

A EXPANSÃO DOS MEIOS DE COMUNICAÇÃO

Apesar de nas considerações até agora feitas, tivéssimo mostrado a evolução histórica, do problema dos limites entre S. Paulo e Minas Gerais, à vista de valiosos elementos documentais, não nos pareceu que este fosse o único ângulo importante para o entendimento da questão, pois a evolução dos meios de transportes, na área, tem uma importância muito grande nos seus desdobramentos. Assim, parece-nos que mesmo historicamente, a região situada a oeste do rio Sapucaí, sempre esteve muito afastada das outras áreas mineiras, por falta de meios de comunicação e de outro lado esteve sempre mais próxima de S. Paulo, exatamente pela existência destes meios.

Sem dúvida, as primeiras vias de comunicação nesta região foram as trilhas de bandeirantes, que saindo de S. Paulo pelo vale do Paraíba, escalavam a Mantiqueira em demanda às Minas Gerais, como podemos verificar, por exemplo, pelo esplêndido "Roteiro do Caminho de S. Paulo para as Minas Gerais e para o Rio das Velhas", encontrado em "Cultura e Opulência do Brasil" de Antonil¹. Até o final do século XVII o caminho paulista para as Gerais era praticamente o único e o próprio governador Arthur de Sá e Menezes, em 1698, quando visitou a região, fez a viagem por Parati e Taubaté, até encontrar o caminho dos paulistas. Enquanto isso ocorria na região do vale do Paraíba, os paulistas iam gradualmente aumentando o seu conhecimento do sertão além de Jundiá e na terceira década do século XVIII, entre 1722 e 1726, surgiu uma ligação entre S. Paulo e a região dos Goiaes, com uma estrada partindo de Jundiá e passando por Campinas, Mogi-Mirim, Casa Branca, Cajuru, Batatais e Franca, portanto bordejando a região a oeste do rio Sapucaí renunciando as facilidades de comunicações entre esta região e S. Paulo. Efetivamente, esta ligação com S. Paulo irá se ampliando com o passar dos tempos. Assim a descoberta de ouro na região, ao lado das complicações que gerou criou também a necessidade de comunicações e elas irão desenvolver-se incessantemente, mesmo quando terminada a época do ouro e outros interesses econômicos surgirem.

Além destas ligações (pelo vale do Paraíba e pela rota de Goiás), encontramos no século XVIII outra via de penetração para o sul de Minas, partindo diretamente da cidade de S. Paulo, via Atibaia e Bragança. Portanto, à medida que passa o tempo, ampliam-se os meios de comunicação do sudoeste mineiro com as terras paulistas. O ciclo das comunicações chegará à era ferroviária e posteriormente à rodoviária, mas quase exclusivamente voltado para S. Paulo e não para Minas Gerais.

(1) Antonil, João Andre — **Cultura e Opulência do Brasil**, Ed. Nacional, 1967 (Coleção Roteiro do Brasil, V. 2).

Para explicar este fenômeno, nada melhor que a expressão usada por Odilon Nogueira de Matos, quando fala em “captura econômica” da área do Sapucaí, que embora continuasse sempre vinculada a Minas Gerais, do ponto de vista político e administrativo, acabou sendo capturada economicamente por S. Paulo, graças às vias de comunicação que a servem². No desenvolvimento deste processo de “captura econômica” afigura-se importante o papel de Campinas, especialmente após o aparecimento da ferrovia e, sobretudo, com a criação da Mogiana nos fins do século XIX.

Por outro lado, a ligação entre regiões que hoje pertencem a Minas Gerais e Goiás, com S. Paulo é antiga, como atestam viajantes que percorreram as regiões de Jundiá e Campinas na era das tropas e dos carros puxados por animais³.

Após a construção da “São Paulo Railway”, (SPR) o papel de Jundiá, como “nó de comunicação” amplia-se, transformando-a no início do funil que conduz ao porto de Santos, dando-lhe grande movimentação. Entretanto, paulatinamente Jundiá vai sendo superada por Campinas, que se tornará, no final do século XIX, o maior centro de comunicações de S. Paulo. Naturalmente, alguns fatores concorreram para isto e deles a localização geográfica de Campinas, parece-nos da maior importância. Localizada na região de contato entre o planalto cristalino e a depressão periférica, a cidade apresentou melhores condições topográficas para centralizar as comunicações, pois para quem vem do litoral para o interior, nota facilmente que o relevo, além de Campinas, ameniza-se com características áreas aplainadas, sem a movimentação apresentada próximo de Jundiá, com as serras dos Cristais e do Japi⁴.

A localização de Campinas, exatamente sobre a zona de contato de duas áreas diferentes do relevo paulista, deu-lhe um caráter da “boca de sertão que logo se transformará em lugar de passagem obrigatória, para os que em demanda do litoral, viessem de regiões mais afastadas, como Franca, Ribeirão Preto, Araraquara e depois do Sul de Minas e até Goiás. Neste ponto poder-se-ia perguntar por que Jundiá não desempenhou esse papel, pois era o fim da linha férrea vinda de Santos, e portanto, teoricamente, o caminho mais fácil para quem pretendesse exportar. Novamente surge o fator geográfico a favor de Campinas que oferecia maiores facilidade-

(2) Matos, Odilon Nogueira — *Café e Ferrovias*, São Paulo, Alfa-Omega, Sociologia e Política — 1974.

(3) Kidder, Daniel — *Reminiscências de Viagens e Permanência no Brasil* — Tradução de M. N. Vasconcelos, São Paulo, Martins, 1940, Biblioteca Histórica Brasileira, Vol. 3.

Von Martius C. Ph — *Viagem ao interior do Brasil*. Tradução de Lúcia Furquim Lahmeyer, Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1938.

(4) Ab'Saber, Aziz N. — *Geomorfologia do Estado de São Paulo*, em “Aspectos da Terra Bandeirante” — IBGE — Rio de Janeiro, 1954.

des para irradiar as vias de comunicações, ficando Jundiáí como um ponto de passagem na rota interior-Santos.

Aliás, esse papel de Campinas fora previsto por J.J. Von Tschudi, quando afirmou com convicção, que o comércio de Campinas deveria se expandir com o aparecimento da ferrovia, exatamente pela sua localização⁵.

Para comprovar esta afirmação, bastaria observar os mapas I e II utilizados por Odilon Nogueira de Matos⁶ sobre a evolução ferroviária de S. Paulo. No mapa nº 1, referente ao séc. XIX, já se observa a cidade de Campinas como centro de comunicações mais importante que Jundiáí, com fundação da Mogiana e os primeiros trechos da Paulista. É bastante significativo observar também, que a Mogiana, na sua expansão, segue de forma geral a antiga estrada dos Goiases, passando por Mogi-Mirim, Mogi-Guaçu, Casa Branca, Batatais, Franca e a divisa com Minas Gerais, no rio Grande, alcançando depois Uberaba e Araguari, já em território mineiro, onde aliás, esta última cidade permanece até hoje como ponto terminal da antiga ferrovia. Por outro lado, a Paulista irá mais para o centro do Estado, seguindo a expansão do café, mas canalizando todo o escoamento pelo funil que começa em Campinas.

No mapa nº II, referente ao séc. XX, mais precisamente de 1900 a 1940, quando praticamente ficou encerrado o movimento expansionista das ferrovias paulistas, notamos que a maior parte do território paulista está ligado a Campinas, que se torna um entroncamento ferroviário de real grandeza, irradiando linhas férreas para várias direções e todas de grande importância (Mogiana, Paulista, Sorocabana, Funilense e Ramal Férreo). Enquanto isto ocorre com Campinas, Jundiáí torna-se praticamente um ponto de passagem, na ligação principal com o interior e irradia apenas duas linhas férreas de importância secundária que são a Bragantina e um ramal da Sorocabana para Piracicaba, originário da antiga Ituana.

Além do viajante citado, esta posição geográfica de Campinas não escapou também ao missionário Daniel Kidder, que viajando pelo interior de S. Paulo assim se expressa: "o caminho pelo qual viemos do litoral só dava passagem para animais, mas a partir desse lugar, (proximidades de Campinas), pode-se viajar com carruagens por cerca de trezentas milhas"⁷. É evidente o exagero da observação, mas sem dúvida demonstra que o missionário observou bem a localização geográfica da região de Campinas, exatamente no limite entre o planalto cristalino e a depressão periférica. Curiosamente, as previsões dos dois viajantes estrangeiros acabaram concretizando-se, pois Campinas veio a se tornar um centro de dispersão de vias de comunicações terrestres, atingindo vastas áreas do território nacional.

(5) Tschudi, J. J. Von — Viagens às Províncias do Rio de Janeiro e São Paulo, 173".

(6) Matos, Odilon Nogueira *Obra citada*, págs. 131 e 132.

(7) Kidder, Daniel — obra citada.

Interessa notar que as ferrovias, que transformaram Campinas num grande centro de Comunicações, nasceram, como bem mostra Odilon Nogueira de Matos⁸, em função da expansão da cultura cafeeira no interior de São Paulo. Segundo o mesmo autor, foram verdadeiras obras destinadas a “catar café” no interior e transportá-lo para Santos, o porto de embarque para a exportação. Esta função inicial das ferrovias, que de Campinas demandavam ao interior, especificamente a Paulista e a Mogiana, aos poucos foi-se transformando, na medida em que as áreas de café se transferiam para outras regiões, em elo de ligação bastante estreito entre Campinas e as áreas por elas atingidas, mesmo quando estas regiões não eram paulistas. Passa então, a ser notável a influência paulista no Triângulo Mineiro e zona Sudoeste de Minas, onde até recentemente as cidades aí localizadas não tinham, praticamente nenhuma ligação com Belo Horizonte e todas suas atividades estavam voltadas para São Paulo. Era então comum que as populações destas regiões freqüentassem Ribeirão Preto, Campinas, São Paulo e outras cidades paulistas, para seus negócios, estudos, assistência médica, abastecimento etc.

Outro ponto digno de menção no que se refere à localização de Campinas e seu papel de “nó de comunicações”, é que ela não seguiu o destino normal das cidades que foram centros produtores de café e que depois de ultrapassados pela marcha das plantações da rubiácea estagnaram, pois Campinas continuou a prosperar, mesmo depois da passagem do café, quando a cidade teve a sua estrutura econômica transformada, pois tornou-se gradativamente um centro de abastecimento para as áreas atingidas pelas vias de comunicações que se ligavam. Observa-se igualmente, que tendo sido durante algum tempo, verdadeira “boca de sertão” e “ponta de trilhos”, Campinas não sofreu nenhum processo de involução quando os trilhos se prolongaram, fenômeno encontrado em tantas outras cidades, conforme notou Elza Coelho de Souza Keller em suas “Notas Sobre a Evolução da População de São Paulo”⁹. Esta autora mostra que muitas cidades, enquanto foram pontas de trilhos, tornaram-se movimentadas e florescentes, decaindo com o prolongamento dos mesmos. No caso de Campinas o contínuo aumento da população, notado em dados disponíveis nos mostram um processo também contínuo, conforme quadro a seguir:

(8) Matos, Odilon Nogueira — obra citada.

(9) Keller, Elza C. de S. — em *Aspectos Geográficos da Terra Bandeirante*, IBGE (CNG), Rio de Janeiro, 1954, págs. 209 a 236.

Ano	Nº de Habitantes	Fonte
1819	6.000	Saint-Hilaire — Monografia História de Campinas, IBGE — 1952 — RJ
1873	6.689	Matos, O.N. — "Campinas no Recenseamento do Mal. Müller" — Revista da U.C.C. nº 29 e 30 — 1966
1890	50.000	ALMANACH do Est. de S. Paulo — 1890 — J. Seckler
1920	106.000	Keller, Elza C. de S. — Aspectos da Terra Bandeirantes — IBGE (GNG) R. J. — 1954
1940	131.642	IBGE — Recenseamento
1950	155.358	IBGE — Recenseamento
1960	219.303	IBGE — Recenseamento
1970	375.846	IBGE — Recenseamento
1980	800.000	Estimativa da Prefeitura

Assim sendo, mesmo muito próxima à capital, Campinas suporta a concorrência daquela, exatamente por sua magnífica posição de porta de entrada para o interior e início do "funil de exportação" que se delineou a partir da SPR e depois da Paulista. Graças, portanto, à sua localização e a seu desenvolvimento, Campinas vai estendendo sua influência e, conseqüentemente a influência de São Paulo a outras regiões, na medida em que se construíram as vias de comunicações, isto é, as ferrovias.

Esta influência paulista vai, como afirmamos antes, atingir regiões de Minas Gerais, graças aos ramais que a Mogiana lança ao longo de seu tronco, que por sua vez irá adentrar o Triângulo Mineiro até Araguari. Assim, além da linha tronco da Mogiana, os ramais de Sapucaí, via Itapira; o de Poços de Caldas e o de Guaxupé-Jureia indo depois a São Sebastião do Paraíso e Passos, são de grande importância no entrosamento do sudoeste mineiro com São Paulo. Estes ramais datam do final do séc. XIX (1880 — 1890), e, inicialmente pretendiam aproveitar a expansão cafeeira na região, mas irão realizar tarefa muito mais ampla, que será ligar intimamente estas áreas mineiras a São Paulo, não só no setor econômico, mas de forma global. Assim o sudoeste mineiro lê o jornal paulista, discute os problemas paulistas, sejam eles culturais, políticos ou esportivos e transforma-se em verdadeiro prolongamento de São Paulo, em todos os aspectos, menos o administrativo, e as ferrovias estavam substituindo os antigos caminhos para São Paulo, que tantas vezes as autoridades mineiras tentaram fechar sem muito sucesso.

Até a década de 1960, há números que demonstram claramente esta situação, como notou J. D. Tírico¹⁰, ao afirmar que entre os

(10) Tírico, J. D. — Geoturismo em Poços de Caldas — "Revista da Universidade Católica de Campinas", nº 29/30 de 1966.

visitantes de Poços de Caldas, 78% eram paulistas, pois a Mogiana continuava a ser praticamente o único meio de acesso à bela cidade mineira. Evidentemente, esta situação devia-se à dificuldade de os mineiros, residentes em cidades mais distantes, assim como os cariocas e fluminenses, em alcançar a cidade por falta de meios de transportes diretos, enquanto a Mogiana continuava a conduzir visitantes paulistas para a famosa estância mineira.

É também bastante significativo, que mesmo após o término da expansão ferroviária, as regiões mineiras do sudoeste, sejam alcançadas por rodovias asfaltadas provenientes de São Paulo antes que se concretizassem ligações deste tipo com Belo Horizonte, o que só ocorreu bem mais tarde. Desta forma, a dependência para com São Paulo continua, mesmo com a era rodoviária.

Nesta expansão da influência paulista às regiões de Minas, parece-nos importante o papel desempenhado pela diferença de bitolas existentes entre a Mogiana e a Paulista, pois obrigava a uma baldeação em Campinas, para alcançar-se São Paulo, e isto tornava mais cômodo realizar negócios naquela cidade, ponto inicial da Mogiana. Evidentes são pois as vantagens para Campinas, que estenderá sua influência por vastas áreas cortadas por aquela ferrovia, exercendo por muito tempo o papel de capital regional, quer no campo econômico quer no Cultural.

Já o mesmo não se deu com as áreas cortadas pela Paulista, pois esta ferrovia constituía um meio direto de se atingir a capital, sem necessidade de baldeação, fazendo com que o papel que Campinas representava para a Mogiana fosse representado por São Paulo.

Evidentemente, à medida em que o tempo transcorria, desde a criação da Mogiana em 1872, até nossos dias, o papel de Campinas foi sendo alterado, pois em muitos casos acabou sendo desempenhado por outras cidades, também paulistas, como Ribeirão Preto, que ainda hoje exerce de maneira clara o papel de capital regional de vasta área de São Paulo e também de Minas Gerais. Isto ocorreu como solução natural, pois as regiões mineiras ligadas a São Paulo, economicamente, procuraram manter estas ligações, porém escolhendo os pontos de contatos mais próximos e portanto mais vantajosos para sua economia. Assim, Poços de Caldas, Ouro Fino, Jacutinga e outras continuaram ligadas estreitamente a Campinas, mas por exemplo, São Sebastião do Paraíso, Passos e outras, preferiam Ribeirão Preto em virtude das ligações rodoviárias surgidas ou aperfeiçoadas com a pavimentação asfáltica. Entretanto, isto apenas vem confirmar a dependência destas regiões a São Paulo até hoje, pois apesar de ligadas por rodovias asfaltadas à capital mineira, estas áreas preferem o contato com as cidades paulistas, pois as distâncias são bem menores e os hábitos econômicos persistem.

Para ilustrar basta olharmos a situação atual quanto às distâncias entre as cidades do sudoeste mineiro e a capital do Estado e a cidade de São Paulo:

Poços de Caldas	— 491km de Belo Horizonte e 270km de S. Paulo;
S. S. do Paraíso	— 401km de Belo Horizonte e 350km de S. Paulo;
Passos	— 345km de Belo Horizonte e 420km de S. Paulo;
Pouso Alegre	— 396km de Belo Horizonte e 198km de S. Paulo;
Itajubá	— 418km de Belo Horizonte e 246km de S. Paulo;
Ouro Fino	— 445km de Belo Horizonte e 230km de S. Paulo;

Podemos, ainda, observar facilmente que Campinas continua a exercer seu papel de “nó de comunicações” em relação ao SO mineiro, como o prova o grande movimento dos ônibus que estabelecem ligação entre as duas regiões, demonstrado pelo quadro, a seguir:

Cidades de Minas	Empresas de Ônibus	Horários Diários P/Campinas
1 — Poços de Caldas	02	30 cada 24 horas
2 — São S. do Paraíso	02	08 cada 24 horas
3 — Itajubá	01	05 cada 24 horas
4 — Passos	01	05 cada 24 horas
5 — Guaxupé	01	07 cada 24 horas
6 — Jacutinga	01	11 cada 24 horas
7 — Ouro Fino	01	07 cada 24 horas
8 — Pouso Alegre	01	17 cada 24 horas
9 — Monte Sião	01	02 cada 24 horas
10 — Muzambinho	01	01 cada 24 horas

Além dos problemas de distâncias, parece-nos que a própria estrutura econômica do País, voltada para a exportação de produtos primários, como é o caso do café, força o sudoeste mineiro a manter-se ligado a São Paulo, pois a rota de escoamento via Campinas — São Paulo — Santos é bem menor que qualquer ligação via Belo Horizonte com o litoral. No momento atual, esta tendência parece-nos longe de desaparecer, pois o ressurgimento de cafezais na citada região mineira é fato inconteste, após os problemas vividos pelo norte do Paraná, com as intempéries. Regiões como a de São Sebastião do Paraíso estão replantando café em largas escalas e sua produção tem tendência a aumentar nos próximos anos e, evidentemente, o seu destino será o porto de Santos¹¹.

(11) Levando-se em conta que Belo Horizonte está situada a 460km do Rio de Janeiro e a 450km de Vitória, seus dois escoadouros marítimos e que São Paulo está a 60km de Santos fica evidente a vantagem de exportar produtos da região sudoeste mineira, por São Paulo e não por Belo Horizonte.

Isto virá, sem dúvida, reativar os laços econômicos entre os dois estados, numa área que diminuirá muito com a decadência do café no sudoeste mineiro. Portanto, a ação econômica dos meios de transportes, principalmente a ferrovia e, no caso específico a Mogiana e seus ramais e, posteriormente as rodovias exerceram tanta influência no sudoeste mineiro que provocou uma perfeita identificação desta região com a terra bandeirante, fazendo praticamente desaparecer o problema de fronteiras, tão dificilmente marcadas como vimos anteriormente.

*

*

*