

O caminho para o interior: a importância do abastecimento para a expansão das economias paraense e paulista na Primeira República^a

The road to the interior: the importance of supply for the expansion of the economies of Pará and São Paulo in the First Republic

Paulo Roberto de Oliveira^b 

Universidade Federal do ABC, Bacharelado em Ciências
Econômicas, São Bernardo do Campo (SP), Brasil

Resumo: A implementação da República no Brasil, em 1891, após mais de 60 anos de regime imperial, trouxe novas possibilidades a diferentes estados, sobretudo àqueles que possuíam larga produção de itens ligados ao mercado externo, como o Pará, com a borracha, e São Paulo, com o café. Isso porque, a partir daquele momento, as unidades federadas passaram a ter direito exclusivo sobre a cobrança do imposto de exportação. Contudo, ao mesmo tempo, um dilema se apresentava: como continuar um processo de expansão em economias especializadas e com população em crescimento que demandava um volume cada vez maior de alimentos? Tendo isso em vista, este artigo busca explorar essa questão, observando como paraenses e paulistas lidaram com esse problema e como ele esteve ligado à necessidade de suprir demandas e de ascender aos mercados do interior do Brasil.

Palavras-chave: Primeira República brasileira. Integração econômica. Abastecimento.

Editora responsável: Talita Alves de Messias | DOI: 10.29182/hehe.v29i2.1101

^a Submissão: 16/10/2025 | Aprovação: 12/05/2026 | Publicação: 25/06/2026

^b paulo.o@ufabc.edu.br

O autor declara não haver conflito de interesse. Os conteúdos utilizados na pesquisa encontram-se no manuscrito.



Esta publicação está licenciada sob os termos
de Creative Commons 4.0 Internacional

Abstract: The establishment of the Republic in Brazil in 1891, following more than sixty years of imperial rule, created new opportunities for different states, particularly those with significant export-oriented production, such as Pará, with rubber, and São Paulo, with coffee. This shift occurred because, from that moment onward, the federative units gained the exclusive right to levy export taxes. At the same time, however, a dilemma emerged: how could the expansion of specialized economies be sustained alongside a growing population that required an increasingly large supply of food? In this context, this article aims to examine this issue by analyzing how the populations of Pará and São Paulo addressed this challenge, as well as how it was connected to the development and increasing importance of the Brazilian domestic market.

Keywords: First Brazilian Republic. Economic integration. Supply.

JEL: N76. N56. N96.

Introdução

Um analista desavisado que se debruçasse sobre a economia brasileira na década de 1930 observaria um processo acelerado de integração do mercado interno e de avanço da industrialização. Ao voltar sua análise para os dados, notaria claramente o predomínio de um estado, São Paulo, líder do processo e com circuitos comerciais que se espalhavam rumo ao interior do Brasil. Apesar disso, essa posição ostentada por São Paulo no início da quarta década do século XX não estava dada ao final do século XIX. Se voltarmos nossas atenções para a última década daquele século, aurora do regime republicano brasileiro, notaremos um papel já destacado dos paulistas no campo econômico e a sua liderança na contestação ao regime imperial. Constataremos, todavia, um mercado interno fragmentado, com economias regionais pouco articuladas ou voltadas para o exterior, com uma integração ainda em construção – ou com uma integração lenta.¹

Àquela altura, apurando o olhar, seria possível identificar outra economia regional que passava por um processo de expansão econômica muito parecido, calcado na exportação de um item de grande aceitação no mercado mundial: o Pará, com a borracha. Além de se encontrarem na bonança possibilitada por esse contexto, paraenses e paulistas também compartilhavam um problema que poderia prejudicar, ou mesmo frear, a sua expansão econômica: a crescente necessidade de acesso à produção de alimentos em épocas de aumento populacional. Em um mercado pouco integrado fisicamente, a busca por essas fontes, para ambos os estados, passava pela necessidade de acesso ao mercado interior, a regiões que poderiam produzir os itens necessários. Este artigo pretende investigar como paraenses e paulistas lidaram com a questão do abastecimento e como ela se articulava à saúde das economias exportadoras, às articulações políticas nacionais e ascensão sobre o mercado interno, oferecendo, ao final, uma explicação sobre a diferenciação paulista durante o período.

¹ Podemos compreender como integração lenta aquela apta a cumprir o papel de articulação entre diferentes regiões sem a densidade requerida em tempos de acelerada urbanização e consequente aumento populacional ou, então, em épocas de necessidade de aprofundamento dos fluxos comerciais por processos de industrialização. Diz respeito a um tipo de integração que, em termos braudelianos, estaria próxima às estruturas do cotidiano, até o seu limite superior (Braudel, 1995).

Para isso, o artigo será dividido em três partes, além desta introdução. A primeira, *Paraenses e paulistas na transição republicana*, contextualizará as duas economias ao início do período e as possibilidades e dilemas colocados pelo novo ambiente institucional. A segunda parte, *Os meios de transportes e a produção alimentícia como limites à expansão das economias regionais*, explorará, por meio de bibliografia consolidada e produções mais recentes, a maneira como os paulistas lidaram – e resolveram – a questão do abastecimento e como esta se articulou à ascensão sobre o mercado interno. Em um segundo momento, investigará a mesma questão em relação ao estado do Pará. Em seguida, oferecerá uma interpretação sobre a diferenciação de ambas as economias durante o período e os motivos que podem ter levado ao sucesso paulista na resolução dessas questões e a dificuldade enfrentada pelos paraenses. Por último, trará breves considerações finais.²

1. Paraenses e paulistas na transição republicana

A penúltima década do século XIX pode ser considerada um momento de síntese. O Império brasileiro enfrentava o seu período mais crítico desde a sua fundação em 1822. Meio século após a construção Saquarema,³ o pacto imperial parecia submergir sob o peso das aceleradas transformações da economia e da sociedade brasileiras, conjugados à herança colonial persistente.⁴ Ao mesmo tempo que os movimentos da sociedade juntavam-se ao descontentamento político no enfrentamento ao Segundo Reinado, abria-se a possibilidade de uma descentralização que desse às elites regionais a possibilidade de superação da desarticulação interna herdada dos séculos

² Para alcançar estes objetivos foram utilizadas diferentes fontes, as principais delas as Mensagens de Presidentes/Governadores de estados, disponíveis em: <<https://catalog.crl.edu/Record/b984bd94-8e94-50d5-96eb-0d8a5cbcc0f1>>.

³ Matos (2004) possui uma interpretação da construção do Estado brasileiro segundo a qual, a partir da ascensão de D. Pedro II, as elites regionais foram chamadas para a administração do Estado, sob domínio dos grupos conservadores, sobretudo dos Saquaremas do Rio de Janeiro. Esse pacto pautava-se pela conservação de seus interesses, como a escravidão e a estrutura econômica herdada da colônia.

⁴ Para uma compreensão sobre a herança colonial e seus desdobramentos para a formação do mercado interno brasileiro, ver: Prado Júnior (1967); Novais (2005). Para aprofundar a análise sobre a persistência da escravidão para a formação da economia e sociedade brasileiras, ver: Nascimento (2019) e Gonzales (1988).

de colonização – pretensão manifesta nos diferentes movimentos republicanos e concretizada na Constituição de 1891.⁵

Apesar de suas especificidades, havia algo que unia os movimentos republicanos paulista e paraense: a existência de grupos nacionalmente alijados do poder que se articulavam contra a política e contra a estrutura econômica imperial, sobretudo no que dizia respeito à centralização administrativa e econômica. Angela Alonso (2002) afirma que o *tertius* republicano era engrossado por pessoas que não vinham dos partidos e dos grupos econômicos tradicionais, o que evidencia a existência de grupos não representados pelo sistema político. No caso tanto de São Paulo quanto do Pará, aqueles que defenderam a República e com ela ascenderam possuíam essa característica, com uma grande diferença: enquanto em São Paulo os paulistas ligados à economia local predominante lideraram o processo – articulados em torno dos negócios do café –, no Pará foram os que se opunham ao predomínio dos grupos econômicos que administravam a província durante o Império (Farias, 2016). Em outras palavras, a vitória dos movimentos republicanos atendeu às demandas por autonomia de diferentes elites regionais, sobretudo, dadas as configurações referentes à distribuição de impostos, àquelas que possuíam produtos de exportação relevantes. Pela carta de 1891, cabia aos estados o direito exclusivo de arrecadação do imposto sobre exportações.

A promulgação da Constituição dos Estados Unidos do Brasil significou, de certa forma, a concretização de um novo pacto entre as diferentes elites regionais. Contudo, a república não foi capaz de cumprir as promessas feitas com relação à modernização e ao crescimento econômico, ao menos não para ambas as regiões; se tanto São Paulo quanto Pará colheram dividendos iniciais, foram os paulistas que consolidaram a sua posição política, possuindo a segunda maior representação da Câmara Federal – o que se mostraria determinante para o desdobramento de suas pretensões.⁶

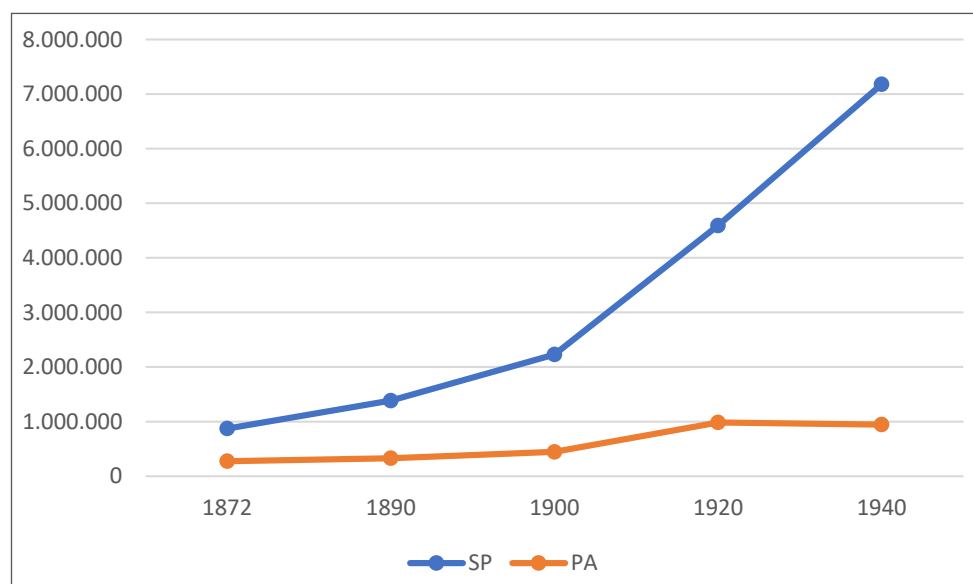
⁵ Sobre os movimentos políticos ao final do século XIX, ver: Chalhoub (1990); Machado (2010) e Alonso (2002; 2015).

⁶ Havia 205 deputados, provenientes de: Minas Gerais, com 37 cadeiras; Bahia e São Paulo, 22; Pernambuco e Rio de Janeiro, 17; Rio Grande do Sul, 16; Ceará e Distrito Federal, 10; Pará e Maranhão, 7; Alagoas, 6; Paraíba, 5; Piauí, Rio Grande do Norte, Sergipe, Paraná e Santa Catarina, 4; Goiás, 3; Amazonas, Espírito Santo e Mato Grosso, 2.

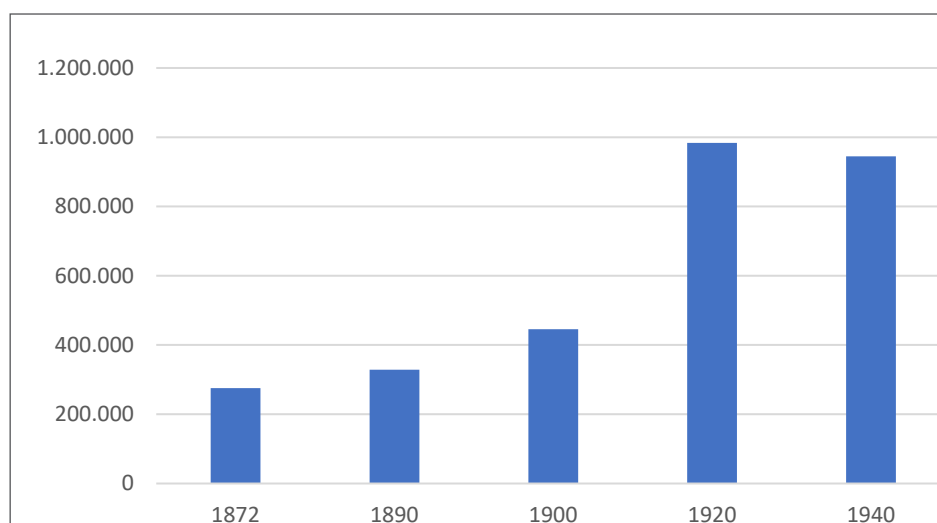
A herança colonial, mesmo após mais de meio século da Independência, marcou a trajetória e colocou dilemas para as economias paulista e paraense já nas primeiras décadas republicanas. O hábito português de se arrastar feito caranguejos pelo litoral, nas palavras de Frei Vicente de Salvador, fez com que, ao ocaso do século XIX, o Brasil não possuisse um mercado interno integrado, o que dificultava e se colocava como limite à integração econômica entre regiões que poderiam produzir itens importantes para o mercado interno e aquelas que demandavam itens alimentícios em momento de expansão populacional, como era o caso de Pará e São Paulo. Eram os efeitos da descolonização, ou independência, sem decolonialidade (Quijano; Wallerstein, 1992), na qual, mesmo após a independência, persistiram as características econômicas, políticas, culturais e sociais plantadas na colonização. Em outras palavras, ao mesmo tempo que o Estado brasileiro se apresentava como articulado do ponto de vista político após décadas de construção Saquarema (Mattos, 2004), do ponto de vista econômico o território padecia com a falta de integração, com consequências agravadas em regiões que passavam por um considerável processo de expansão econômica e populacional.

A mudança institucional decorrente do golpe republicano de 1889 colocou São Paulo e Pará em condições privilegiadas na recém-criada federação. A Constituição de 1891, no que tange à distribuição de impostos, favoreceu os estados exportadores ao deixar a estes os direitos exclusivos sobre o imposto de exportações. Assim, o movimento ascendente daquelas economias regionais que vinha das últimas décadas do século XIX, pautado pela produção de itens para o mercado mundial – a borracha e o café –, foi potencializado.

Ainda assim, naquele momento, a parca integração do mercado interior colocava limites à expansão econômica do Pará e de São Paulo. Mesmo com uma estrutura de exportação já existente e com a modernização de seus portos, havia a necessidade de abastecimento para dar conta da expansão populacional acentuada.

Gráfico 1 – População residente, São Paulo e Pará (1872-1940)

Fonte: *Estatísticas do século XIX* (IBGE).

Gráfico 2 – População residente do Pará (1872-1940)

Fonte: *Estatísticas do século XIX* (IBGE).

A evolução populacional em ambos os estados – apesar da diferença de grandeza – tinha como base a expansão da economia exportadora. O estado de São Paulo apresentou crescimento acelerado entre 1890 e 1920, quando a população praticamente dobrou. O crescimento continuou acentuado nas décadas seguintes. A população do estado do Pará – destacada no Gráfico 2 – cresceu de forma acentuada até 1920, com estagnação entre 1920 e 1940. Apesar das diferenças entre os produtos e das parti-

cularidades econômicas de cada região, uma questão se impunha: como garantir o sustento da população enquanto as economias se expandiam e se especializavam em um único item voltado para o mercado externo?

2. Os meios de transporte e a produção alimentícia como limites à expansão das economias regionais

2.1 São Paulo

Há diferentes casos perceptíveis de limites impostos à expansão de economias regionais durante a Primeira República pelos deficientes meios de comunicação e a consequente falta de integração do território nacional. Há casos como o de Goiás, em que os administradores locais pleiteavam a ferrovia como fator decisivo para a expansão da economia local – partia-se, nesses casos, da compreensão de que havia mercado consumidor que absorveria tais itens. Era o fascínio pela ferrovia, presente em diferentes elites locais no período, como tratado por Foot Hardman (1998). Há um segundo caso, foco desta reflexão, em que as economias locais tinham como problema a necessidade de abastecimento de itens para o consumo da população em épocas de progressão demográfica e econômica. Nesse caso, podemos enquadrar São Paulo e Pará no período investigado.

Como pode ser visto a partir dados apresentados no Gráfico 1, São Paulo possuía uma população que aumentava de forma significativa. Isso acontecia, como já demonstraram estudos locais, por conta das características dos negócios do café, muitos deles realizados nas cidades (Cano, 1977; Mello, 1998). Wilson Cano compreende que essa configuração da economia cafeeira, com diferentes atividades integradas, rurais e urbanas, formou um complexo econômico que resolvia os problemas à medida que eles surgiam. Entre esses problemas, estava a questão do abastecimento, resolvido por meio da criação de um setor voltado a essa atividade, o que também é analisado por outros autores, como João Manuel Cardoso de Mello. Mello destaca a importância do fornecimento de itens alimentícios a preços razoáveis para a reprodução da economia paulista, o que, segundo ele, em concordância com Cano, ocorreu por meio da criação de um setor mercantil de produção de alimentos, dentro das fronteiras do estado de São Paulo (Mello, 1998). Desse modo, o que era um limite transfor-

moou-se em solução, com a criação de mais um *locus* de investimento rentável dentro das fronteiras paulistas.

A importância da produção alimentícia também pode ser demonstrada pela maneira como os trabalhadores contratados para formar os cafezais no estado preferiam, em muitos casos, receber parte de sua remuneração por meio da exploração dos espaços entre as ruas de café para o cultivo de itens que poderiam ser vendidos nas cidades (Faleiros, 2010). Além disso, essa produção poderia ser amplamente vantajosa para o complexo cafeeiro, uma vez que constituía relações não capitalistas de produção que sustentavam relações capitalistas (Martins, 1979).

Todavia, alguns aspectos dessa interpretação – como os limites das fontes consultadas – levaram à amenização do problema. Entre os dados analisados por Wilson Cano, por exemplo, não são considerados aqueles relativos ao comércio terrestre, por estradas de rodagem ou ferrovias.⁷ Se voltamos às fontes, a preocupação com o abastecimento aparece de maneira muito mais enfática, e, como não poderia deixar de ser, os atores históricos labutavam na busca de soluções sem ter certeza de que elas seriam alcançadas. Nesse aspecto, a produção de gado e cereais apresentou-se como preocupação central de diferentes grupos paulistas, administradores estaduais e administradores de ferrovias.

Por exemplo, em diferentes anos, os administradores do estado de São Paulo notaram os limites da produção de gado. Em 1922, o governo admitia que São Paulo não era um grande criador, mas um território de engorda do gado vindo de Goiás e Mato Grosso (MPESP, 1922, p. 89).⁸ Para superar essa situação, foram criados incentivos para a abertura de estradas que facilitassem a passagem de gado daquelas regiões rumo ao frigorífico de Barretos (SP). Os limites da produção de outros itens alimentícios também eram notados durante o período, com a necessidade de importação de outros estados, ao mesmo tempo que eram levadas adiante ações que visavam ao aperfeiçoamento da agricultura local. Houve esforços como a distribuição de mudas, apoio técnico, criação de cooperativas etc. Contudo, a busca por ligação direta com áreas que garantissem o abastecimento continuava na ordem do dia.

⁷ Essa questão foi analisada com maior profundidade por Oliveira (2013).

⁸ Abreviação para Mensagem do Presidente do Estado de São Paulo.

As principais ferrovias paulistas foram criadas tendo como foco o transporte de café, item que se desdobrava pelo estado e garantia os seus lucros. Duas das principais, a Companhia Mogiana de Estradas de Ferro (CMEF) e a Companhia Paulista de Estradas de Ferro (CPEF), foram fundadas por produtores de café que buscavam romper o limite geográfico que tornava impraticável o desdobramento dessa lavoura rumo ao norte sem o auxílio da ferrovia (Mello, 1998; Saes, 1981). A Companhia Mogiana de Estradas de Ferro via como estratégica a chegada até as regiões centrais do Brasil na busca de áreas produtoras de alimentos que poderiam abastecer São Paulo e ao mesmo tempo valorizá-la como empresa (Matos, 1974; Pessoa Junior, 1886).

A CMEF chegou até a cidade de Araguari, na divisa com o estado de Goiás. O prejuízo alcançado com a parte da linha não servida pelo café fez com que a companhia não fosse prolongada (Vugman, 1976). Foi, contudo, desdobrada por meio de outra, a Estrada de Ferro Goiás. Assim, por meio desse circuito, os paulistas puderam ter acesso a uma importante região produtora de gado e, em menor medida, de cereais. Como exemplo, podemos destacar a movimentação de gado no Ramal Catalão, correspondente aos trilhos da CMEF na região do Triângulo Mineiro, passagem e produtora de gado. Em 1906, com o transporte de 22.908 cabeças, os números corresponderam a 42% de toda a linha (Oliveira, 2017).

A Companhia Paulista de Estradas de Ferro, concorrente direta da Companhia Mogiana por áreas produtoras de café, também possuía planos de ultrapassar as fronteiras paulistas rumo às mesmas regiões cobçadas pela CMEF. Chegou até a cidade paulista de Barretos, importante passagem de gado. Teve papel relevante na drenagem deste das regiões centrais rumo à economia paulista (Oliveira, 2017). Outro dado a ser ressaltado é que nessa mesma cidade foi fundado o primeiro frigorífico do Brasil, pelo mesmo grupo que dirigia a ferrovia (Perinelli Neto, 2009).

Não foram somente essas duas ferrovias que tiveram importância na ligação de São Paulo com regiões de outros estados, potenciais produtores de alimentos. A Estrada de Ferro Sorocabana também cumpriu em parte esse papel, atraindo itens do estado do Paraná para a economia paulista, como notado e combatido pelos próprios paranaenses (Wachowicz, 2016,

p. 305). Essa ferrovia não ultrapassou os limites de São Paulo, mas, à medida que se aproximava das divisas paulistas, ao redor dela desenvolviam-se circuitos terrestres que a completavam e a desdobravam.

Como se vê, desde cedo, na falta de coordenação por parte do governo federal, as diferentes administrações paulistas e o setor privado se articularam para que o estado não padecesse pela escassez de alimentos em épocas de grande expansão econômica e populacional. Essas tentativas encontravam um limite óbvio: a produção de café e os negócios a ela articulados drenavam os recursos que poderiam ser direcionados a outras áreas. Já em 1896, na primeira década republicana, os administradores do estado de São Paulo notavam esse limite. A “opulenta produção de café”, apesar de comemorada, tinha como uma das consequências o entrave ao desenvolvimento de lavouras que poderiam produzir o que São Paulo importava (MPESP, 1896, p. 71-77). Como também destacou Celso Furtado, se o “preço desse artigo [o café] não baixasse a ponto de que aquela vantagem desaparecesse, os capitais formados no país continuariam ocorrendo para a cultura do mesmo” (Furtado, 1963, p. 220).

Desse feito, os administradores estaduais e a iniciativa privada de São Paulo enxergavam nos estados vizinhos os itens que necessitavam e agiam para alcançá-los, avançando rumo a diferentes regiões, criando mercado para aqueles produtos e, ao mesmo tempo, constituindo um problema, uma vez que a economia paulista, ao atrair essa produção, desencadeava escassez e carestia em outros estados, como ocorria, por exemplo, com relação ao Paraná.⁹

Os paulistas conseguiram, a partir da articulação de grupos estaduais e sem coordenação com o governo central, ultrapassar a barreira da produção de alimentos. Em 1930, o sistema de transportes já havia se expandido em diferentes direções. Se considerarmos os troncos ferroviários, havia braços da economia paulista que se voltavam rumo ao Sul, para os estados do Paraná, para o noroeste, em direção ao Mato Grosso, para o norte/nordeste, em direção a Minas Gerais e Goiás, todos esses chegando diretamente até os estados citados, ou por meio de sua continuação via estradas de terra.

⁹ Mensagem do Presidente do Estado do Paraná (1924, p. 66). Doravante abreviadas como MPE-PR.

2.2 O Pará

Quem passasse pela cidade de Belém do Pará na última década do Império se depararia com um cenário capaz de impressionar pela iluminação do centro urbano e pela ampla presença de embarcações que faziam o comércio do estado com diferentes partes do Brasil e do mundo. Nas palavras de um membro da elite paulista que por lá passou em 1882, a cidade era tomada por grande movimentação de pessoas e carros em suas ruas (Moraes, 1995). Esse cenário, propiciado pela economia da borracha, desdobrou-se e se aprofundou com a mudança de regime, dando espaço para o surgimento ou expansão de diferentes tipos de comércio e indústrias, como fábricas de fumo, cerveja, perfumaria, produtos ligados à borracha etc. (Chiacchio; Chiacchio, 2017).

A situação do Pará, na aurora republicana, caracterizava-se por questões que, ao mesmo tempo, aproximavam-se e distanciavam-se das enfrentadas pelos paulistas. A estrutura tributária trazida pela Constituição de 1891 dava também aos paraenses a possibilidade de ter acesso a uma riqueza antes vedada: o direito exclusivo sobre a arrecadação dos impostos de exportações.¹⁰ Além disso, como em São Paulo, havia um item de exportação de grande aceitação nos mercados internacionais e que trazia enormes perspectivas para a região: a borracha. Também, igual a São Paulo, havia uma expansão populacional e urbana que demandava itens alimentícios em novos patamares e regiões que poderiam ser acessadas como fornecedoras, mas que se encontravam desconectadas pela falta de ligações físicas mais eficientes.

Em termos econômicos, a mudança no *status* do estado era facilmente notada comparando-se as do governo dos últimos anos do Império com os primeiros do novo regime. Em mensagem apresentada em 18 de maio de 1889, as condições financeiras eram descritas como difíceis, ao contrário do que seria afirmado em mensagens encaminhadas no ano seguinte. Apesar da expansão econômica do final do século XIX e início do século XX, e talvez por conta dela, ao lado do aumento da arrecadação consequente da estrutura tributária republicana e expansão do comércio de borracha persistia o problema do abastecimento e da falta de integração econômica com o interior.

¹⁰ Outras elites regionais, durante a Constituinte, defenderam outro modelo, pautado em uma descentralização mais radical. Foi o caso dos representantes do Amazonas. Ver: Ferreira (2005).

Na última década do século XIX, quando os paraenses labutavam pelo estabelecimento local das novas estruturas sob a liderança dos republicanos históricos – em 1891 a dificuldade era tanta que não era possível obter dados para a construção de tabela de importação e exportação –, a bonança da borracha compartilhava as páginas das publicações oficiais com as dificuldades de abastecimento e necessidade de incentivo à produção local de itens alimentícios. A escassez de itens agrícolas era apresentada correlata a dois outros problemas: a falta de braços para a agricultura e de meios de transportes mais eficazes que ligassem a capital do estado a regiões produtoras, dentro ou fora de suas fronteiras. Também era escasso o fornecimento de carnes verdes em um momento em que, segundo os administradores locais, a extração de borracha crescia com prejuízo para as demais atividades (MPEPA, 1893).¹¹

Os republicanos históricos que alcançaram o poder local com o golpe de 1889 não representavam os grupos tradicionais baseados na economia da borracha e, por causa disso, agiam livremente no sentido da diversificação da economia paraense para que, ao mesmo tempo que buscassem fontes de abastecimento, diminuíssem a dependência local com relação à borracha.¹² Liderados por Lauro Sodré, nos anos em que se mantiveram à frente do estado, levaram adiante dois grandes projetos: o primeiro, de incentivo e ligação a uma área produtora de alimentos no litoral do estado, com a construção da Estrada de Ferro de Bragança; e o segundo, com um ambicioso plano de construção de um sistema misto de transportes que ligasse o estado às regiões potenciais produtoras de alimentos no interior do Brasil.

A necessidade de aumentar a produção de alimentos e de conseguir novas fontes que poderiam abastecer o estado era uma preocupação constante nos primeiros anos do novo regime. Os administradores paraenses notavam uma diminuição da produção de alimentos – entre eles, a carne verde – em estreita relação com a ascensão da economia extrativista (MPEPA, 1893). Buscavam atuar no sentido da diversificação da economia local que ultrapassasse a improvidente dependência da borracha.

¹¹ Abreviação para Mensagem do Presidente do Estado do Paraná.

¹² Os problemas da dependência com relação a poucos itens também eram ressaltados pela imprensa local. Em 1898, a *Folha do Norte* publicou uma crítica à dependência da economia brasileira com relação à borracha e ao café, como destacou Franciane Gama Lacerda (2006).

Nas ações e expectativas do governo paraense já no início do novo período, a ligação com a região produtora de alimentos de Bragança ganhou destaque. Em 1888, a região já se destacava pelas suas terras férteis, onde a agricultura há muito se mostrava relevante, com cultivo de café, algodão, mandioca, arroz, feijão, milho, fumo, gergelim e cana-de-açúcar (Pereira, 1963 apud Campos, 2014). Essa produção, segundo Campos (2014), pautada no abastecimento das unidades familiares, também se desdobrava para o abastecimento local e da cidade de Belém. O autor, ao citar Lacerda (2006), destaca algo importante: a produção de itens alimentícios nem sempre era notada pelos administradores da região, dada a dificuldade destes em compreender as diferentes formas de produção sustentadas por indígenas e lavradores brancos pobres (Campos, 2014). Era mais fácil aos administradores relacionar a possibilidade de expansão agrícola à chegada de imigrantes e estabelecimento de colônias. A partir de análise de fontes locais, Campos (2014) identifica circuitos de abastecimento que, ao final do século XIX, partiam de Bragança em direção não só a Belém, mas a áreas adjacentes do Maranhão, apesar das difíceis condições de escoamento.¹³ Além dessas questões, como bem nota Asp (2014), o direcionamento da produção bragantina a Belém também se explica pela ascendência da capital sobre a região, uma vez que aquela “deliberava as posições políticas na cidade” (Asp, 2014, p. 89). Portanto, o projeto da ferrovia para Bragança buscava dinamizar um circuito comercial já existente, não só de ligação com Belém, mas como passagem e ligação com o Maranhão (Asp, 2014).

A Estrada de Ferro de Bragança já se destacava entre as preocupações dos administradores paraenses nos últimos anos do Império e, como se nota, continuou a sê-lo nos primeiros anos do novo regime – nem sempre de maneira positiva. Em 1889, a ferrovia apresentava déficit. No ano seguinte, as obras foram interrompidas por problemas orçamentários, sem que o governo desistisse da empreitada. Em 1893, a construção de um ramal para a cidade de Salinas (MG) foi defendida como capaz de amenizar o problema de abastecimento (MPEPA, 1893).¹⁴

¹³ Souza (2021) destaca as relações entre Pará e Maranhão desde o final do século XVII, quando a política metropolitana de ocupação das fronteiras levou à melhoria de comunicações entre as duas capitanias, o que serviu ao abastecimento da capital paraense.

¹⁴ Como nota Ferreira (2015), a expansão e o estabelecimento do traçado da Estrada de Ferro de Bragança dependiam da articulação política entre lideranças estaduais e locais. O grupo de Lauro

Os republicanos históricos não conseguiram, durante o seu primeiro momento à frente do Pará – de 1889 a 1901 –, plantar os dormentes necessários para que Bragança se tornasse o celeiro de Belém como esperado. Em 1901, propuseram o arrendamento da ferrovia (MPEPA, 1901, p. 27). Houve, ao mesmo tempo, o dispêndio de energias em outro sentido: o da ligação do Pará aos mercados interiores, o que significava não só a resolução da questão do abastecimento, mas a possibilidade de elevação do Pará a outro patamar econômico, político e estratégico dentro do panorama republicano. Com suas bases no Decreto nº 862, de 16 de outubro de 1890, a Estrada de Ferro de Alcobaça à Praia da Rainha, por meio de sistema misto com a navegação fluvial, cumpriria o papel ao ligar Belém aos então chamados sertões do interior do Brasil, em Mato Grosso e Goiás.

É importante atentar para os termos do decreto. Como lá está, a intenção era “abrir as riquíssimas zonas de Mato Grosso e Goiás ao comércio, à indústria, trazendo-as ao convívio do progresso e alargando o corpo de fecunda integração que traz rápido e eficaz concurso à grandeza nacional” (Brasil, 1890). Esse decreto, que colocava como intuito contribuir para a integração nacional, atendia às duas regiões mencionadas.

Sob a administração estadual de Lauro Sodré, a EF de Alcobaça à Praia da Rainha alinhava-se à visão de seu grupo, como desbravadora do território paraense e possível meio para a solução do abastecimento. Nessa toada, o prêmio a ser alcançado eram as “ricas regiões” de Goiás e Mato Grosso – as mesmas cobiçadas por grupos paulistas. Os republicanos históricos mostraram-se otimistas com a ferrovia no início do período, mas logo esse otimismo foi substituído pela frustração. Ainda em 1889, foram apontados erros no contrato com a empresa (MPEPA, 1889, p. 37). Mesmo assim, nos anos posteriores, a ferrovia ainda era defendida como solução para o abastecimento (MPEPA, 1893, p. 33) ao mesmo tempo que a produção agropecuária estadual enfrentava uma crise atribuída à falta de braços e se defendia a diversificação da produção estadual. Era necessário buscar em outras regiões do Brasil o que se importava do exterior (MPEPA, 1900, p. 44, 47, 48).

Sodré buscou aproximar-se das lideranças bragantinas, o que fez com que elas adotassem posição otimista em relação à extensão e conclusão da Estrada de Ferro Bragança.

O panorama de crise alimentícia e de frustração com EF de Alcobça à Praia da Rainha perseguiu os republicanos até os últimos anos de sua primeira passagem pelo governo do Pará. Em 1900, o governador do estado, Paes de Carvalho, defendia a ligação do Pará com outras regiões do Brasil para se ter acesso aos alimentos de que necessitava. Destacava o Mato Grosso (MPEPA, 1900, p. 47) e tratava também da crise alimentícia do estado, sobretudo nas cidades mal servidas pela navegação a vapor (MPEPA, 1900, p. 74), questões que voltaram nas mensagens posteriores.

A chegada ao poder do grupo liderado pelo ex-liberal Antonio Lemos – intendente da cidade de Belém – significou uma mudança na política paraense, com a volta ao poder dos grupos tradicionais ligados à extração de borracha. A primeira mensagem de Augusto Montenegro – representante de Lemos no executivo estadual – evidenciava sua ruptura em relação ao período anterior com críticas às políticas de seus predecessores. Foram cortadas subvenções à navegação, a diretoria de estatísticas foi suprimida e houve significativos cortes na secretaria de obras públicas. Outra mudança importante foi a declaração de apoio à política federal, certamente em decorrência da articulação nacional construída por Campos Sales em sua Política dos Governadores.¹⁵

Nos anos seguintes, a EFB prosperou apoiada pelo governo estadual (MPEPA, 1903, p. 19 e 46) e a região de Bragança tornou-se a grande abastecedora de Belém. Ao contrário, a saga da Estrada de Ferro de Alcobça à Praia da Rainha continuou, sem ser prioridade durante os governos dos aliados de Antonio Lemos. Em 1906, o contrato da ferrovia estava prestes a expirar (MPEPA, 1906, p. 49). Em 1907, a ferrovia já apareceu com um novo nome, como Estrada de Ferro do Norte do Brasil e ainda buscava as regiões centrais do país (MPEPA, 1907, p. 81 e 87).

Até 1916, véspera da volta do grupo de Lauro Sodré ao poder, a situação das ferrovias ainda era complexa, com a Estrada de Ferro de Bragança em condições técnicas que ainda eram insuficientes, (MPEPA, 1916, p. 57 e 62) em meio à crise da agricultura atribuída ao domínio da borracha (MPEPA, 1916, p. 93). Pelos anos seguintes, a ferrovia que buscava o interior do Brasil não seguiu e a crise econômica se acentuou com a

¹⁵ A assim conhecida Política dos Governadores foi aquela que, guiada por Campos Sales, estabilizou a política republicana ao garantir o poder às situações estaduais em troca de apoio ao governo federal. Sobre Campos Sales e a Política dos Governadores, ver: Lessa (1999).

perda do mercado internacional da borracha pelo Brasil, em decorrência do cultivo de seringais pelos ingleses.

Em sua volta – em 1917 e com a crise da borracha acentuada –, Sodré não trouxe consigo a velha posição contestatória à política nacional nem o apetite pelo mercado interno de outrora; naquele momento, apresentava-se como aliado do governo federal. Além disso, a posição paulista em ambos os campos, político e econômico, já estava concretizada, com a chegada de seu setor de transportes até o interior do Brasil e com uma hegemonia que, embora contestada com maior intensidade na década de 1920, já estava estabelecida. Ostentou, contudo, planos de extensão da EFB até o Maranhão e do aumento de seu raio de abrangência por meio da construção de estradas de rodagem (MPEPA, 1917, p. 38). Em 1919, a estrada já dava lucro (MPEPA, 1919, p. 127).

Barbara Weinstein faz uma interessante análise sobre as peculiaridades da economia paraense quando comparada com a paulista. Enquanto a economia cafeeira proporcionou um desenvolvimento prolongado gerado pelas exportações que acarretaram a sua diversificação – no que se apoia em Cano –, a prosperidade promovida pelos negócios da borracha mostrou-se efêmera e superficial, com uma estrutura econômica que pouco diferia da colonial (WEINSTEIN, 1993, p. 16). Segundo a autora, a produção de borracha não contou com avanço técnico, tampouco com um sistema de trabalho que levasse ao desenvolvimento da agricultura, além da dificuldade com as flutuações do preço do produto. Somado a isso, ainda segundo a autora e ponto fundamental para a compreensão da economia local, não contou com apoio estatal, ao contrário dos paulistas. Aqui é necessário ressaltar um ponto. Quando Weinstein, seguindo Cano, empreende essa análise sobre a economia da borracha, tem em vista uma imposição teleológica. Vejamos: existia uma técnica – uma tecnologia – de cuidado e produção do látex que fugia ao entendimento das autoridades locais e que poderia levar a um outro tipo de desenvolvimento, como fica evidente pelas críticas feitas a Weinstein por Rosineide Bentes (2004). Contudo, o que Weinstein parece destacar é a preocupação com o não desenvolvimento de uma agricultura *mercantil*, que auxiliasse na diversificação da economia local tal qual ocorrido em São Paulo, segundo Wilson Cano.

Voltando às fontes, é possível notar esse movimento. A crise da

borracha já apontava no horizonte do alvorecer republicano. Portanto, ao mesmo tempo que os paraenses tomaram uma riqueza inédita para si no contexto do novo ambiente institucional, algumas vulnerabilidades se tornavam evidentes, como a crise de abastecimento apontada pela autora e o declínio econômico que impossibilitava a colocação em prática de ousados projetos de integração econômica. A meu ver, há três fatores que podem ser destacados para compreender a perda de importância econômica e política do Pará – e a consequente dificuldade no acesso a fontes produtoras de alimentos que, também, significou a derrota na disputa pelo mercado interno no período: 1) a crise da borracha e a dificuldade de abastecimento; 2) a desarticulação política interna; e 3) a consequente falta de apoio do governo federal.

Sobre o primeiro ponto, amplamente explorado anteriormente, Barbara Weinstein (1993) aponta a maneira como a economia local pa-deceu por causa da concorrência internacional, responsável pela perda de mercado para a borracha, sintoma da não diversificação econômica local devido às suas características. Há nas fontes a frequente alusão ao problema da falta de produção de alimentos em quantidade necessária, questão que, como já discutido, foi tratada de maneira diversa pelos grupos políticos em disputa, com ações que iam das tentativas de diversificação da economia estadual à busca de ligação mais dinâmica com regiões potenciais produtoras.

Há, além disso, registros que sugerem a continuidade da importação de alimentos de áreas distantes na década de 1920. Nos anos de 1926 e 1927, (MPEPA, 1928, p. 35-37) o estado do Rio Grande do Sul figurava entre os mais importantes parceiros comerciais dos paraenses. A economia gaúcha, como bem observa Pesavento (1983, p. 28), desde a colônia, especializara-se na produção para o mercado interno, o que, inclusive, levou-a a uma integração de forma complementar e subordinada à economia do Sudeste. Pelo lado gaúcho há o registro de exportações para o estado do Pará em diferentes ocasiões; em 1902, o estado do Norte aparece como importante destino dos itens do Sul. Em 1926, foi destacado o aumento desse fluxo (Mensagem do Presidente do Rio Grande do Sul, 1902, p. 23; 1926, p. 46).

Por outro lado, no que se refere ao item 2 – desarticulação política interna –, ao contrário do que ocorreu em São Paulo, houve, durante

muito tempo, acirrada disputa pelo poder entre dois grupos políticos, com concepções distintas dos caminhos políticos e econômicos que deveriam ser trilhados pelos paraenses; a disputa, que de início se deu entre os republicanos históricos agregados no Partido Republicano Paraense (PRP), os adesistas, entre eles ex-liberais, articulados em torno do Partido Republicano Democrático (PRD) e o Partido Nacional Católico (PNC), mais tarde foi rearticulada no enfrentamento entre Lauristas e Lemistas, de 1897 até 1917 (Farias, 2016). Mesmo no primeiro momento, de 1889 a 1897, as disputas alcançaram grandes proporções e não se resumiram a enfrentamentos por cargo, mas sim em torno de concepções acerca da organização do novo regime (Farias, 2016; 2008). Após o retorno de Sodré ao poder, em 1917, o contexto era outro. Era evidente o padecimento da administração pública, com a participação da borracha nas rendas estaduais caindo de 70% em 1910 para 30% em 1917 (Santos, 2020). A única crise superada por Sodré em sua segunda passagem pelo executivo paraense foi a político-partidária (Santos, 2020).

Por fim, no que tange ao terceiro ponto, essa desarticulação política dificultou a pressão sobre o governo federal para que ocorresse com relação à borracha algum tipo de socorro ou de proteção. Já em 1904, no momento em que ocupava a cadeira de senador pelo Rio de Janeiro, Lauro Sodré, na oposição, acusava o governo federal de deixar o Norte padecer enquanto o Sul esbanjava dinheiro público (Santos, 2020).¹⁶

Para Amando Mendes, além de falta de apoio, os paraenses eram vítimas da política cambial praticada pelo governo. Em suas palavras:

Baixava o câmbio e encarecia a importação de tudo aquilo de que precisávamos e não produzíamos; elevavam-se-lhe as taxas, e sofria a produção do seu único artigo exportável, – derivando logicamente, de qualquer dessas situações, as crises periódicas, nas quais como nas enfermidades cíclicas, se debatia a riqueza pública de uma terra onde, ainda por maior desvantagem, não se acumulavam reservas. (Mendes, 1943, p. 15)

¹⁶ Anos antes, Sodré defendeu a reforma constitucional contra a política de Campos Salles (Santos, 2020).

Em seu estudo, José Carlos de Macedo Soares (1920) defendeu a borracha como um problema nacional. Com um texto que se inicia com a crítica ao estado, apoiou-se no modelo inglês para advogar a defesa da borracha. Argumentou, além disso, que a existência de ações para a defesa do café pelo Brasil demonstrava a possibilidade de ações em defesa da borracha, segundo ele muito mais promissora por ser mais necessária que o fruto da rubiácea (Soares, 1920). O argumento utilizado pelos paulistas para refutar essa ideia, defendida nos estados do norte, era de que o Brasil já havia perdido o monopólio da borracha, o que tornava inexequível a valorização (Wirth, 1982, p. 266).

Essa dificuldade de reação por parte de outros estados aos interesses paulistas pode ser atribuída às características da Constituição de 1891, a qual dava maior representatividade aos estados mais populosos – o que não pode ser naturalizado¹⁷ – e à articulação paulista que tornou possível a ascensão sobre o governo federal. De certa forma, a Constituição de 1891 aprofundou o processo notado por Evaldo Cabral de Melo (1984), de mudança do eixo político do Norte Agrário para o Sul. Com a superação do período militar do início da República, os paulistas conseguiram, junto aos aliados regionais, erigir uma construção política que pautou o período e acentuou essa mudança, com a construção do que pode ser compreendido em termos de hegemonia, tal como colocado por Renato Monseff Perissinoto:

[...] embora concordando com a existência meramente regional de frações que consideramos hegemônicas, observamos a presença de um discurso hegemônico universal, capaz de transformar, dentro de certos limites, os interesses dessa fração em interesse geral de todo o bloco no poder, favorecendo-lhe a base consensual para o exercício da dominação. Insistimos na hegemonia de uma fração dominante, criticando, portanto, a ideia de hegemonia de uma região. (Perissinoto, 1994, p. 19)

¹⁷ Enio Casalecchi (1987) observou que durante os primeiros momentos do regime republicano havia a preocupação dos paulistas com a implementação de uma república unitária por Deodoro da Fonseca e mudança das regras para igualar o número de deputados por estado. Além disso, desde a Constituinte, os paraenses reivindicavam o aumento de sua bancada, seja pela importância da borracha, seja pela contabilidade subestimada de sua população (Farias, 2016).

A influência paulista não significava, necessariamente, a ocupação constante do executivo nacional, mas uma posição planejada, por meio da qual se articulavam para influenciar o governo federal em questões estratégicas, como a política monetária e cambial, o endosso a empréstimos feitos no estrangeiro pelo governo do estado, a elaboração de leis relativas a impostos e imigração e a distribuição de recursos orçamentários (Wirth, 1982, p. 250).

Essa atuação se tornou possível devido à união de interesses paulistas em torno do café, o que possibilitou uma articulação política interna capaz de unificar sua atuação para a defesa de seus interesses – isso, sem desconsiderar frequentes disputas internas. Em outras palavras, o capital cafeeiro em suas diferentes facetas, mesmo com interesses que em dados momentos colocavam-se como divergentes, articulava-se em torno dos mesmos objetivos, tornando possível uma continuidade política sem os confrontos e rupturas que caracterizaram a atuação regional dos paraenses ou de outros grupos estaduais que só conseguiram ascender nacionalmente após a pacificação interna – o que ocorreu em Minas Gerais já nas primeiras décadas da República (Martins Filho, 2009) e com o Rio Grande do Sul (Pesavento, 1983).

É possível afirmar que essa articulação em nível político avançou de mãos dadas com as articulações econômicas que tornaram possível a construção e a reprodução do complexo cafeeiro no tempo e no espaço. Senão, vejamos: o desdobramento do setor de transportes paulista para além de suas fronteiras – o que também pode ser entendido como desdobramento do complexo cafeeiro – deu-se pela articulação de diferentes interesses – frações de classe, constituídas por diferentes facetas do capital cafeeiro e representantes de diferentes setores do complexo cafeeiro. Se considerarmos as regiões cobiçadas pelos paraenses, temos o caso da Estrada de Ferro do Noroeste do Brasil e da CMEF. A primeira, a princípio, cobiçada por mineiros e paraenses, buscava integrar as regiões que comercializavam via Bacia do Rio da Prata a um porto brasileiro, e partiu de território paulista favorecendo seu setor de transportes e seu porto. Já a CMEF foi favorecida pela concessão dada a outra ferrovia que alcançava o seu destino pretendido, o sul de Goiás, e funcionava como seu desdobramento natural. Ambos os casos eram explicitamente apoiados por diferentes governos do estado de São Paulo, ligados aos argumentos de valorização de seu

setor de transportes e abastecimento de itens alimentícios e outros que seriam reexportados, como o gado.

3. Considerações finais

Com a chegada da República, paraenses e paulistas depararam-se com um novo cenário, marcado por novas oportunidades e novos desafios. Se, por um lado, foram beneficiados pelo novo ambiente institucional, com direito exclusivo de arrecadação dos impostos sobre as exportações, por outro, tiveram que lidar com os dilemas relativos a um importante limite à época: a necessidade de acesso a fontes produtoras de alimentos e matérias primas em um momento de acelerada expansão populacional.

Grandes economias exportadoras do período, ambas perseguiram a resolução do problema por meio de dois caminhos: pela diversificação da economia regional e pelo avanço sobre regiões que poderiam fornecê-los. Nesse intuito, São Paulo seguiu com maior sucesso, produzindo boa parte dos alimentos para consumo próprio e desdobrando seu setor de transportes em diferentes direções. Os paraenses, por outro lado, não lograram o mesmo sucesso; se é possível constatar uma diversificação da agricultura na década de 1920, os planos de ligação com o interior do Brasil não se concretizaram, em grande medida pela perda dos mercados internacionais para a borracha brasileira, a partir da segunda década do século XX.

O sucesso paulista esteve ligado ao funcionamento do complexo cafeeiro. Contudo, seu sucesso e diversificação, assim como o relativo fracasso paraense, necessitam de uma explicação mais aprofundada: o complexo cafeeiro teve existência em um contexto de amplo poder da elite regional ligada a ele, capaz de pressionar o governo central no sentido de sua proteção, transformando o café em um problema nacional. Já os paraenses não contaram com essa influência, o que tornou impossível a defesa da borracha e a utilização de sua bonança na criação de um sistema de transportes que ultrapassasse as suas barreiras ou que levasse à continuidade da expansão econômica, que poderia fomentar a criação de um setor mercantil de produção de maiores proporções. Além disso, nos primeiros anos, cruciais para a construção da República, não possuíram uma atuação regional articulada que aumentasse a sua inserção no cenário nacional – ao contrário dos paulistas, aglutinados em torno dos negócios do café.

Referências

ALONSO, A. *Flores, votos e balas: o movimento abolicionista brasileiro (1866-88)*. São Paulo: Companhia das Letras, 2015.

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

ASP, D. G. Relações de poder entre intendência de Bragança e a capital da Província no Grão-Pará, século XIX (1830-1895). In: CAMPOS, I. D. (Org). *Família, comércio e relações de poder (Bragança entre o Império e a República)*. Pará: Açaí, 2014.

BENTES, R. A apropriação ecológica de seringais na Amazônia e a advocacia das rubber plantations. *Revista de História*, n. 151, p. 115-151, 2º sem. 2004.

BRASIL. Decreto nº 862 de 16 de outubro de 1890. In: *Coleção das Leis da República do Brasil, 1890*. Brasília, DF: Biblioteca Digital da Câmara dos Deputados, 1890.

BRAUDEL, F. *Civilização material, economia e capitalismo: I. As estruturas do cotidiano. II. Os jogos da troca. III. O tempo do mundo*. São Paulo: Martins Fontes, 1995.

CAMPOS, I. D. Famílias, produção e condições materiais de existência, Bragança, PA (1860-1886). In: CAMPOS, I. D. (Org). *Família, comércio e relações de poder (Bragança entre o Império e a República)*. Pará: Açaí, 2014.

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

CHALHOUB, S. *Visões da liberdade: uma história das últimas décadas da escravidão na corte*. São Paulo: Companhia das Letras, 1990.

CHIACCHIO, M. A.; CHIACCHIO, J. I. da C. G. Indústria paraense: uma análise da trajetória da Fábrica Perseverança, Perfumaria Phebo e Fábrica Palmeira. XII CONGRESSO BRASILEIRO DE HISTÓRIA

ECONÔMICA & 13ª CONFERÊNCIA INTERNACIONAL DE HISTÓRIA DE EMPRESAS. Niterói, 2017.

CASALECCHI, E. *O Partido Republicano Paulista: política e poder (1889-1926)*. São Paulo: Brasiliense, 1987.

FALEIROS, R. N. *Fronteiras do Café: fazendeiros e colonos no interior paulista (1917-1937)*. Bauru: Edusc; Fapesp, 2010.

FARIAS, W. G. *A construção da República no Pará (1886-1897)*. Belém: Assaí, 2016.

FARIAS, W. G. *O alvorecer da República no Pará (1886-1897)*. Belém: Assai, 2008.

FERREIRA, S. M. P. *Federalismo, economia exportadora e representação política: o Amazonas na República Velha (1889-1914)*. Campinas: Unicamp, 2005 (Tese de Doutorado em Economia da Unicamp).

FERREIRA, T. B. *A interiorização da República: o jogo político no Salgado paraense durante a Primeira República (1889-1903)*. Belém: UFPA, 2015 (Dissertação de Mestrado da UFPA).

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

HARDMAN, F. F. *Trem fantasma: a modernidade na selva*. São Paulo: Companhia das Letras, 1988.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). *Séries Históricas*. Disponível em: <<https://www.ibge.gov.br/estatisticas/sociais/populacao/22827-censo-demografico-2022.html?=&t=series-historicas>>. Acesso em: 17 março 2025.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). *Estatísticas do século XIX*. Disponível em: <<https://seculoxx.ibge.gov.br/populacionais-sociais-politicas-e-culturais/busca-por-temas/populacao.html>>. Acesso em: 25 março 2026.

LACERDA, F. G. Entre o sertão e a floresta: natureza, cultura e experiências sociais de migrantes cearenses na Amazônia (1889-1916). *Revista Brasileira de História*, v. 26, n. 51, p. 197-225, 2006.

LESSA, R. *A invenção republicana: Campos Sales, as bases e a decadência da Primeira República Brasileira*. Rio de Janeiro: Topbooks, 1999.

MACHADO, M. H. *O plano e o pânico: os movimentos sociais na década da abolição*. São Paulo: Edusp, 2010.

MARTINS FILHO, A. V. *O segredo de Minas: a origem do estilo mineiro de fazer política*. Minas Gerais: Crisálida, 2009.

MARTINS, J. de S. *O cativo da terra*. São Paulo: Ciências Humanas, 1979.

MATTOS, I. R. de. *O tempo Saquarema: a formação do Estado imperial*. São Paulo: Hucitec, 2004.

MATOS, O. N. de. *Café e ferrovias: evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira*. São Paulo: Alfa Omega, 1974.

MELLO, E. C. *O Norte Agrário e o Império (1871- 1889)*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1984.

MELO, J. M. *O capitalismo tardio: contribuição à revisão crítica da formação e do desenvolvimento da economia brasileira*. São Paulo: Brasiliense, 1998.

MENDES, A. *A borracha no Brasil*. São Paulo: Sociedade Impressora Brasileira, 1943.

Mensagem do Presidente do Pará. Disponíveis em: <<https://digitalcollections.crl.edu/?ln=en>>; acessados em junho de 2026.

Mensagem do Presidente do Estado do Paraná. Disponíveis em: <<https://digitalcollections.crl.edu/?ln=en>>; acessados em junho de 2026.

Mensagem do Presidente do Rio Grande do Sul. Disponíveis em: <<https://digitalcollections.crl.edu/?ln=en>>; acessados em junho de 2026.

Mensagem do Presidente do Estado de São Paulo. Disponíveis em: <<https://digitalcollections.crl.edu/?ln=en>>; acessados em junho de 2026.

MORAES, J. de A. L. *Apontamentos de viagem*. São Paulo: Companhia das letras, 1995.

NASCIMENTO, A. do. *O quilombismo: documentos de uma militância pan-africanista*. São Paulo: Perspectiva; Rio de Janeiro: IPEAFRO, 2019.

NOVAIS, F. A. *Portugal e Brasil na crise do Antigo Sistema Colonial (1777-1808)*. São Paulo: Hucitec, 2005.

OLIVEIRA, P. R. de. *Entre rios e trilhos: as possibilidades de integração econômica de Goiás na Primeira República*. Curitiba: Prismas, 2017.

OLIVEIRA, P. R. de. *Um caminho voltado para dentro: o circuito goiano e o comércio entre Goiás e São Paulo na Primeira República*. São Paulo: USP, 2014 (Tese de Doutorado da USP).

PEREIRA, C. Agricultura, pecuária e silvicultura. In: *Sinopse da história de Bragança*. Belém: Imprensa Oficial, 1963.

PERINELLI NETO, H. *Nos quintais do Brasil: homens, pecuária, complexo cafeeiro e modernidade – Barretos (1854-1931)*. Franca: Unesp, 2009 (Tese de Doutorado da Unesp).

PERISSINOTO, R. M. *Estado e capital cafeeiro em São Paulo (1889-1930)*. São Paulo; Campinas: Fapesp; Unicamp, 1994. t. 1.

PESAVENTO, S. J. História Regional Repensada. In: RIBEIRO, C. R. (Org). *Autonomia ou submissão?* Porto Alegre, Mercado Aberto, 1983.

PESSOA JUNIOR, D. *Estudo descritivo das estradas de ferro do Brazil precedido pela respectiva legislação*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1886.

PRADO JUNIOR, C. *História Econômica do Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 1967

QUIJANO, A; WALLERSTEIN, I. La americanidad como concepto, o América en el moderno sistema mundial. *Revista Internacional de Ciencias Sociales*, v. 134, n. 4, p. 549-557, 1992.

SAES, F. A. M. de. *As ferrovias de São Paulo (1870-1914)*. São Paulo: HUCITEC, 1981.

SANTOS, A. C. de S. *O senador militar: poder, sociabilidade e escrita de si na trajetória parlamentar de Lauro Sodré (1897-1930)*. Belém: UFPA, 2020 (Tese de Doutorado da UFPA).

SOARES, J. C. de M. *A borracha: estudos estatísticos*. Paris: Librairie de Jurisprudence L. Chauny Et L. Quinsac, 1920.

SOUZA, S. D. O. *Usos da fronteira: terras, contrabando e relações sociais no Turiaçu (Pará – Maranhão, 1790-1852)*. Curitiba: CRV, 2021.

VUGMAN, G. A. *A Companhia Mogiana de Estradas de Ferro e Navegação (1872-1914): subsídios para o estudo de uma estrada de ferro paulista*. São Paulo: USP, 1976 (Dissertação de Mestrado da USP).

WACHOWICZ, R. C. *História do Paraná*. Ponta Grossa: UEPG, 2016.

WEINSTEIN, B. *A borracha na Amazônia: expansão e decadência (1850-1920)*. São Paulo: HUCITEC-EDUSP, 1993.

WIRTH, J. *O Fiel da balança: Minas Gerais na Federação Brasileira*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1982.