O despertar dos dormentes*. Goiânia: UFG, 1989.

BRAUDEL, Fernand. *Civilização material, economia e capitalismo, séculos XV – XVIII. Os jogos das trocas*. Trad. Telma Costa. São Paulo: Martins Fontes, 1998.

BRIOSCHI, Lucila Reis. *Na estrada do Anhanguera: uma visão regional da história paulista*. São Paulo: Humanitas, 1999.

CANO, Wilson. *As raízes da concentração industrial em São Paulo*. Rio de Janeiro: Difel, 1977.

\_\_\_\_\_. *Desequilíbrios regionais e concentração industrial no Brasil 1930 - 1970*. São Paulo: Global; Campinas: Unicamp, 1985.

CASTRO, Antonio Barros de. *Sete ensaios sobre a economia brasileira*. Rio de Janeiro/São Paulo: Forense, 1969.

CHAUL, Nars Fayad. *Goiás, da construção da decadência aos limites da modernidade*. Goiás: UFG, 1997.

ESPÍNDOLA, Haruf Salmen. *Sertão do Rio Doce*. Bauru, SP: Edusc, 2005.

FALEIROS, Rogério Naques. *Fronteiras do café: Fazendeiros e colonos no interior paulista (1917-1937)*. Bauru, SP: Edusc; Fapesp, 2010.

HIRCHMANN, Albert. O. Desenvolvimento por efeito em cadeia: uma abordagem generalizada. In: SORJ, Bernardo; CARDOSO, Fernando Henrique; FONT, Maurício. *Economia e movimentos sociais na América Latina*. São Paulo: Brasiliense, 1985.

LENHARO, Alcir. *As tropas da moderação. O abastecimento da Corte na formação política do Brasil 1808 – 1842*. São Paulo: Símbolos, 1979.

MARCONDES, Renato Leite. *Desigualdades regionais brasileiras: comércio marítimo e posse de cativos na década de 1870*. Ribeirão Preto: USP, 2005.

MELLO, João Manuel. C. de. *O capitalismo tardio. Contribuição à revisão crítica da formação e desenvolvimento da economia brasileira*. 9ª ed. São Paulo: Brasiliense, 1998.

- OLIVEIRA, Paulo Roberto de. *Entre rios e trilhos: as possibilidades de integração econômica de Goiás na Primeira República: 1889 – 1930*. Dissertação de mestrado, História, Faculdade de História, Direito e Serviço Social, Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho, 2007.
- PERISSINOTO, Renato Monseff. *Estado e capital cafeeiro em São Paulo (1889 – 1930)*. Tomo. 1. São Paulo: Fapesp; Campinas SP: Unicamp, 1999.
- PIRES, Anderson. *Café, finanças e bancos. Uma análise do sistema financeiro da Zona da Mata de Minas Gerais 1889 – 1930*. Tese de doutorado, História, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, USP / São Paulo, 2004.
- PONTES, Hidelbrando. *História de Uberaba e a civilização no Brasil central*. Uberaba: Academia de Letras do Triângulo Mineiro, 1970.
- QUEIRÓZ, Paulo Roberto Cimó. *Uma ferrovia entre dois mundos: A E. F. Noroeste do Brasil na primeira metade do século XX*. Bauru, SP: Edusc; Campo Grande, MS: UFMS, 2004.
- RESTITUTI, Cristiano Corte. *As fronteiras da província: rotas de comércio interprovincial, Minas Gerais, 1839 – 1884*. Dissertação de mestrado, Economia, Faculdade de Ciências e Letras de Araraquara, Unesp, 2006.
- REZENDE, Eliana Maria Mendonça de. *Uberaba: Uma trajetória socioeconômica 1811 – 1910*. Uberaba: Arquivo Público de Uberaba, 1991.
- ROCHE, Daniel. *História das coisas banais. Nascimento do consumo sec. XVII – XIX*. Trad. Ana Maria Scherer. Rio de Janeiro: Rocco, 2000.
- SAES, Alexandre Machione; ROSA, E. R. *Mercado pontual: atuação estatal na formação da feira de gado de Três Corações (1900-1920)*. Texto apresentado no Núcleo de Pesquisas Hermes e Clio, disponível em: [http://www.usp.br/feaecon/media/fck/File/Alexandre%20M%20Saes%20e%20Elton%20R%20Rosa Mercado%20Pontual.pdf](http://www.usp.br/feaecon/media/fck/File/Alexandre%20M%20Saes%20e%20Elton%20R%20Rosa%20Mercado%20Pontual.pdf).
- SAES, Flávio Azevedo Marques de. *As ferrovias de São Paulo 1870 – 1940*. São Paulo: Hucitec, 1981.
- SILVA, Sérgio. *Expansão cafeeira e origens da indústria no Brasil*. São Paulo: Alfa-Ômega, 1976.
- SOUZA, J. C. de. *Sertão cosmopolita. Tensões e modernidade de Corumbá 1872 – 1918*. São Paulo: Alameda, 2008.