

que a verificada na antiga região produtora, o Vale do Paraíba (SIMONSEN, 1973). Com isso, aumentou a margem de lucro da cafeicultura, o que gerou a ocupação de novas terras.

Entretanto, à medida que a fronteira agrícola se expandia em direção ao interior aumentava o custo de transporte entre a zona produtora e o porto. A superação desse problema deu-se pela implantação das ferrovias, as quais se constituíram em uma das mais importantes atividades componentes do complexo cafeeiro do oeste paulista. Sua importância pode ser evidenciada através dos inúmeros papéis por elas exercidos. Inicialmente, no processo de expansão da fronteira agrícola, tornando economicamente acessíveis às terras virgens. Rebaixando os custos de produção, ao diminuir os gastos com o escoamento do café das fazendas ao porto de exportação, anteriormente feito por tropas de muares. Contribuíram para diminuir a perda do café no armazenamento e no transporte até o porto, visto que, pela deficiência no transportes por muares, parte da produção de café estragava nas fazendas mais distantes a espera de carregamento, outra porção era extraviada durante o longo período de transporte, devido às precárias condições em que esse serviço era executado. Os benefícios com o estabelecimento das ferrovias trouxeram aos produtores maiores lucros que se materializavam em novos plantios, os quais necessitavam de mais trabalhadores.

A solução viria pela imigração, mas esta acarretava custos com o transporte e a instalação dos imigrantes. Para que esses gastos não recaíssem sobre os lucros do café, visto que, redundaria na queda da taxa de acumulação, a classe produtora, agindo politicamente, conseguiu a solução estatal, ou seja, o Estado de São Paulo se encarregaria por vezes de financiar em parte ou a totalidade dos gastos com a imigração. Posteriormente o Poder Central passou também a financiar essa operação (CARDOSO DE MELLO, 1998). Desse modo, de 10.464 imigrantes chegados ao Estado de São Paulo, em 1872, esse número alcança 936.486 em 1900, atingindo 2,5 milhões em 1930 (SECRETARIA, 1937).

À medida que o negócio do café se expandia,

várias outras atividades econômicas de caráter urbano surgiram e passaram a interagir com a economia cafeeira. A sinergia que essas atividades desempenham com a economia cafeeira é tratada na seção seguinte, cuja análise demonstra como se processou endogenamente o complexo capitalista do oeste paulista.

5 - RELAÇÕES DE PRODUÇÃO NA CULTURA DO CAFÉ EM SÃO PAULO (1886 a 1929)

Alguns fatores que antecederam a economia cafeeira do oeste paulista funcionaram como uma "acumulação primitiva" para o complexo que se estabeleceu a partir de 1886.

Entre 1765-75, a capitania de São Paulo era governada por Morgado de Mateus, figura excepcional nos quadros da administração pombalina; imbuído do espírito iluminista, iniciando o desenvolvimento econômico paulista, a partir da lavoura canavieira que passou a atender o mercado mundial (MATOS, 1990). Tão importante foi este ciclo paulista do açúcar que Ellis Júnior (1951) chega a afirmar que, sem ele, "teria sido impossível a expansão cafeeira e a conquista dos sertões do oeste paulista".

Nas três primeiras décadas do século XIX (1800-1830), o café tornara-se um produto de consumo mundial, e o Brasil alcançou a liderança da produção. Esse produto assumiu as exportações brasileiras e sul-americanas (SIMONSEN, 1973). O centro de produção era o vale do Paraíba, e a zona serrana do chamado "Norte de São Paulo" (MATOS, 1990).

Na segunda metade do século XIX, a ferrovia desempenhou um papel fundamental para viabilizar e expandir a cultura do café em São Paulo. A ferrovia Santos a Jundiá, concluída em 1867, com 140km, financiada pelo capital inglês, foi fundamental para diminuir o custo de escoamento da produção, e melhorar a qualidade do café, pelo menor tempo gasto no escoamento da produção (CARDOSO DE MELLO, 1998). De 1867 a 1929, a rede ferroviária do Estado de São Paulo atingiu 7.100km, destacando-se a década de 1870, em que ocorrera a sua maior expansão,