



Café e Ferrovias à época do Convênio de Taubaté

Flávio Azevedo Marques de Saes¹

Resumo

Neste artigo procuramos mostrar que, à época do Convênio de Taubaté (1906), as relações entre café e ferrovias já são bem mais complexas. Embora exista uma “solidariedade” fundamental (ambos dependem mutuamente um do outro), há também espaço para divergências e conflitos de interesses. O Convênio de Taubaté, por seus resultados, permitiu amenizar ou ocultar tais divergências e conflitos, embora eles permaneçam, dada a própria natureza da relação entre café e ferrovias.

Palavras-chave: Ferrovia, café, conflito de interesses

Coffee and Railroads to the time of the “Convention of Taubaté”

Abstract

In this article we intend to show that, to the time of the “Convention of Taubaté” (1906), the relations between coffee and railroads already are more complex. Although a "basic solidarity" exists (both depending one on the other), it also has divergences and conflicts of interests. The “Convention of Taubaté”, for its results, allowed to soothe or to occult such divergences and conflicts, even so they remains, due to the proper nature of the relation between coffee and railroads.

Key-words: Railroad, coffee, conflicts of interest

¹ Professor Titular do Departamento de Economia da Faculdade de Economia, Administração e Contabilidade da Universidade de São Paulo

Introdução

A relação entre a expansão cafeeira e o estabelecimento de estradas de ferro no Brasil já foi bastante explorada. Tanto na região fluminense quanto na paulista, embora com cronologias distintas, as ferrovias serviram de apoio à cultura cafeeira pois admite-se que sua implantação permitiu substancial redução do custo do transporte realizado pelo sistema anterior – as tropas de mulas.

Um viajante suíço observava, em 1856, que a produção de café em São Paulo não poderia ir além de Rio Claro pois os altos custos do transporte inviabilizariam sua colocação no mercado internacional (dados os preços então vigentes). Sob este aspecto, é inegável a “solidariedade” existente entre café e ferrovias, o que levou muitos a os verem como uma única empresa (até porque muitos dos dirigentes ferroviários eram também cafeicultores).

Neste artigo procuramos mostrar que, à época do Convênio de Taubaté, as relações entre café e ferrovias já são bem mais complexas. Embora exista uma “solidariedade” fundamental (ambos dependem mutuamente um do outro), há também espaço para divergências e conflitos de interesses. O Convênio de Taubaté, por seus resultados, permitiu amenizar ou ocultar tais divergências e conflitos, embora eles permaneçam, dada a própria natureza da relação entre café e ferrovias.

Expansão cafeeira e desenvolvimento ferroviário

A produção de café para exportação no Brasil se firma a partir dos anos vinte do século XIX. A partir da cidade do Rio de Janeiro, as plantações avançaram em direção ao Vale do Paraíba fluminense e depois do paulista, ainda na primeira metade do século. Em torno de 1850, a produção de café já se consolida na região central de São Paulo (cujo centro é a cidade de Campinas), superando o açúcar, até então o principal produto da província.

As estradas de ferro, como inovação tecnológica derivada da Primeira Revolução Industrial, ganharam viabilidade econômica nos anos trinta do século XIX. Instaladas primeiro na Inglaterra, deram origem a um verdadeiro “boom” ferroviário naquele país e na Europa Continental na década seguinte.

No Brasil, a primeira manifestação de interesse do governo pelas estradas de ferro também foi nos anos 30, porém a primeira ferrovia foi inaugurada em 1854. Trata-se da pequena linha da Estrada de Ferro de Mauá, empreendimento privado que teve reduzido sucesso

pois, na década seguinte, foi concluída a primeira linha da Estrada de Ferro D.Pedro II que absorvia, por seu traçado, o eventual transporte que podia ser realizado pela estrada de Mauá. A D.Pedro II, embora incorporada como empresa privada, só viabilizou-se com sua estatização: sua linha, partindo da cidade do Rio de Janeiro, dirigiu-se à zona cafeeira fluminense, tendo seu ponto final na cidade paulista de Cachoeira, também no Vale do Paraíba.

Na década de setenta, uma empresa privada organizada em São Paulo, a Estrada de Ferro São Paulo-Rio de Janeiro, concluiu a ligação entre a capital do país e a da província de São Paulo. No entanto, a linha de Cachoeira a São Paulo foi construída com a bitola de 1,00 m (enquanto a D.Pedro II tinha bitola de 1,60 m), o que obrigava a baldeação de passageiros e cargas (situação incômoda que permaneceu até boa parte do século XX).

A expansão cafeeira no Vale do Paraíba, inclusive o Paulista, precedeu, em grande medida, a instalação da ferrovia na região. Assim, embora a facilidade de transporte possa ter favorecido os fazendeiros de café e, talvez, prolongado a vida econômica de cafezais bastante antigos, não se pode atribuir às estradas de ferro um estímulo expressivo para novas plantações. Os dados disponíveis sobre a produção cafeeira na chamada região norte de São Paulo (que inclui, além do Vale do Paraíba, o litoral norte) são os seguintes²:

| | |
|------|-------------------|
| 1854 | 2.737.639 arrobas |
| 1886 | 2.117.134 arrobas |
| 1905 | 1.804.355 arrobas |
| 1920 | 734.387 arrobas |
| 1940 | 556.996 arrobas |

Pelos dados expostos, o auge da produção cafeeira no vale do Paraíba paulista deve ter ocorrido entre 1850 e 1880; ou seja, nos anos setenta, quando a estrada de ferro chegou à região, as plantações de café já estavam bem estabelecidas. Convém notar que a Estrada de Ferro São Paulo – Rio de Janeiro (depois incorporada à Central do Brasil, nome que a E.F. D.Pedro II adquiriu na República) foi a única linha de grande expressão instalada no vale do Paraíba Paulista, definindo, desse modo, uma situação regional economicamente consolidada e que só viria se modificar, mais tarde, com base na industrialização.

Bem distinta foi a experiência ferroviária no chamado “Oeste” paulista. A primeira linha férrea – a da Santos-Jundiaí – foi concluída

² SAES,1981, p.45.

em 1867³. De Jundiaí a Campinas, a linha foi construída por outra empresa – a Companhia Paulista de Estradas de Ferro – inaugurada em 1872. Ainda na década de 70, a rede ferroviária do “Oeste” se ampliou: a Paulista em direção a Rio Claro, a Mogiana rumo a Mogi e Casa Banca; a Sorocabana em direção a Sorocaba; a Rio Claro em rumo a Araraquara; a Ituana, fazendo a ligação entre Jundiaí, Itu e, mais tarde, Sorocaba. Nos anos oitenta essas linhas foram estendidas até Piracicaba, Ribeirão Preto, Jaú, Botucatu. Em suma, no “Oeste” há uma ampliação constante das linhas férreas, fato que explica o crescimento da extensão das linhas férreas em território paulista⁴:

| | |
|------|----------|
| 1867 | 139 km |
| 1875 | 655 km |
| 1880 | 1.212 km |
| 1890 | 2.425 km |
| 1900 | 3.373 km |
| 1910 | 5.204 km |
| 1920 | 5.516 km |
| 1930 | 7.101 km |
| 1940 | 7.540 km |

Como se observa, o ritmo de expansão é acelerado até 1910, reduzindo-se a partir de então, em parte porque boa parte do território paulista já estava ocupada por linhas férreas. É claro, tratava-se de um sistema peculiar pois praticamente todas as linhas se dirigiam ao porto de Santos, afunilando-se na Santos a Jundiaí. Em suma, um sistema voltado fundamentalmente à exportação de café.

No caso do Oeste, diferentemente do vale do Paraíba, a relação entre a dimensão da rede ferroviária e a expansão das plantações de café se mostra mais visível. Afinal, na década de 70 do século XIX, apenas a região central da Província já tem uma produção bem estabelecida. As demais zonas do Oeste (Paulista e Mogiana) avançavam lentamente. Os dados disponíveis – para 1854 e 1886 - não permitem captar claramente esse fato, mas são suficientes para indicar essa tendência

³ A linha de Santos a Jundiaí foi concedida a Mauá e sócios, que a transferiram para a empresa inglesa The São Paulo Railway Co. Ltd que manteve a concessão até 1946, ano em que foi comprada pelo governo federal.

⁴ SAES, 1981, p.29.

São Paulo: produção de café por Zonas – Mil Arrobas

| | | | |
|---------------|------|-------|-------|
| | 1854 | 1886 | 1905 |
| CENTRAL | 525 | 4.796 | 4.491 |
| PAULISTA | 224 | 2.458 | 7.418 |
| MOGIANA | 82 | 2.367 | 2.145 |
| ARARAQUARENSE | - | - | 5.781 |
| SOROCABANA | - | - | 3.932 |

Fonte: SAES, 1981, p.45

É fácil constatar que a produção cafeeira registra, nesses anos, uma significativa expansão rumo a zonas novas que estão sendo desbravadas pelos trilhos. Admite-se que, por vezes, a linha férrea vai atrás das plantações de café; mas outras vezes, ela avança antes das plantações, estimulando a ocupação de novas áreas. Ou seja, estabelece-se uma dinâmica entre café e ferrovias que induz a contínua expansão dos cafezais. As empresas ferroviárias tinham no café seu principal objeto de transporte: Pode-se dizer que, no período considerado, cerca de 30^a 40% da receita total das empresas ferroviárias (em especial Paulista e Mogiana) provinha do transporte de café. Portanto, o aumento da produção de café representava um lucro potencial para as empresas ferroviárias e também a possibilidade de extensão de suas linhas e ampliação do negócio.

Por outro lado, a implantação dos trilhos estimulava a formação de cafezais mais distantes do porto de Santos porque reduzia o custo de transporte e facilitava sobremaneira a comercialização do café. É claro, portanto, que há, nesse momento, uma identidade de interesses entre os dirigentes das empresas ferroviárias e os plantadores de café, identidade que se manifesta na contínua expansão da produção de café. Essa identidade oculta, durante as fases em que os preços do café se mantinham elevados, um conflito básico de interesses entre quem compra e quem vende os serviços de transporte. Conflito esse que se manifesta quando, pela própria expansão da produção, uma crise da economia cafeeira emerge.

Superprodução, crise e conflitos nas relações entre café e ferrovias

Em sua famosa obra *Formação Econômica do Brasil*, Celso Furtado já havia explicado as razões para a tendência à superprodução cafeeira: dada a abundância de recursos naturais (especialmente a terra, apropriada quase sem custo) e de mão-de-obra (seja pela imigração, seja pelo excedente populacional do setor de subsistência) a

produção de café tendia a se expandir sem o correspondente aumento da demanda. Daí a tendência à superprodução que resultaria, a partir de certo momento, em declínio dos preços.

A relação entre café e ferrovias acima delineada é um dos aspectos particulares do argumento geral de Celso Furtado: a estrada de ferro viabilizava a apropriação de terras mais distantes com custo de transporte reduzido, estimulando assim a ampliação da produção cafeeira.

É evidente que essa ampliação encontra limites; limites esses expressos precisamente na tendência à superprodução que provoca uma crise no mercado cafeeiro, crise essa que detona o conflito entre fazendeiro de café e dirigente de empresa ferroviária.

A primeira década republicana foi o momento em que, pela primeira vez, essas questões apareceram de forma notória na história econômica do café. Vários fatores específicos haviam induzido a intensa expansão das plantações de café nos anos iniciais da República: ciclo de preços elevados no fim dos anos oitenta, expansão das ferrovias rumo ao Oeste paulista, expansão do crédito em decorrência da política bancária republicana (iniciada por Ouro Preto no fim do Império, acentuada por Rui Barbosa como primeiro Ministro da Fazenda republicano e mantida, com restrições, a seguir) e a substancial desvalorização da moeda nacional em relação à libra nos anos iniciais da República e que se prolonga por toda a década (aumentando a receita em mil-réis dos exportadores de café). Uma estatística interessante permite avaliar a dimensão desse crescimento da produção de café em São Paulo

Entradas de café em Santos – mil sacas de 60 Kgs

| | |
|-----------|-------|
| 1889/90 | 1.870 |
| 1890/91 | 2.952 |
| 1891/92 | 3.686 |
| 1892/93 | 3.255 |
| 1893/94 | 1.686 |
| 1894/95 | 4.007 |
| 1895/96 | 3.094 |
| 1.896/97 | 5.105 |
| 1897/98 | 6.153 |
| 1898/99 | 5.570 |
| 1899/1900 | 5.712 |

Fonte: ARAÚJO Fº, 1969, p.172.

Estes dados mostram que, da primeira à segunda metade da década de noventa, houve uma duplicação do número de sacas de café entradas no porto de Santos (e oriundas do chamado Oeste paulista). Se considerarmos o número médio de sacas entre 1885 e 1890, esse número triplica. Portanto, verifica-se substancial aumento da produção de café que, encaminhada aos armazéns situados em Santos, atuava como elemento de pressão sobre os preços.

A isso se soma, nesse momento, uma crise econômica iniciada nos Estados Unidos em 1893. O mercado norte-americano era um grande importador de café e a crise teve impacto sobre a demanda do produto. No entanto, a elevada depreciação do mil-réis nesses anos da década de noventa mais do que compensou a queda do preço internacional de café. Ou seja, apesar do preço do produto no mercado internacional ser declinante, o fazendeiro de café obtinha uma receita em mil-réis por saca exportada igual ou, por vezes, até maior do que a anterior (dependendo da relação entre a queda do preço do café e a desvalorização da moeda nacional). Em suma, a queda do preço no mercado externo era amortecida pela desvalorização da moeda.

É exatamente neste momento que se define um dos pontos centrais do conflito entre café e ferrovias. As empresas de estradas de ferro tinham grande parte de seu custo representada por materiais importados, como combustíveis (carvão), lubrificantes, materiais de reposição. Ora, a cada desvalorização da moeda nacional, o custo para realizar o transporte se elevava. Além disso, começam a surgir pressões dos empregados das ferrovias para elevação dos salários pois, nos centros urbanos, uma grande parte da subsistência dos trabalhadores também era composta por produtos importados.

Desse modo, a desvalorização do mil-réis, que favorecia o exportador de café, cortava os lucros da empresa ferroviária, definindo uma situação de conflito de interesses.

Embora boa parte dos grandes acionistas e dirigentes ferroviários fosse também composta por fazendeiros de café, sua primeira ação foi no sentido de garantir a saúde financeira da empresa de estrada de ferro. Foi assim que, já em 1892, conseguiram uma reforma de seus contratos de concessão pela qual se instituía a chamada “tarifa cambial”: por esta regra, cada vez que houvesse uma determinada desvalorização da moeda, as tarifas dos transportes ferroviários subiriam na mesma proporção, absorvendo, portanto, uma parte dos ganhos, em mil-réis, dos exportadores de café.

A partir de 1896, o declínio do preço internacional do café foi proporcionalmente maior do que a desvalorização do mil-réis, fazendo

com que a receita em mil-réis por saca de café exportado também declinasse. Assim, a receita média por saca, que chegara a 1\$426 em 1895/6, declina a partir de então chegando em \$421 na safra de 1906 (valor inferior a 30% do de dez anos antes). Curiosamente, as estradas de ferro, em meio à crise cafeeira, mantinham lucros elevados pois a produção (e, portanto, o transporte) de café aumentava. As entradas de café entre 1900 e 1906 mantiveram em níveis superiores a 6 milhões de sacas, com duas super-safras: em 1901/2, são mais de 10 milhões de sacas e em 1906/7 mais de 15 milhões de sacas. Evidentemente, os cafeicultores, diante da precária situação em que são colocados, protestam contra o comerciante, contra o exportador, contra o especulador, contra os bancos, etc e também contra as estradas de ferro que mantém seus ganhos com base na tarifa cambial, apesar da crise do setor cafeeiro (SAES, 1986).

Foi essa conjuntura de superprodução em níveis absurdos que levou ao Convênio de Taubaté. Uma supersafra, como a de 1906/7, jogaria os preços “no chão” e levaria à falência inúmeros fazendeiros. Daí aceitar-se, contra os princípios liberais dominantes, a intervenção no mercado cafeeiro a fim de evitar uma catástrofe no setor.

O Convênio de Taubaté (fevereiro de 1906): mecanismos e resultados

As cláusulas fundamentais do Convênio de Taubaté e a forma de sua aplicação são bastante conhecidas. Lembremo-las brevemente.

O governo compraria o excedente de produção de café a fim de criar um estoque que pudesse ser vendido quando houvesse uma safra reduzida; essa compra seria realizada com recursos de empréstimos externos; foi estabelecida uma taxa sobre cada saca de café exportada a fim de pagar os juros e comissões sobre os empréstimos externos e também custos de armazenagem do café. Finalmente, foi proibida a plantação de novos cafezais a fim de evitar o aumento da superprodução.

É inegável que, do ponto de vista comercial, as operações de valorização do café inspiradas pelo Convênio de Taubaté foram bem sucedidas. Os estoques formados nas safras de 1906 e seguintes puderam ser colocadas no mercado até 1912, registrando algum ganho financeiro. Esse sucesso induziu a repetição de novas operações de valorização (em 1917 e 1921) até a adoção, em 1924, do que se chamou a Valorização Permanente do Café (ou seja, a criação de um órgão que intervinha regularmente no mercado para evitar o declínio do preço internacional do produto).

É claro que, no longo prazo, a manutenção de preços elevados num mercado já sujeito a crises de superprodução tenderia a provocar uma crise de enormes dimensões. Por um lado, seria difícil efetivar a proibição de novas plantações quando a rentabilidade do café se mantinha elevada. Por outro, era impossível evitar o surgimento de novos países produtores dado o estímulo implícito no nível de preços vigente. A crise da bolsa de Nova Iorque em outubro de 1929 e a Grande Depressão dos anos trinta delinearão a situação em que a crise de superprodução do café viria à tona.

Estes argumentos evidenciam a inconsistência lógica da valorização do café quando pensada como política de longo prazo. É claro, do ponto de vista político, seria difícil, dado o poder de pressão do setor cafeeiro, evitar que uma política dessa natureza fosse adotada. Mas cabe ainda perguntar como ficou a relação entre café e ferrovias após o Convênio de Taubaté.

Café e ferrovias diante da valorização do café

É inegável que, na perspectiva dos agentes da economia cafeeira, as operações de valorização definidas nos moldes do Convênio de Taubaté alcançaram seu objetivo fundamental: manter o preço internacional do café em níveis satisfatórios. Esse preço tinha caído a 6,54 centavos de dólar por libra-peso na supersafra de 1902/3; na de 1906/7, apesar da safra recorde de 20 milhões de sacas, foi possível reter o preço em 8,25 centavos de dólar. A partir de então, com algumas flutuações, observa-se uma tendência à elevação do preço que atinge 22 centavos de dólar na segunda metade da década de vinte⁵. As exportações brasileiras se estabilizaram entre 10 e 14 milhões de sacas por ano, definindo um período de razoável prosperidade para a cafeicultura, apesar de flutuações ocasionais. No entanto, o excedente da produção sobre as exportações era crescente, denotando a

⁵ Numa análise mais rigorosa seria preciso considerar dois efeitos: a inflação mundial e norte-americana durante a Primeira Guerra Mundial, parcialmente compensada pela deflação do início dos anos vinte, que reduz o valor real da saca a 22 centavos de dólar por libra peso; e também a desvalorização da moeda brasileira após a guerra. Se em 1898, ela atingiu seu mais baixo valor (em torno de 6 dinheiros por mil-réis), há a recuperação do início do século que eleva a paridade para 14 dinheiros por mil-réis, retornando ao nível de 6 nos meados dos anos vinte. Numa análise, preliminar, esses diversos efeitos parecem se compensar, de modo que o aumento do preço da saca de 6,5 para 22 centavos de dólar por libra-peso deve representar um ganho real para os cafeicultores aproximadamente nessa proporção.

inconsistência dos esquemas de valorização no longo prazo. A tabela abaixo apresenta esses dados.

Brasil: Produção, Exportação e Preço Internacional do Café – 1906-1930

| | PRODUÇÃO (mil sacas) | EXPORTAÇÃO (mil sacas) | PREÇO (US\$cents/libra) |
|---------|-------------------------|---------------------------|----------------------------|
| 1906/7 | 20.607 | 13.966 | 8,25 |
| 1907/9 | 11.604 | 15.680 | 7,75 |
| 1908/9 | 13.945 | 12.658 | 7,55 |
| 1909/10 | 15.567 | 16.881 | 7,70 |
| 1910/11 | 11.543 | 9.724 | 9,10 |
| 1911/12 | 14.021 | 11.258 | 11,80 |
| 1912/13 | 13.515 | 12.080 | 13,55 |
| 1913/14 | 13.754 | 13.268 | 12,45 |
| 1914/15 | 15.151 | 11.270 | 10,35 |
| 1915/16 | 15.773 | 17.061 | 9,60 |
| 1916/17 | 13.891 | 13.069 | 9,85 |
| 1917/18 | 15.606 | 10.606 | 9,55 |
| 1918/19 | 11.781 | 7.433 | 11,55 |
| 1919/20 | 8.870 | 12.963 | 19,50 |
| 1920/21 | 17.116 | 11.525 | 19,50 |
| 1925/26 | 15.997 | 13.482 | 22,30 |
| 1929/30 | 29.179 | 14.281 | 20,40 |

Fonte: BACHA e GREENHILL (1992), Apêndice Estatístico

E para as ferrovias? O transporte de café continuou a ser realizado em grandes volumes, garantindo uma base sólida para a rentabilidade do negócio. Na Paulista, as médias anuais oscilaram entre 400 e 500 mil toneladas; na Mogiana em torno de 300 mil sacas e na Sorocabana entre 80 e 100 mil sacas. A estabilidade cambial – observada em dois períodos distintos em que o ponto de ruptura foi a Primeira Guerra – evitava atritos mais severos entre os dois segmentos da economia paulista.

Mas houve uma mudança bastante expressiva nas estradas de ferro de São Paulo à época do Convênio de Taubaté. Convém voltar alguns anos atrás para poder melhor situar essa mudança.

Em 1898, o Brasil entrou em moratória de sua dívida externa. Incapaz de fazer frente aos encargos de juros e amortizações dos empréstimos estrangeiros, viu-se na contingência de suspender os pagamentos e buscar um acordo com os credores. Campos Sales, presidente eleito, antes mesmo de empossado partiu para a Europa onde conseguiu reescalonar a dívida por meio de um empréstimo de consolidação (*Funding Loan*).

Como resultado – ou quase imposição – desse acordo, houve substancial valorização do mil réis que passa do nível de 6 para 14 dinheiros por mil-réis de 1898 a 1906. A estabilidade cambial estimulou investimentos estrangeiros no Brasil, numa época de grande fluxo internacional de capitais. O Convênio de Taubaté, ao exigir a obtenção de recursos externos para o financiamento das compras de excedentes de café, também favoreceu a entrada de capitais estrangeiros. E um dos ramos favoritos do capital estrangeiro foi exatamente o das estradas de ferro (ao lado do transporte urbano e de energia elétrica). Um dos casos de desnacionalização de ferrovias está diretamente ligado ao Convênio de Taubaté ou, mais propriamente, à implementação da política de valorização do café.

O Convênio de Taubaté – um acordo estabelecido entre os Presidentes dos Estados de São Paulo, Rio de Janeiro e Minas Gerais – previa que o governo federal seria o agente da valorização: ou seja, ele não só realizaria as compras, mas também obteria os empréstimos externos necessários para tanto. No entanto, houve grande resistência dos representantes dos estados não produtores de café para a aprovação do programa de valorização na Câmara Federal.

Diante de demora e da situação crítica da lavoura cafeeira, o governo do Estado de São Paulo resolveu iniciar sozinho as compras de café. Obteve um empréstimo externo com essa finalidade, mas a fim de reduzir o peso desse encargo arrendou a Estrada de Ferro Sorocabana, que era de sua propriedade, a um grupo norte-americano que, pelo contrato, se responsabilizou pelos encargos desse empréstimo. Assim, a operação dessa linha passou ao controle do grupo estrangeiro liderado pelo americano Percival Farquhar.

Esse mesmo grupo iniciou, à época, a compra de ações de outras estradas de ferro no Brasil (sem contar portos, empresas de energia, vastas extensões de terra etc). No caso de São Paulo, em pouco tempo o grupo obteve o controle da gestão da Companhia Paulista e da Companhia Mogiana.

No entanto, ao fim da Primeira Guerra Mundial, o grupo – organizado em torno da Brazil Railway Company – entra em declínio, tem decretada a intervenção judicial e cede lugar a novos acionistas, em geral brasileiros.

Trata-se de um episódio inserido nesse período de intenso fluxo internacional de capitais em que o Brasil, favorecido pela credibilidade de uma política que garantia artificialmente a estabilidade cambial, recebeu um grande afluxo de recursos externos. Mas que, como em 1898, o conduziu a uma nova moratória quando, durante a Primeira

Guerra Mundial, cessa o fluxo externo de capitais e o país se viu incapacitado de cumprir com seus compromissos externos.

Evidentemente, não se trata de atribuir diretamente ao Convênio de Taubaté este movimento e suas implicações. Trata-se de entender que o Convênio de Taubaté se inseriu numa ótica de política econômica que acabou por acentuar o desequilíbrio externo que estava, em última análise, entre os problemas que ele procurava evitar.

A conjuntura econômica da Primeira Guerra Mundial se repetiu – *mutatis mutandis*, mas com maior dramaticidade – na década de trinta. No entanto, uma política de defesa do café fundada em recursos internos, e não mais em empréstimos externos, acabou lançando as bases de um processo de industrialização por substituição de importações.

Conclusão

Como vimos, o Convênio de Taubaté procurava enfrentar uma crise no mercado cafeeiro claramente identificada como de superprodução.

A superprodução de café tem raízes na própria natureza de sua produção, como bem argumentou Celso Furtado. Ao seu argumento de ordem geral, adicionamos a noção de que a empresa ferroviária também atuou no sentido de promover a superprodução. A expansão da empresa ferroviária induzia seus dirigentes a sempre estenderem suas linhas para áreas não ocupadas pelo café, oferecendo condições bastante favoráveis para o estabelecimento de novos cafezais. A dinâmica da acumulação de capital ferroviário e a do capital agrário se complementavam na busca de novas áreas para as plantações e para a realização do transporte.

Mas as condições para a acumulação do capital ferroviário e do capital cafeeiro agrário não eram exatamente as mesmas. Procuramos mostrar a emergência de um agudo conflito que acaba por punir o capital agrário – principalmente os pequenos e médios produtores de café. O Convênio de Taubaté permitiu recuperar a solidariedade entre café e ferrovias, garantindo condições para a expansão de ambos em meio a uma situação de crise latente que acaba por explodir em 1929 e se difundir pela década de 1930.

Na verdade, uma conclusão de ordem geral pode ser induzida dessa importante experiência da história econômica do café. Soluções que parecem absolutamente adequadas aos contemporâneos, resolvendo problemas urgentes no curto prazo, podem ocultar verdadeiras armadilhas que terão de ser desarmadas por gerações

posteriores. Café e ferrovias foram vítimas da profunda crise que se abateu sobre a economia brasileira nos anos trinta e muitos não resistiram ao impacto da crise. Talvez esta mensagem possa ser objeto de reflexão nos dias de hoje em que impasses de décadas continuam a punir a economia brasileira por meio da mesquinhez de seu crescimento.

Referências bibliográficas

ARAÚJO FILHO, J. R. Santos, **o porto do café**, Rio de Janeiro: Fundação IBGE, 1969

BACHA, E. e GREENHILL, R. **150 anos de café**, s.l.: Marcelino Martins & E. Johnston, 1992.

SAES, F. **As Ferrovias de São Paulo: 1870-1940**. São Paulo/Brasília: Hucitec/INL-MEC, 1981.

SAES, F. **A Grande Empresa de Serviços Públicos na Economia Cafeeira: 1850-1930**, São Paulo: Hucitec, 1986.