

AS RELAÇÕES ENTRE AS ECONOMIAS PAULISTA E PARANAENSE NA PRIMEIRA REPÚBLICA BRASILEIRA: EXPECTATIVAS E DISPUTAS EM TORNO DA EXPANSÃO DO COMPLEXO CAFEEIRO

*The relations between the economies of São Paulo and
Paraná in the First Brazilian Republic: expectations and
disputes around the expansion of the coffee complex*

Paulo Roberto de Oliveira¹

RESUMO

Há uma vasta discussão sobre o papel da economia cafeeira para a industrialização do Brasil e, mais especificamente, para a ocorrência da concentração industrial no Estado de São Paulo. São teses que passam pela Sociologia, pela História e se espalham pela História Econômica de historiadores e economistas. Entre estas teses, uma das mais influentes diz respeito à compreensão do funcionamento de um complexo econômico ligado ao café, o qual se diversificou e deu origem à indústria paulista. Tendo Wilson Cano como seu principal expoente, a tese acerca da diversificação da economia paulista se debruça sobre o funcionamento dos negócios do café, suas características e interrelações. A instigante proposição de Wilson Cano inspira questões cruciais para a compreensão da economia brasileira e a formação de seu mercado interno, principalmente no que tange à relação do complexo cafeeiro com as regiões não paulistas e como estas reagiam a tal expansão. Neste sentido, o artigo tem como objetivo compreender a expansão do complexo cafeeiro para além de São Paulo, bem como as ações e reações a ela, por meio da investigação de seu desdobramento rumo a um estado específico, o Paraná. O resultado da análise aponta para um estreitamento das relações entre ambos os estados no período indicado, devido ao avanço do complexo cafeeiro rumo ao sul, completado pela atuação paranaense.

¹ Professor do Centro de Engenharia, Modelagem e Ciências Sociais Aplicadas (CECS/UFA-BC). Vinculado aos bacharelados em Ciências Econômicas e em Ciências e Humanidades, e ao Programa de Pós-graduação em Economia Política Mundial. Email: prohist@gmail.com

Palavras-chave: Complexo cafeeiro; Integração econômica; São Paulo; Paraná.

ABSTRACT

There is a vast discussion about the role of the coffee economy for the industrialization of Brazil and, more specifically, for the occurrence of industrial concentration in the State of São Paulo. These are theses that go through Sociology, History and spread through the Economic History of historians and economists. Among these theses, one of the most influential concerns the understanding of the functioning of an economic complex linked to coffee, which diversified and gave rise to the São Paulo industry. Having Wilson Cano as its main exponent, the thesis on the diversification of the São Paulo economy focuses on the functioning of the coffee business, its characteristics and interrelations. Wilson Cano's thought-provoking proposition inspires crucial questions for understanding the Brazilian economy and the formation of its domestic market, especially with regard to the relationship between the coffee complex and non-São Paulo regions and how they reacted to such expansion. In this sense, the article aims to understand the expansion of the coffee complex beyond São Paulo, as well as the actions and reactions to it, through the investigation of its unfolding towards a specific state, Paraná. The result of the analysis points to a closer relationship between both states in the indicated period, due to the advance of the coffee complex towards the south, completed by the performance of Paraná.

Keywords: Coffee complex; Economic integration; São Paulo; Paraná.

Introdução

A Primeira República brasileira (1889-1930) é um momento crucial para compreensão da industrialização e formação do mercado interno brasileiro. Foi neste momento que se concretizou a hegemonia de São Paulo, por meio da atuação de sua elite regional e da criação do Complexo Cafeeiro paulista, o qual, segundo Wilson Cano, desenvolveu as relações econômicas mais avançadas do país no período.

Ao analisarmos de forma mais detida a economia de São Paulo na Primeira República, notamos que, como afirmou Wilson Cano, São Paulo não era uma ilha. Em outras palavras, o funcionamento de um complexo econômico no estado não descartava a relação econômica com outras unidades federadas – no que o desdobramento do setor de transportes paulista tinha grande importância. Tais relações aparecem com maior profundidade quando analisamos as fontes produzidas pelo executivo de São Paulo e dos estados vizinhos. A partir delas, é possível desvelar as expectativas da dinamização da integração econômica entre São Paulo e outros estados, bem como a dinamização de circuitos comerciais de grande importância para a reprodução da economia paulista e do complexo cafeeiro. Nesse viés, apesar de baseado em São Paulo, este complexo atingia outras regiões e se reproduzia em boa medida com base no comércio com o interior do país (OLIVEIRA, 2014). Apesar de se concentrar na criação e funcionamento do complexo cafeeiro paulista, a obra de Wilson Cano, “Raízes da Concentração industrial em São Paulo”, abre caminho para a investigação das relações entre a economia paulista e os estados vizinhos na Primeira República. Tendo isto em vista, o trabalho proposto objetiva explorar esta questão através da investigação das relações econômicas de São Paulo com um estado específico, o Paraná, principalmente por meio da análise da expansão do sistema de transportes de ambos os estados – constituídos por seus portos, Santos em São Paulo e Paranaguá no Paraná, ferrovias e estradas de terra. Busca compreender tais relações durante a Primeira República, analisando as expectativas e concretizações de projetos por parte de diferentes grupos regionais. Os projetos concretizados, mas também as expectativas e os projetos fracassados, dizem muito não só sobre o complexo cafeeiro e seu papel para a concentração industrial em São Paulo, mas também sobre a formação econômica do Brasil e a construção do mercado interno brasileiro.

Neste intento, o texto se divide em três partes, além desta introdução: a primeira parte, “São Paulo e o avanço do complexo cafeeiro rumo ao sul”, analisa a economia paulista no período em tela baseada no funcionamento do complexo cafeeiro. Também investiga a ação de grupos locais que perseguiam a dinamização das relações com o Estado do Paraná, a qual poderia levar ao aumento do transporte pela ferrovia paulista, abastecimento interno e expansão das exportações via porto de Santos. A segunda parte, “A economia paranaense e suas relações com São Paulo na Primeira República brasileira”, analisa a questão com uma mudança de foco que contempla a ação de grupos paranaenses que atuavam para a dinamização das ligações com São Paulo, assim como os conflitos ligados a esta questão – para tanto, é mister compreender quais eram as principais atividades econômicas do estado e a atuação complexa dos administradores paranaenses que labutavam para a

criação de um sistema de transportes constituído pelo seu porto, Paranaguá, estradas de ferro e de terra que servisse tanto ao estreitamento das relações com São Paulo, quanto à atração de itens que eram contrabandeados para a economia paulista. Por último, apresenta uma síntese por meio de breves considerações finais.

São Paulo e o avanço do complexo cafeeiro rumo ao sul

As últimas três décadas do século XIX foram marcadas por profundas transformações na política e economia internacionais e brasileiras. No sistema mundial, houve o avanço de países do centro do sistema sobre zonas de comércio em busca de monopólios em reação à crise da década de 1870, acarretando na divisão de vastas regiões entre eles e o extermínio em massa de populações não europeias (HOBSBAWM, 2016).²

O Brasil, intocado pela face mais agressiva desta política, foi impactado de maneira distinta, com o recebimento de amplo fluxo de investimentos ingleses (Cf. GRAHAM, 1973) que tornaram possível o aprofundamento do processo de modernização/ocidentalização da sociedade brasileira, o qual, em parte, junto com a Guerra do Paraguai, a ascendente pauta republicana e o movimento abolicionista, levou ao esgarçamento do governo imperial e à ascensão de novos grupos econômicos e políticos, entre eles os cafeicultores paulistas,³ construtores do complexo econômico que desenvolveu em São Paulo relações capitalistas avançadas e aprofundou, já naquele momento, a hierarquização da economia nacional que levaria à concentração industrial nas décadas seguintes.⁴

O ano de 1889 se tornou um marco neste processo. Com o golpe republicano, uma importante etapa da ascensão paulista se concretizou

2 Sobre o colonialismo em suas diferentes facetas, ver: CESAIRE, 2020. Sobre o padrão de poder que sustentou este processo ver: QUIJANO; WALLERSTEIN, 1992.

3 Os paulistas constituíram um dos grupos regionais mais favorecidos com o arranjo político da Constituição de 1891. Contudo, o predomínio que ostentaram no período só foi concretizado nas primeiras décadas republicanas, junto a um processo de disputa pelo mercado interno. Neste aspecto, podemos destacar a disputa entre paulistas e paraenses pela região central do Brasil até 1910. Ver: OLIVEIRA, 2017.

4 Sobre o desenvolvimento de relações capitalistas em São Paulo, na Primeira República, ver: CANO, 1977. Ainda sobre a industrialização em São Paulo ver: CANO, 1985. Para uma análise da industrialização brasileira e suas diferentes interpretações ver: SUZIGAN, 1986. Também é importante destacar o clássico de SILVA, 1976 sobre as relações entre café e indústria.

(ALONSO, 2002; VISCARDI, 2001), tal como a edificação de uma economia regional capaz de se desdobrar rumo às demais regiões por meio do exercício de uma hegemonia que se estendeu pelas décadas seguintes (PERISSINOTO, 1999).⁵ Foi este novo arcabouço institucional que tornou possível a concretização e o desenvolvimento do complexo cafeeiro paulista, formado pelos seguintes componentes:

- i) a atividade produtora de café;
- ii) a agricultura produtora de alimentos e matérias primas;
- iii) a atividade industrial;
- iv) a implantação e o desenvolvimento do sistema ferroviário paulista;
- v) a expansão do sistema bancário;
- vi) a atividade do comércio de importação e exportação;
- vii) o desenvolvimento da atividade criadora de infraestrutura.

O funcionamento do complexo cafeeiro paulista – há que se problematizar este termo, “paulista”, já que se articulava a outras regiões (Cf. OLIVEIRA, 2019) – dependia do arranjo político colocado em prática pela Constituição dos Estados Unidos do Brasil de 1891, sobretudo no que diz respeito à divisão dos impostos e à autonomia regional. No que se refere à distribuição de impostos, pela Carta de 1891, cabia ao Governo Federal a arrecadação do imposto de importação e às unidades federadas o imposto sobre exportações. Deste feito, estados exportadores como São Paulo e Pará passaram a ter ao seu dispor recursos que antes não lhes cabiam.⁶ Em relação à segunda questão, as unidades federadas passaram a gozar de ampla autonomia, o que se tornou foco de conflitos e frequente sistematização pelos tribunais na Primeira República (Cf. LOVE, 1993; COSER, 2008; OLIVEIRA, 2010; SILVA, 2005). O federalismo brasileiro distinguia-se dos demais latino-americanos, como o argentino e mexicano, onde existiam maiores restrições aos estados/províncias, sobretudo no que dizia respeito à proibição de impostos regionais no trânsito de mercadorias entre eles (LOVE, 1982; LOVE, 1993).

O complexo cafeeiro paulista tinha como item central o café e se caracterizava por uma gama de atividades que se desenvolviam em torno da rubiácea: a agricultura produtora de alimentos e matérias primas servia

⁵ Segundo Joseph Love os paulistas conseguiram ocupar cargos estratégicos no governo federal que tornavam possível a influência sobre questões que lhes eram caras, como a política cambial, a garantia aos empréstimos estaduais e a elaboração de leis relativas à cobrança de impostos e à imigração. Ver: LOVE, 1982.

⁶ A Constituição de 1891, ao mesmo tempo em que abriu espaço para a diferenciação da economia paulista acentuou o processo de crise de outras economias regionais, como a Pernambucana. Ver: LAVINE, 1980.

às cidades cada vez mais populosas e fornecia insumos ao complexo; a atividade industrial fornecia bens para as ferrovias, sacaria para o café e itens alimentícios para as cidades; o sistema ferroviário tornava possível a expansão do plantio de café e se colocava como mais um *locus* de investimento para a elite cafeeira⁷; o sistema bancário fornecia meios para o desdobramento das diferentes atividades (SAES, 1986; MARCONDES; HANLEY, 2009); o comércio de importação e exportação, ao mesmo tempo em que colocava o café no mercado internacional, abastecia o complexo com itens do exterior e, por fim, a atividade criadora de infraestrutura construía as condições para a reprodução do complexo, como é o caso do setor portuário. Todas estas atividades eram realizadas pelo capital cafeeiro que, segundo a definição de Sérgio Silva:

Apresentava ao mesmo tempo as características de capital agrário, de capital industrial, de capital bancário e de capital comercial. Estes diferentes aspectos correspondiam a diferentes funções do capital e tendem, com o desenvolvimento do capitalismo, a constituírem funções relativamente autônomas (SILVA, 1976, p. 60).

A esta altura, é necessário reiterar que o corte estabelecido pela Constituição de 1891 é fundamental para compreender o funcionamento do Complexo Cafeeiro. O imposto sobre as exportações do principal produto da economia brasileira era, em sua maior parte, apropriado por São Paulo, o que tornava possível a expansão, por exemplo, dos setores bancário e de criação de infraestrutura. Além disso, ao se colocar como hegemônica, a elite paulista – o capital cafeeiro – era capaz de pressionar o governo central para o estabelecimento de parcerias no financiamento de novos empreendimentos ferroviários – basta lembrar que as ferrovias contavam com privilégios, como a garantia de juros, muitas vezes divididas entre o governo central e as unidades federadas.

As ferrovias em São Paulo, para além da sua estreita ligação

7 Sobre o papel das ferrovias em São Paulo, ver: MATOS, 1974; SAES, 1981, além de MELLO, 1998. É necessário destacar que nem todas as ferrovias eram lucrativas, como o era o caso da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil. Ver, por exemplo, QUEIRÓS, 2004. Há discussões sobre o papel das ferrovias para o desenvolvimento de diferentes países. Para os Estados Unidos ver: FÖGEL, 1964. Para o caso argentino ver: GÓMEZ, 2011. Há um interessante apanhado de textos sobre as ferrovias e a integração regional no Brasil nos dois volumes de GOULART FILHO; QUEIROZ, 2011.

com os negócios do café, serviam ao projeto paulista de articulação de outras regiões brasileiras ao porto de Santos (ARAÚJO FILHO, 1969). A análise de algumas das diferentes ferrovias desvela esta atuação, na qual o governo paulista operava em conjunto com a iniciativa privada, em busca de novas áreas produtoras de café e de áreas de outros estados, como no caso da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro e da Companhia Paulista de Estradas de Ferro. Ambas cobiçavam as regiões para além das fronteiras paulistas como potencial produtoras de itens que poderiam ser escoados por seus vagões (SAES, 1981).⁸ Em outras palavras, ao mesmo tempo em que os trilhos destas empresas desbravavam o solo paulista para o café e outras atividades, também possibilitavam a intensificação das relações com outras regiões brasileiras.

As ações e expectativas que visavam ao estreitamento das relações entre a economia paulista e a economia paranaense ultrapassavam as preocupações do governo estadual e eram planejadas e articuladas em diferentes níveis. Em 1 de novembro de 1924, a Câmara Municipal da cidade paulista de Ourinhos (ver Mapa 1), na divisa com o Paraná, tratou da construção de uma balsa para atravessar o Paranapanema, entre aquela cidade e a de Jacarezinho, no Paraná (ver Mapa 1), buscando atender à população daquela última, que possuía negócios e comércio do lado paulista.⁹ A ação seria paga por ambas as municipalidades. Em anos seguintes, foram dadas autorizações para aquisição de novas balsas (ACMO, 1 de novembro de 1924).

A importância do comércio entre a cidade paulista e o norte do Paraná foi evidenciada pela preocupação acerca da destruição da ponte sobre o rio Paranapanema pela Coluna Prestes, o que havia prejudicado a relação entre ambas as regiões, fato também registrado pela diretoria da Companhia Sorocabana em 1924, devido ao prejuízo causado pela ação¹⁰. No final da década de 1920, em 1928, os circuitos comerciais entre o norte do Paraná e Ourinhos estavam estabelecidos. Na Ata da Sessão da Câmara Municipal daquela data foi destacada a posição geográfica privilegiada do município por encontrar-se na fronteira com o Estado do Paraná.¹¹

8 Para uma análise sistematizada dos planos da Companhia Mogiana de Estradas de ferro para além de São Paulo, ver: OLIVEIRA, 2017. Ainda sobre a Companhia Mogiana, ver: VUGMAN, 1976 e ZAMBONY, 1993. Especificamente sobre a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, ver: GRANDI, 2013.

9 Atas da Câmara Municipal de Ourinho, 1924, doravante abreviadas como ACMO.

10 Relatório da Companhia Sorocabana de Estradas de Ferro, 1924, p. 3. A década de 1920 foi de profundas transformações, as quais levaram à contestação do panorama republicano. A Coluna Prestes foi sintoma daquele processo, como analisado por FAUSTO, 1997.

11 ACMO, 1928.

O estabelecimento e dinamização deste circuito comercial se deu com base em um processo que remete às décadas anteriores: ao mesmo tempo que o norte do Paraná era povoado por paulistas e mineiros, em um movimento que mais tarde auxiliaria na expansão do plantio de café naquela área, uma parcela do capital cafeeiro voltava as suas atenções ao sul, impulsionada pelo desenvolvimento dos negócios do café e pelas possibilidades abertas com os fluxos de mercadorias – existentes ou pretendidos – provenientes daquelas regiões. Já no relatório de 1890, a diretoria da União Sorocabana e Ituana destacou a possibilidade de aumento de volume transportado na ferrovia, por meio da ligação com os estados do Sul.¹² Um dos planos colocados pela diretoria da empresa no relatório de 1894 tratava da necessidade da criação de uma via entre a capital federal e a região Sul; era considerada a construção de um prolongamento que, completado com navegação fluvial e contando com diferentes ferrovias, ultrapassaria o Paraná e Santa Catarina.¹³ “Assim ficaria completa a grande rede férrea que sob todos os pontos de vista prestaria notáveis serviços ao país, quer pelo lado de seu desenvolvimento interno e relações externas com as repúblicas platinas e Paraguai, quer pelo [valor] estratégico e político”.¹⁴

Dez anos depois, em 1904 – período em que após crise a ferrovia, adquirida pelo governo de São Paulo, passou a ser administrada por uma junta de liquidação – a diretoria defendeu que o prolongamento até os limites de São Paulo e Paraná e o comércio advindo desta integração, que também atingiria Santa Catarina e Rio Grande do Sul, tornaria a Sorocabana um empreendimento rentável.¹⁵ Este prolongamento foi perseguido ao longo dos anos, sempre com a promessa de desenvolvimento da área atingida e de aumento do comércio com os estados do Sul. Em 1910 foi anunciado o início do tráfego mútuo com a Estrada de Ferro de São Paulo ao Rio Grande e com a Estrada de Ferro do Paraná.¹⁶

12 Relatório da União Sorocabana e Ituana de Estradas de Ferro, 1890.

13 Relatório da Companhia União Sorocabana e Ituana de Estradas de Ferro, 1890, p. 8. Sobre a criação e desenvolvimento da Sorocabana em suas diferentes fases e denominações, ver: SAUKEF JÚNIOR, 2001.

14 Relatório da Estrada de Ferro Sorocabana e Ituana, 1894, p. 8.

15 Relatório da Estrada de Ferro Sorocabana para o ano de 1904, p. 6.

16 Sobre as estradas de ferro do Paraná, ver: KROETZ, 1985; VALENTINE, 2009; LOEFLER, 2009.

Figura 1: Estrada de Ferro Sorocabana em 1970

Fonte: < <http://vfco.brazilia.jor.br/ferrovias/mapas/1970efSorocabana.shtml>>, acessado em 10 de novembro de 2021.

Na figura 1 estão destacadas a estação de Cerqueira Cezar e a de Ourinhos da Estrada de Ferro Sorocabana; em território paulista, foram pontos importantes na ligação entre o norte do Paraná e o Estado de São Paulo.

Observando a partir do sul do Parapanema, ao mesmo tempo em que os paulistas atuavam para a drenagem de alguns itens produzidos no norte do Paraná, os paranaenses moviam-se para fugir à sua influência e atrair estes mesmos itens para os seus portos sem, contudo, desprezar as potencialidades do mercado paulista.

A economia paranaense e suas relações com São Paulo na Primeira República brasileira

A situação econômica enfrentada pelos paranaenses nas últimas décadas do século XIX, na passagem do regime imperial brasileiro para a Primeira República, não difere em profundidade do que enfrentava a população de muitas regiões brasileiras. As rendas eram insuficientes, o problema da fiscalização das mesmas era notável, assim como a necessidade premente de abertura de vias de comunicação que, segundo os administradores locais, quase que de maneira sobrenatural fariam florescer atividades econômicas no solo que tocassem.¹⁷ Os administradores do estado do Paraná pareciam render-se a esta crença, sustentando que a abertura de estradas incentivaria quase que automaticamente a produção de diferentes itens, o povoamento de diversas regiões de estados e o provimento de mão de obra.¹⁸

As primeiras mensagens dos Presidentes do Estado do Paraná, no período republicano, apresentaram as principais questões sobre as quais o governo se debruçaria nos anos posteriores. Há a preocupação com a erva mate, com as estradas de ferro, com as perspectivas do rebanho bovino e com a integração com o Estado do Mato Grosso. Além destas, outras importantes questões seriam agregadas nos anos posteriores, como as perspectivas da indústria madeireira e, principalmente, a ascendente produção de café na região norte do estado e a consequente necessidade de escoá-lo via porto de Paranaguá, desvinculando-se da atração paulista.

17 Sobre o fascínio exercido pelas ferrovias ver: HARDMAN, 1988.

18 Ainda neste sentido, é necessário enfatizar que as fontes utilizadas neste tópico, as Mensagens dos presidentes do estado do Paraná (MPEPR), eram produzidas a partir de um lugar específico, qual seja, do executivo estadual, contendo os planos e expectativas daqueles que administravam o estado, limitados pelo lugar social, temporal e geográfico que ocupavam. Tendo isso em vista, são fundamentais para que, cotejadas com outras fontes e com a bibliografia, desvelem aspectos importantes do processo aqui analisado.

Mapa 1: Estado do Paraná em 1924

Fonte: <https://www.acervosvirtuais.com.br/layout/centroculturaldigital/item-imagem.php>, acessado em 10 de novembro de 2021.

No Mapa 1 estão em destaque a cidade de Ourinhos, em São Paulo, por onde era embarcada parte dos itens produzidos no norte do Paraná, a cidade de Jacarezinho, grande produtora de café no Paraná da primeira República, e o porto de Paranaguá, para onde os paranaenses buscavam atrair os itens do norte do estado.

Ao final do Império e início da República, a erva mate era colocada com a principal atividade econômica, contribuindo com um quarto das rendas provinciais. Como é possível notar na Figura 3, as exportações da erva mate se expandiram durante o período, com momentos pontuais de retração até 1929, quando, devido à crise mundial, os mercados internacionais demandaram este item em menor volume, tal como ocorreu com a produção brasileira de café.

Figura 2: Exportações de erva mate pelo Estado do Paraná 1920 – 1932, em valor e peso



Fonte: Relatório apresentado ao Exm. Senhor Manoel Ribas, digníssimo Interventor Federal no estado do Paraná, pelo secretário dos negócios da Fazenda e Obras Públicas Rivadavia de Macedo. Curitiba, 1933, p. 158.

A estratégia paranaense, em 1888, consistia em evitar que a erva deixasse a província em natura para ser processada em outros países. As exportações eram feitas por meio de ferrovia e pela estrada Graciosa, preferida àquela altura devido aos altos fretes cobrados pelas empresas ferroviárias.

A mudança de regime abriu novas perspectivas para os paranaenses, expressas por meio das palavras do Presidente do Estado na primeira mensagem da era republicana:

Com um litoral no oceano, outro no rio Paraná e vias internas navegáveis, a natureza prodigalizou à província os mais preciosos dotes.

Ahi nos chega à imigração, o trabalho, a indústria, o desenvolvimento das estradas de ferro.¹⁹

A autonomia federativa era exaltada, como sinal dos novos tempos e

¹⁹ Mensagem do Presidente do Estado do Paraná, 1889, p. 9. Doravante abreviadas como MPEPR.

das possibilidades que se apresentavam.

Para seguir o ritmo das transformações, era necessário cuidar das vias de comunicação, vistas como insuficientes e como culpadas pela não atração de imigrantes. Aqui, as preocupações dos administradores locais coincidiam com as dos demais estados, onde a questão dos transportes ganhou destaque como garantidora do desenvolvimento das atividades econômicas locais, do aumento da produção de itens já existentes e do surgimento de novas atividades responsáveis pela atração de imigrantes.

Àquela altura era empreendida a reconstrução de três grandes vias de comunicação que se voltavam para a capital (MPEPR, 1892, p. 14). Junto a isso, era destacada a distribuição de terras e a cobiça de paulistas e mineiros sobre elas para a plantação de café. Nas mensagens também mereceu destaque a preocupação com o gado exportado para São Paulo e a cobrança de impostos sobre as invernadas, vistas como inúteis, pois teriam como única consequência que o gado paranaense fosse engordado em São Paulo.

Na mensagem de 1895, as finanças públicas eram descritas “em estado de prosperidade”. Entre as diferentes estradas em construção ou pretendidas, destacavam-se as que ligariam ao Estado de Mato Grosso e a São Paulo. Havia a “necessidade de povoar os sertões do oeste do estado, pois seria lá que se desenvolveria a grande lavoura, sobretudo a de café” (MPEPR, 1895, p. 19).

A preocupação com as estradas não era motivada somente pelas necessidades de incentivo ao povoamento de diferentes regiões. Sobretudo, a principal preocupação dizia respeito à necessidade de trazer para as raíais do estado os itens que eram atraídos pelos vizinhos (MPEPR, 1897, p. 6). Em diferentes momentos, os administradores do Estado do Paraná abriram negociações com os paulistas para a cobrança de impostos devidos às autoridades paranaenses referentes aos produtos exportados via porto de Santos. Em 1898 há a alusão a estas negociações acerca dos impostos a serem cobrados sobre o café paranaense.

Os problemas com a fiscalização das fronteiras e da arrecadação dos impostos não se restringiam ao café. Em 1899 a cobrança sobre a saída de gado e mate pela fronteira norte do estado havia sido arrematada em leilão por particulares. A prática era defendida pelo Presidente do Estado por dispensar a contratação de pessoal para este fim, levando à economia, e, além disso, à estabilidade ao garantir a continuidade da arrecadação. O valor a ser pago era fixo, independente das variações das exportações (MPEPR, 1899, p. 11).

Apesar de alguns anos de bons resultados, desde as primeiras mensagens transparecia a instabilidade da situação econômica do Paraná.

Com a crise nacional²⁰ que se manifestava, descrita desde a mensagem de 1897, outros expedientes eram deixados à iniciativa privada; a mensagem de 1901 trouxe a alusão à manutenção de estradas por meio de concorrências (MPEPR, 1901, p. 7). Outra prática utilizada para manter a construção e preservação de importantes vias de comunicação era a de delegar o trabalho a imigrantes que ganhariam o título definitivo de suas terras por este meio (MPEPR, 1904, p. 9).

Ao longo da Primeira República, o café ganhou maior importância no rol dos itens paranaenses e, conseqüentemente, maior número de linhas nas mensagens. Era dito que as terras paranaenses, do Norte, eram tão ou mais produtivas que as terras roxas paulistas para o cultivo da rubiácea.

A historiografia já estabelecida atenta para a importância da produção de café paranaense e para as questões suscitadas por sua proximidade com o Estado de São Paulo.²¹ Balhana, Machado e Westphalen (1969) destacam que o movimento de ocupação do norte paranaense ocorreu a partir da década de 1870, com a penetração de fazendeiros paulistas e mineiros, os quais seguiram pelo baixo Itararé, iniciaram a plantação de café e a formação e fazendas na região. Segundo os autores, a principal vantagem do Paraná estava no fato de sua produção não ultrapassar os limites estabelecidos pelo acordo entre os estados produtores, ao contrário do que ocorria no Estado de São Paulo (BALHANA; BRASIL; WESTPHALEN, 1969. p. 213, 214 e 221).²²

Cacian ressalta que diversos fatores fizeram com que, a partir do início do século XX, as terras do norte do Paraná fossem procuradas por agricultores de outras regiões, com o intuito de desenvolver a lavoura cafeeira: a busca por terras roxas adequadas a esta cultura, o programa de defesa do café – como já colocado – paralelamente à deliberação do governo local em incentivar o plantio, a proibição de novos plantios pelo governo paulista e o declínio da produção de café nas regiões mais antigas (CACIAN, 1981). Ainda segundo Cacian, as flutuações do preço do café influenciaram a expansão da cafeicultura paranaense no seguinte sentido: de 1906 a 1929 houve o incentivo à produção, o período de 1930 a 1944 foi caracterizado

20 Os primeiros anos da Primeira República brasileira foram marcados por profundas crises econômicas e políticas por conta da disputa entre militares e civis, dificuldade de concretização do novo arranjo institucional e malogro da primeira política econômica republicana, o encilhamento, como analisado por MELLO, 1998 e FRITSCH, 1990.

21 Além das obras consolidadas sobre o período, o café no estado do Paraná tem inspirado novas pesquisas. Destaco, para o período posterior ao aqui tratado, a dissertação de Leonardo Antonio Santin Gardenal, que se debruça sobre as relações entre café e indústrias no Paraná. GARDE-NAL, 2018.

22 Tais políticas visavam evitar a expansão descontrolada da produção cafeeira e a sua conseqüente desvalorização, como analisado, por exemplo, por DELFIN NETO, 1979 e FURTADO, 1963.

pela depressão dos anos de guerra e o período entre 1945 a 1970 por uma conjuntura dinâmica. Neste contexto, preços baixos correspondiam à diversificação da agricultura e preços altos incentivavam a monocultura (CACIAN, 1981. p. 14 e 15).

Cacian ainda afirma que a produção de café no norte do Paraná, a princípio, seguia para São Paulo cruzando o rio Paranapanema em balsas, ao mesmo tempo que o gado cruzava a nado. Este comércio foi intensificado com a construção de uma balsa que comunicava Ourinhos ao Paraná, o que possibilitou a ligação com a Companhia Sorocabana de Estradas de Ferro, na estação Cerqueira César (CACIAN, 1981. p. 4) – ver figura 1. A análise da economia paulista aponta para a hipótese de que a lavoura cafeeira no norte do Paraná, inicialmente, foi incentivada pelo avanço da economia paulista, já que o escoamento deste item àquela altura seria mais vantajoso via porto de Santos, dada a melhor estrutura de escoamento oferecida pelo complexo cafeeiro.²³

A ocupação da região Norte do Paraná por paulistas e mineiros e, sobretudo, pela produção de café, criou fortes laços entre o norte paranaense e a economia paulista, registrados na bibliografia e nas fontes. Balhana, Machado e Westphalen, já na introdução do primeiro volume de *História do Paraná*, destacam a importância desta ligação. Durante a Primeira República, o “ponto de ligação com o Estado de São Paulo era Itararé, em região de terras pobres. Era por ali que passava a *civilização* (grifo meu), como continuou a acontecer por largo tempo”. Mais adiante, afirmam que até a década de 1920 não houve exportação regular pelo porto paranaense de Paranaguá (BALHANA; BRASIL; WESTPHALEN, 1969. p. 12 e 221). De fato, em 1926, as exportações de café pelo porto de Paranaguá já excediam as feitas pelo porto de Santos (MPEPR, 1926, p. 72). Do exercício 1925/1926 para o de 1927/1928, a arrecadação de impostos sobre as exportações paranaenses de café feita pelo porto de Santos caiu de 387:374\$400 para 68:956\$786. No mesmo exercício (1927/1928), a arrecadação sobre o café exportado pelo porto de Paranaguá foi de 539:516\$696 (MPEPR, 1928, p. 67).

Ruy Wachowicz, no seu livro *História do Paraná*, destaca a ligação dos núcleos populacionais do norte do Paraná à economia de São Paulo e o que então ficou conhecido como “Perigo paulista”. Era preciso paranzar o Norte (WACHOWICZ, 2016. p. 305). Nadir Aparecida Cancian, também deixa claro em seu livro esta ligação ao afirmar já em suas primeiras páginas que o café no Paraná é continuação da Marcha para Oeste dos paulistas,

23 Sobre a atração do porto de Santos sobre diferentes regiões do Brasil ver ARAÚJO FILHO, 1969.

apoiando-se no geógrafo Pierre Monbeig (CACIAN, 1981. p. 13). Dennison de Oliveira, em *Urbanização e Industrialização no Paraná*, publicado em 2001, repete estas conclusões ao afirmar que tanto “o escoamento quanto o abastecimento da região com gêneros nos quais ela não era autossuficiente se dava pelo Estado de São Paulo” (OLIVEIRA, 2001. p. 33).

Por meio das Mensagens é possível constatar a atração paulista sobre o café paranaense e as reações a esta. Contudo, este processo não era simples, assim como não eram simples ou facilmente descortináveis os interesses que moviam os grupos econômicos ao norte e ao sul do rio Paranapanema. Ao mesmo tempo em que resistiam à atração paulista sobre itens que pretendia exportar via seus portos, os administradores do Estado do Paraná se preocupavam em dinamizar as ligações com São Paulo, enfatizando os benefícios que disso colheriam. Em outras palavras, ao mesmo tempo em que São Paulo era visto como concorrente no que se referia à exportação cafeeira, também o era como mercado consumidor em potencial para outros itens.

De toda forma, o avanço da economia paulista sob a Constituição de 1891 fortaleceu o processo de hierarquização do espaço nacional, fazendo com que convergissem para si itens de estados com os quais fazia fronteira e até mesmo de outros com os quais não compartilhava divisas, como é o caso de Goiás (OLIVEIRA, 2014). O avanço do setor de transportes paulista rumo às suas bordas era em grande parte responsável por esse processo; no caso do Paraná, a Estrada de Ferro Sorocabana auxiliava na atração de seus produtos.

A produção paranaense e a reação à atração paulista

Os administradores paranaenses em diferentes ocasiões buscaram acordos com as autoridades paulistas para que estas se encarregassem da arrecadação sobre a exportação de seus produtos e do repasse dos impostos devidos. Em 1902, esta tentativa fracassou (MPEPR, 1902, p. 13). Pouco mais tarde, em 1905, houve a tentativa de novo convênio com São Paulo para a arrecadação de impostos sobre o café produzido no norte do Paraná e exportado pelo Porto de Santos. Os impostos cobrados pelo Estado do Paraná eram menores, o que criava dificuldades para autoridades paulistas, as quais se depararam com guias falsas que tentavam fazer o café paulista passar por paranaense. Por muito tempo, esta diferença impossibilitou a assinatura de outro convênio (MPEPR, 1905, p. 44).

A crise econômica da primeira década republicana se refletiu no estado e nas possibilidades de integração econômica. Em 1903, somente as obras necessárias foram mantidas, entre elas a construção da estrada de rodagem que se ligaria à estrada de ferro São Paulo-Rio Grande. Esta estrada integraria as zonas produtoras do norte do estado ao seu centro. A intenção era que as exportações daquela região se desviassem do Porto de Santos para porto paranaense. Ao mesmo tempo, o estado não possuía condições de reforçar a fiscalização, mesmo no que diz respeito a pontos conhecidos de contrabando, como é o caso da fronteira com a Argentina, em Foz do Iguaçu, e da madeira que por ali saía (MPEPR, 1903). O mesmo acontecia em relação ao Estado de São Paulo, onde eram abertos portos clandestinos para o desvio de mercadorias paranaenses (MPEPR, 1904, p. 12). Era destacado pelos paranaenses a importância do mercado paulista também para a madeira do estado. Em 1928, a cotação do pinho melhorara sensivelmente, vendido no mercado de São Paulo ao preço de 80\$000 por dúzia de tábuas de primeira (MPEPR, 1928, p. 73).

Com o passar dos anos, alguns produtos mantiveram-se importantes, como a erva mate e a madeira. Houve aqueles que ganharam cada vez mais destaque, como o café, ao mesmo tempo em que as expectativas com relação a outros se frustraram, como as nutridas no que se refere ao gado. Quanto ao mate, o governo agia no sentido de aumentar as suas exportações por meio de mudanças tributárias, como a trazida pela Lei n. 449 de 22 de março de 1902. Esta acabou com taxas que dificultavam a exportação de mate, criadas em 1885 com o argumento de desenvolvimento de indústria local (MPEPR, 1905, p. 13).

No início da segunda década do século XX, algumas das principais questões ainda persistiam. A situação das finanças era descrita como precária, mesmo com o aumento da arrecadação de impostos sobre a erva mate. As despesas ultrapassavam as receitas, dada a necessidade de levar adiante os gastos com os planos de viação, vitais à integração e ao incentivo à produção de algumas regiões do estado. Aquela altura, a madeira já havia alcançado o segundo lugar no quadro de exportações e o aumento das exportações de café também era notável (MPEPR, 1911). Entre os principais artigos importados estavam o açúcar, farinha de trigo, ferragens, fazendas, sal, comestíveis, trilhos e acessórios, couros trabalhados e miudezas (MPEPR, 1911, p. 17).

Interessante notar que, assim como em boa parte dos estados brasileiros, os paranaenses enxergavam a própria terra como reservatório de riquezas, com um amplo potencial a ser explorado: erva mate, madeira, café, centeio, trigo, arroz e algodão eram produtos apontados como de grande futuro. Havia planos para a exportação de erva mate para o Amazonas.

Em 1917 foi anunciada a inauguração da ponte sobre o Rio Paranapanema, na divisa com São Paulo, visto como grande feito que estreitaria a relação entre ambas as unidades federadas. Ficou registrado que era necessário, ainda neste sentido, estender a viação férrea paranaense até a divisa com os paulistas. Ponto interessante da mensagem de 1917 era a preocupação com a integração mais estreita também com o Mato Grosso, devido à importação do gado deste estado que ia até Guarapuava. Curiosamente, durante a Primeira Guerra Mundial, as receitas estaduais sobre o gado exportado pelo Paraná caíram, o que poderia significar que, assim como ocorreu com Minas Gerais, naquele momento a economia paulista atraía o gado paranaense para seu território, processando-o e reexportando-o como produto local (OLIVEIRA, 2014).²⁴

Assim como ocorria em outros estados, frente à incapacidade de levar adiante os planos ferroviários, os paranaenses dedicaram-se à construção de estradas de rodagem que tinham como objetivo integrar as diferentes regiões. Segundo as mensagens, o Paraná possuía a maior rede de estradas de rodagem do Brasil, a qual necessitava de especial cuidado em sua manutenção. Eram 1433,930 km em manutenção, com o trabalho de 258 homens (MPEPR, 1918, p. 18). Existiam estradas de rodagem até a fronteira com a Argentina e portos do rio Paraná.

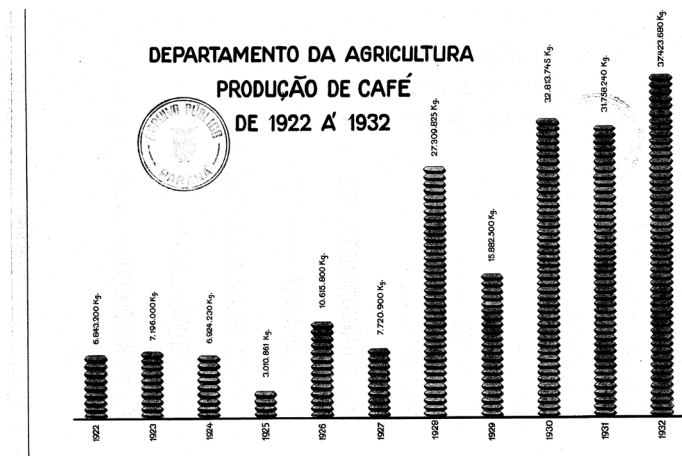
É algo interessante que a mensagem de 1917 foi aberta com um apelo do Governo Federal ao aumento da produção de itens alimentícios, trazendo informações sobre o crescimento da produção destes pelo Paraná. Houve aumento da produção de centeio, milho, feijão, arroz, os quais produziram o triplo de outros anos. Não há, pela documentação consultada, como saber se ficaram entre as fronteiras paranaenses ou se foram exportados (MPEPR, 1918, p. 33). A produção de gado *vacum* não mostrava avanços e os preços altos faziam com que até as reprodutoras fossem vendidas.

A preocupação com a atração dos itens produzidos no norte do estado pela economia paulista, a necessidade de integrar estas regiões, tal como a intenção de ligar o Paraná às regiões centrais do Brasil e a países vizinhos – como é o caso do Paraguai (MPEPR, 1922, p. 65) – guiaram os esforços do governo local no sentido de desdobramento de um sistema de transportes e da modernização de seu porto. Sendo assim, a expectativa era que o porto de Paranaguá drenasse para si os itens produzidos no estado, inclusive o café, tornando os paranaenses independentes dos portos do Rio de Janeiro e de São Paulo (MPEPR, 1920, p. 64, 65). Esta ação não descartava os benefícios que

²⁴ Sobre o processamento do gado em São Paulo ver: BENITES, 1978; PERINELLI NETO, 2008 e 2009.

poderiam ser obtidos com a dinamização da ligação da economia paranaense à paulista. Na mensagem os paranaenses eram descritos como descendentes dos paulistas (MPEPR, 1920, p. 16) e ainda persistiam os esforços para esta dinamização, como é o caso da ação empreendida para a ligação de Curitiba à fronteira do Estado de São Paulo (MPEPR, 1921, p. 61).

Figura 3: Produção de café do Estado do Paraná 1922-1932



Fonte: Relatório apresentado ao Exm. Senhor Manoel Ribas, digníssimo Interventor Federal no Estado do Paraná, pelo secretário dos negócios da Fazenda e Obras Públicas Rivadavia de Macedo. Curitiba, 1933, p. 150

Com o início da década de 1920, desenhou-se um panorama de crescimento da produção e das exportações paranaenses, o que não se mostrou sustentável ao longo dos anos seguintes – com exceção do café, como demonstra a figura 3. As mensagens posteriores ainda destacavam perdas de arrecadação em diferentes itens. Em 1923 houve a diminuição das exportações de mate e madeira, com a saída de firmas do estado. Ainda havia, naquele ano, a dificuldade na arrecadação na fronteira com o Estado de São Paulo devido ao contrabando que se mantinha ao longo dos anos. Este problema era atribuído às vias de comunicação precárias que serviam ao norte do estado. No mesmo ano, os paranaenses trabalhavam com a perspectiva de tornar Paranaguá um novo Porto de Santos (MPEPR, 1923, p. 44).

Era justamente aquela região do estado – o Norte – descrita como mal servida por meio de comunicações mais eficazes, que chamava a atenção dos administradores paraenses ao início da década de 1920, dado o incremento populacional e o surgimento e expansão de atividades econômicas. O Norte começava a produzir cana de açúcar, arroz, algodão, fumo e milho, sendo este último consumido em grande parte pelos suínos criados no Paraná e exportados ou contrabandeados para São Paulo. Ainda àquela altura foram intensificados os esforços para integrar o Norte do estado ao porto de Paranaguá, agora por meio da construção ou melhoramento das estradas de rodagem, financiadas com empréstimos adquiridos dos capitalistas da região (MPEPR, 1924, p. 36). O Norte era uma região descrita como segregada das demais praças comerciais do estado.

Naquela mesma década, frente à impossibilidade de produzirem os itens alimentícios na proporção exigida por seu desenvolvimento urbano e populacional, os paulistas passaram a se valer da produção de diferentes estados, como é o caso de Goiás, Mato Grosso e Minas Gerais (OLIVEIRA, 2014). O mesmo ocorria em relação ao Paraná. Muitos dos itens paranaenses, como a madeira, os suínos, o café, entre outros, eram atraídos pelo complexo cafeeiro, seja para lá serem consumidos ou para a reexportação, como ocorria com o café paranaense e com alguns itens de outros estados. Em 1924, o governo paranaense restringiu as exportações de alimentos para São Paulo, com a intenção de evitar o agravamento do quadro de carestia que já se constatava.²⁵ Naquele momento a Estrada de Ferro do Norte do Paraná já chegava até Ourinhos, em São Paulo (MPEPR, 1924, p. 66, 1925).

A partir de meados da última década da Primeira República, as receitas do estado passaram novamente a serem descritas como em movimento ascensional, apesar dos impostos sobre erva mate e gado arrecadarem menos que o previsto. Aquela melhoria era atribuída à situação econômica e à mudança na tabela de impostos (MPEPR, 1926, p. 46). Também podemos destacar o aumento da exportação de café, como demonstra a figura 3. A arrecadação e a fiscalização haviam sido separadas (MPEPR, 1926, p. 61). O café paranaense, já àquela altura, era atraído para o porto do estado; em 1926 a mensagem tratava da cobrança de impostos sobre o café paranaense que saía por Paranaguá, imposto que antes inexistia. A exportação de café por Paranaguá já excedia a feita por Santos e foram estabelecidos prêmios para quem importasse e exportasse via portos paranaenses (MPEPR, 1927, p. 70).

²⁵ A atração de itens de outras regiões por São Paulo e a atuação do governo para tanto eram justificadas pela necessidade de sustentar uma população em expansão, como se vê em CA-MARGO, 1952.

Considerações finais

Os dilemas presentes nas tentativas de dinamização das relações econômicas entre São Paulo e Paraná na Primeira República desvelam nuances importantes da construção e funcionamento do complexo cafeeiro paulista e da formação do mercado interno brasileiro.

Como ocorreu em outras unidades federativas brasileiras durante a Primeira República, o Estado do Paraná possuiu uma relação de aproximação e distanciamento em relação ao Estado de São Paulo. Não buscou desvincular-se da histórica ligação com os paulistas, mas sintonizá-la com os interesses locais; a preocupação com a captação dos itens produzidos no norte do estado não contradizia os projetos de dinamização das relações econômicas com seu vizinho do norte. Há que se destacar que, assim como em outras regiões, as rendas que poderiam levar a articulação interna dependiam da expansão comercial interna, rumo a estados vizinhos e mercados internacionais. Era isso que ocorria com o Paraná, não só quando se voltava para São Paulo, mas quando tentava estabelecer relações comerciais com países como a Argentina e o Chile ou com estados como o Amazonas. A construção/modernização do porto de Paranaguá, junto à construção e manutenção de caminhos de ferro e de terra, deram ênfase ao processo que, ao final da Primeira República brasileira, havia permitido aos paranaenses ascensão sobre seu próprio território.²⁶ As ferrovias, como se vê por este e outros casos, além de incentivar o setor exportador e as ligações entre diferentes regiões brasileiras e o mercado externo, também serviram como apoio à expansão de economias regionais e à integração interna – o que já foi notado, por exemplo, por William Summerhill (SUMMERHILL, 2018).

Para São Paulo, a conclusão à qual é possível chegar é parecida com a relativa a outros estados, já construída em uma série de trabalhos publicados nos últimos anos. Foi na Primeira República que São Paulo iniciou o processo de hierarquização do espaço econômico nacional, ao estabelecer relações dinâmicas com o mercado interno em construção. No caso paranaense, assim como para os goianos e mineiros, a atração paulista constituiu, ao mesmo tempo, um problema e uma possibilidade. Um problema ao submeter a produção de algumas regiões aos seus interesses e uma oportunidade ao colocar-se como um mercado de grandes proporções, capaz de absorver o que os paranaenses estavam dispostos a exportar. Assim,

²⁶ Dadas as especificidades, outros estados, como Minas Gerais, também labutavam pela integração econômica entre as suas diferentes regiões em meio à escassez de recursos e a dificuldade de concretização de projetos ferroviários. Ver: BATISTA; BARBOSA; GODOY, 2012.

ao mesmo tempo em que os paranaenses se mobilizavam para a construção de linhas de transporte que ligavam o norte do estado ao porto de Paranaguá, agiam no sentido de estreitamento de vínculos com o Estado de São Paulo, por meio da construção de estradas de rodagens e ferrovias que levassem a ele. A construção e reprodução do complexo cafeeiro se dava por negociação e conflito, o que auxilia na sua compreensão para além das fronteiras de São Paulo.

Por último, para a economia paulista, já diversificada, com seu setor de transportes desdobrado em diferentes direções e com a ascensão sobre o mercado interno em construção, as ligações com o Paraná não eram determinantes nem imprescindíveis. Não houve com o Sul o mesmo que ocorreu com relação aos sertões goiano e mato-grossense, de onde provinham os recursos determinantes para a reprodução da economia paulista durante alguns dos momentos cruciais da Primeira República, como a Primeira Guerra Mundial.

Bibliografia

ALONSO, A. *Ideias em movimento: a geração de 1870 na crise do Brasil-Império*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2002.

ATAS da Câmara Municipal de Ourinhos – SP (1925 – 1929).

ARAÚJO FILHO, José Ribeiro de. *Santos, o porto do café*. Rio de Janeiro: IBGE, 1969.

BALHANA, Altiva Pilatti; BRASIL, Pinheiro Machado; WESTPHALEN, Cecília Maria. *História do Paraná*. Vol 1. Curitiba – PR: Grafipar, 1969. p. 213, 214 e 221.

BATISTA, Felipe de Alvarenga; BARBOSA, Lidiany Silva; GODOY, Marcelo Magalhães. Transportes, modernização e formação regional – subsídios à história da era ferroviária em Minas Gerais, 1870-1940. *Revista de história regional*, v. 17, n. 1, 2012.

BENITES, Miguel Gimenes. *Os frigoríficos da grande São Paulo e arredores*. Um estudo geográfico. Tese (Mestrado em Geografia). Faculdade

de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, USP/ São Paulo, 1978.

CACIAN, Nadir Aparecida. *Caféicultura paranaense 1900 – 1970*. Curitiba – PR: Grafipar, 1981.

CAMARGO, José Francisco. de. *Crescimento da população no Estado de São Paulo e seus aspectos econômicos*. São Paulo: Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas/USP, 1952. 3 volumes.

CANO, Wilson. *Desequilíbrios regionais e concentração industrial no Brasil*. São Paulo: Global; Campinas: UNICAMP, 1985.

CANO, Wilson. *Raízes da concentração industrial em São Paulo*. São Paulo: DIFEL, 1977.

CESAIRE, Aime. *Discurso sobre o colonialismo*. Tradução Cláudio Willer e ilustrações de Marcelo D'Saete. Cronologia de Rogério de Campos. São Paulo: Veneta, 2020.

COSER, Ivo. O conceito de federalismo e a ideia de interesse no Brasil do século XIX. Dados: *Revista de Ciências Sociais*. Rio de Janeiro, vol. 51, n. 4, 2008.

DELFIM NETTO, A. *O problema do café no Brasil*. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas; Ministério da Agricultura: Suplan, 1979.

FAUSTO, Boris. *A Revolução de 1930*. Historiografia e História. São Paulo: Companhia das Letras, 1997.

FOGEL, R. W. , *Railroads and American Economic Growth: Essays in Econometric History*. Baltimore: Johns Hopkins Press, 1964.

FRITSCH, W. Apogeu e crise na Primeira República: 1900 – 1930. ABREU, Marcelo de Paiva. (org.) *A Ordem e o Progresso: Cem anos de política econômica republicana*. Rio de Janeiro: Campus, 1990.

FURTADO, C. *Formação econômica do Brasil*. Brasília, DF: UNB, 1963.

GARDENAL, Leonardo Antonio Santin. *Café e indústrias no Norte do Paraná*. Dissertação (Mestrado em História Econômica) – FFLCH/USP, São Paulo, 2018.

GÓMEZ, T. El incerto lugar de los ferrocarriles em las políticas públicas (1850

– 1950). In: SOLVEIRA, Beatriz R. (coord). *Presidencia e intervención. Relación retrospectiva entre Gobierno y servicios Públicos*. Córdoba – Argentina: Brujas, 2011.

GOULART FILHO, Alcides; QUEIROZ, Paulo Roberto Cimó. (Org.). *Transportes e formação regional: Contribuições à história dos transportes no Brasil*. 1ed. Dourados, MS: Editora da Universidade Federal da Grande Dourados, 2011. 2 volumes.

GRAHAM, Richard. *Grã-Bretanha e o início da modernização brasileira 1850 – 1914*. Tradução de Roberto Machado de Almeida. São Paulo: Brasiliense, 1973.

GRANDI, Guilherme. *Estado e Capital Cafeeiro em São Paulo*. A Companhia Paulista de Estradas de ferro entre 1930 e 1961. São Paulo: Alameda, 2013.

HARDMAN, Francisco Foot. *Trem fantasma*. A modernidade na selva. São Paulo: Companhia das Letras, 1988.

HOBSBAWM, Eric. *A era dos Impérios 1875 - 1914*. Tradução Sieni Maria Campos e Yolanda Steidel de Toledo. São Paulo: Paz e Terra, 2016.

LAVINE, Robert M. *A velha usina. Pernambuco na federação brasileira, 1889 – 1937*. Tradução de Raul José de Sá Barbosa. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1980.

LOVE, J. Federalismo y regionalismo em Brasil, 1889 – 1937. In: CARMAGNANI, M. (coord). *Federalismos latinoamericanos: México – Brasil – Argentina*. México: Fondo de Cultura Económica, 1993.

LOVE, Joseph L. *A locomotiva: São Paulo na federação brasileira 1889 – 1937*. Tradução de Vera Alice Cardoso da Silva. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1982.

KROETZ, Leandro Rogério. *As estradas de ferro do Paraná 1180 – 1940*. Tese (Doutorado em História Econômica). São Paulo: FFLCH/USP, 1985.

LOEFLER, Walli. *Aspectos da indústria paranaense*. Tese (Doutorado em História Econômica). São Paulo: FFLCH/USP, 2009.

MARCONDES, R. L.; HANLEY, A. G. Bancos na transição republicana em São Paulo: o financiamento hipotecário (1888-1901). *Estudos Econômicos*. (USP Impresso), 2009.

MATOS, Odilon Nogueira de. *Café e ferrovias*. Evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira. São Paulo: Alfa Omega. Sociologia Política, 1974.

MENSAGENS dos Presidentes de Estado do Paraná, 1880 – 1930. Disponível em < <http://ddsnext.crl.edu>>, acessado em novembro de 2022.

MENSAGENS dos Presidentes de Estado de São Paulo, 1880 – 1930. Disponível em < <http://ddsnext.crl.edu>>, acessado em novembro de 2022.

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

OLIVEIRA, Dennison de. *Urbanização e industrialização no Norte do Paraná*. Curitiba: SEED, 2001. p. 33.

OLIVEIRA, Paulo Roberto de. A Constituição dos Estados Unidos do Brasil: limites e interesses regionais. In: 4 ° *Seminário Nacional de História da Historiografia*: tempo presente e usos do passado, 2010, Mariana, MG. Anais do 4º Seminário Nacional de História da Historiografia: tempo presente e usos do passado, 2010.

OLIVEIRA, Paulo Roberto de. *Entre rios e trilhos*: as possibilidades de integração econômica de Goiás na Primeira República. Curitiba - PR: Prismas, 2017.

OLIVEIRA, Paulo Roberto de. Rosa e Gabriel entre o litoral e o interior do Brasil na Primeira República. *Nova Economia* (UFMG), v. 29, p. 651-675, 2019.

OLIVEIRA, Paulo Roberto de. *Um caminho voltado para dentro*: o circuito goiano e as relações entre Goiás e São Paulo na Primeira República. Tese (Doutorado em História Econômica) – FFLCH/USP, São Paulo, 2014.

PERISSINOTO, Renato Monseff. *Estado e capital cafeeiro em São Paulo (1889 – 1930)*. São Paulo: FAPESP: Campinas SP: UNICAMP, 1999. t.1.

PERINELLI NETO, Humberto. *Nos quintais do Brasil*: homens, pecuária, complexo cafeeiro e modernidade – Barretos (1854 – 1931). 2009. Tese (Doutorado em História). Faculdade de História, Direito e Serviço Social – UNESP/ Franca, SP, 2009.

PERINELLI NETO, Humberto. *Era a Paulista uma ferrovia “cata café”?* Apontamentos sobre o comércio de gado e as ferrovias em São Paulo. *Histórica – Revista Eletrônica do Arquivo Público do Estado de São Paulo*, n.32, 2008.

QUEIROÓS, P. R. C. *Uma ferrovia entre dois mundos: A E. F. Noroeste do Brasil na primeira metade do século 20*. Bauru/SP: EDUSC; Campo Grande/MS: UFMT, 2004.

QUIJANO, Aníbal & WALLERSTEIN, Immanuel. La americanidad como concepto, o América em el moderno sistema mundial. *RICS* 134/Diciembre, 1992.

SAES, Flávio Azevedo Marques de. *Crédito e bancos no desenvolvimento da economia paulista 1850 – 1930*. São Paulo: IPE/USP, 1986.

SAES, Flávio Azevedo Marques de. de. *As ferrovias de São Paulo (1870-1914)*. São Paulo: HUCITEC, 1981.

SAUKEF JÚNIOR, Antonio. *Estrada de Ferro Sorocabana*. Uma saga ferroviária. São Paulo: Dialeto Latin American Documentary, 2001.

SILVA, M. S. Federalismo Fiscal no Brasil, 1889 – 1988: competências tributárias, transferências intergovernamentais e coordenação fiscal. *História Econômica e História de Empresas*. VIII.1, 2005.

SILVA, Sérgio. *Expansão cafeeira e origens da Indústria no Brasil*. São Paulo: Alfa ômega, 1976.

SUMMERHILL, William R. *Trilhos do desenvolvimento. As ferrovias no crescimento da economia brasileira 1854 – 1913*. Tradução de Manuel de Assis e Cristina Yamagami. São Paulo: Alfaiatar, 2018.

SUZIGAN, Wilson. *Indústria Brasileira*. Origem e desenvolvimento. São Paulo: Brasiliense, 1986.

VALENTINE, Delmir José. *As atividades da Brazil Railway Company no Sul do Brasil*. A instalação da Lumber e a Guerra na região do Contestado 1906 –1916. Tese (Doutoramento em História). Porto Alegre: PUC, 2009.

VISCARDI, Claudia Maria Ribeiro. *O teatro das oligarquias*. Uma revisão da “política do café com leite”. Belo Horizonte: C/Arte, 2001.

VUGMAN, Gitel. *A Companhia Mogiana de Estradas de Ferro e Navegação*

(1872-1914). Subsídios para o estudo de uma estrada de ferro paulista. Tese (Doutorado em História). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, USP/São Paulo, 1976.

WACHOWICZ, Ruy Christovam. *História do Paraná*. Pota Grossa – PR: UEPG, 2016.

ZAMBONY, M. C. *A Mogiana e o café*. Contribuição para a história da Estrada de Ferro Mogiana. 1993. Dissertação (mestrado em História) UNESP- Faculdade de História, Direito e Serviço Social, 1993.