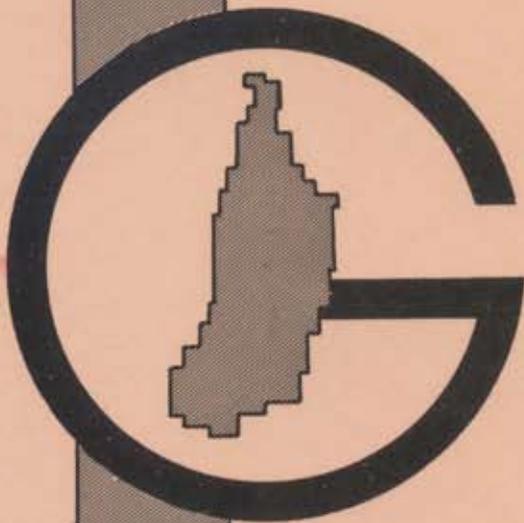


**BOLETIM
GOIANO
DE
GEOGRAFIA**



**UNIVERSIDADE FEDERAL DE GOIÁS
INSTITUTO DE QUÍMICA E GEOCIÊNCIAS
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA**

AS EXPORTAÇÕES DO SUL DE GOIÁS NO DECÊNIO DE 1920

Maria de Sousa França
Profa. do Deptº de
Geografia - IQG-
UFG

INTRODUÇÃO

Este estudo trata das exportações de Goiás, restringindo-se à década de 1920. Considerações diversas pesaram na delimitação da abordagem. De uma parte, o assunto proposto desenvolveu-se à luz de uma única fonte documental. Esta oferece dados que permitiram reconstituir a concreticidade dos fatos, quase essencialmente do Sul de Goiás. No período delimitado, a realidade goiana assumia grande complexidade. Persistia ainda a desarticulação profunda das diversas regiões que compõem o território de Goiás. Em consequência dessa situação, verificava-se uma orientação diversificada dos fluxos comerciais com as regiões circunvizinhas. Nos anos de 1920, a dinâmica do intercâmbio interregional conferia maior expressão sócio-econômica às áreas do Sul e do Sudoeste.

As exportações de Goiás, à época, correspondem às formas iniciais de incorporação da economia do Sul de Goiás pelo processo de concentração espacial da economia de bases capitalistas

no Sudeste do Brasil.

A análise que se desenvolve não ambiciona chegar , propriamente, à solução dos problemas para a compreensão do aludido processo histórico. Pretende-se levantar ângulos da problemática , que poderão sugerir hipóteses para fundamentação de análises poste_ riores. Desta maneira, outros estudos poderão surgir com o objetivo de elucidação de questões, principalmente para as que se ligam ao processo de regionalização no Brasil, a partir dos dois últimos de_ cênios do século XIX.

Os dados da realidade empírica foram extraídos da re_ vista "A Informação Goyana", periódico editado no Rio de Janeiro , entre 1917 e 1935. A revista circulava sob o patrocínio do Governo do Estado de Goiás. Foi seu diretor-fundador o Major Henrique Sil_ va, que contou com a co-direção do Dr. Americano do Brasil no seu primeiro ano de circulação.

A revista surgiu com o objetivo de divulgar Goiás e carrear recursos para a promoção do progresso local. Por isso "A In_ formação Goyana" se constituiu em "Revista mensal, ilustrada e in_ formativa das possibilidades econômicas do Brasil Central".

Voltando à problemática das exportações do Sul de Goi_ ás nos anos de 1920, pode-se afirmar que trata-se de fenômeno liga_ do à continuidade do processo de constituição do mercado urbano-in_ dustrial no Brasil.

As atividades de exportação, efetivamente, começam a ganhar expressão a partir de 1914, quando o transporte ferroviário atinge o território de Goiás. Tais atividades, em sua essência, po_ dem ser apreendidas em vários sentidos:

- as exportações representam o atendimento à crescen_

te demanda de produtos agrícolas pelos centros urbanos - industriais da região onde se concentra a economia mais dinâmica do Brasil, desde o decênio de 1880;

- a expansão dos fluxos do intercâmbio interregional corresponde à abertura de uma frente de expansão no Sul de Goiás, determinada pelo movimento de ampliação da fronteira agrícola brasileira;

- através da circulação dos excedentes da produção, processa-se a inserção do Sul de Goiás na divisão social do trabalho no país. Aprofundam-se, gradual e lentamente, as relações cidade-campo, o que traduz uma nova forma de regionalização. Começa a se processar a recuperação de uma área de subsistência, estagnada e marginalizada, reafirmando seu caráter rural em novas bases;

- as exportações, como parte integrante do processo de produção, constituem um indicador de mudanças que começam a se fazer na organização da economia local. As transformações vão afetando o domínio do latifúndio tradicional, ao induzirem a expansão dos cultivos e das pastagens.

1. A EXPANSÃO DO MERCADO INTERNO

A expansão do mercado consumidor nacional abre o processo de incorporação das economias de subsistência pela economia de bases urbano-industriais, a partir dos três últimos decênios do século XIX. Nesta perspectiva, pode-se apreender as determinações externas que atingem o Sul de Goiás, exercendo influxos dinâmicos sobre a sua economia, estagnada pela letargia do auto-consumo. Com este intuito, passamos às considerações a respeito da expansão do mercado interno nacional.

As condições que determinaram o aceleração do crescimento do mercado interno, na sua essência, foram geradas pelas relações entre o capital cafeeiro e o capital industrial, desde os meados da década de 1880. A partir daí, abre-se na economia nacional a fase de nascimento e consolidação do setor industrial, estendendo-se até 1930.

Com a grande expansão da lavoura de café, a partir de 1886, "o capital cafeeiro gestou as condições de sua negação, ao engendrar os pré-requisitos fundamentais para que a economia brasileira pudesse responder criativamente à Crise de 1929". (1).

O desenvolvimento da economia de bases capitalistas promoveu mudanças profundas e crescentes, cujos efeitos ultrapassa

ram os limites de sua área de concentração. À medida que o mercado de trabalho assumia maior dimensão, constituía-se uma agricultura mercantil de alimentos e matérias-primas e uma indústria de bens de consumo assalariado. O decênio de 1920 corresponde ao período da crise final da hegemonia da economia do café, concomitante com a expansão do mercado nacional urbano-industrial. A industrialização, no mesmo período, acelera-se e ganha maior expressão. Forma-se um núcleo de indústrias leves de bens de produção, representado principalmente pelo cimento e pelo aço.

A substituição da mão-de-obra escrava pela mão-de-obra livre do imigrante europeu foi fator preponderante na constituição do mercado interno. Forma-se uma massa crescente de consumidores autônomos, através da disseminação do trabalho assalariado. Durante a vigência do regime escravocrata, a mão-de-obra, sem deixar de representar expressivo volume de consumidores, "típicamente não o era de forma autônoma, por lhes serem negados os requisitos econômicos e sociais para tanto" (2).

O problema da força de trabalho no setor primário-exportador, liga-se diretamente à situação de crise que começa a se manifestar nos últimos anos do decênio de 1860. Duas iniciativas, no entanto, vieram contribuir para a superação das condições de crise: a grande expansão cafeeira pelas terras do Oeste Paulista, possibilitada pela garantia do suprimento de mão-de-obra e pela alta dos preços do café, desde 1882; a outra iniciativa foi o surto de implantação do transporte ferroviário. Paralelamente expande-se o mercado interno.

Essas transformações asseguraram, de uma parte, a continuidade da acumulação cafeeira; de outra parte, o desenvolvimento da indústria com a conseqüente expansão urbana.

O surto ferroviário teve início e assumiu maior impor

tância na área geográfica da economia do café. Conforme observa Wilson Cano, "ao contrário do que ocorreu com a maior parte das ferrovias nas demais regiões brasileiras, as implantadas em São Paulo tiveram um padrão de eficiência, contribuindo poderosamente para a expansão do processo de acumulação do complexo cafeeiro" (3).

A construção das ferrovias em São Paulo contribuiu decisivamente para o avanço da fronteira agrícola para o café e, "na sua retaguarda a expansão da lavoura fornecedora de alimentos" (4). No período que se estendeu de 1872 a 1890, São Paulo passou à condição de área de concentração do transporte ferroviário.

Em vista da orientação geográfica que confere o caráter penetrador às ferrovias paulistas, o papel por elas desempenhado torna-se decisivo à abertura do processo de incorporação dos espaços do Sul de Goiás na economia de mercado do eixo Rio-São Paulo. Confere-se destaque às estradas-de-ferro da Paulista e da Mogiana. A ferrovia da Companhia Paulista partiu de Jundiaí, alcançou Campinas em 1872, Rio Claro em 1876; Araras em 1877, completando-se em 1880, o ramal de Mogi-Guaçú. Sua influência sobre a comercialização dos produtos agrícolas de Goiás será evidenciada no desenvolver do estudo. A Companhia Mogiana de Estradas de Ferro penetrou muito mais cedo pelo oeste do Brasil. Sua ferrovia teve início em Campinas, chegou a Mogi-Mirim em 1875, Casa Branca em 1878, Rio Preto em 1883, Batatais em 1886 e, Franca em 1887. Nos anos seguintes cortou o Triângulo Mineiro, para finalmente chegar em Araguari, em 1896.

O setor de mercado interno, segundo Paul Singer, até meados da década de 1880, permaneceu inteiramente na dependência do setor primário-exportador. O fenômeno da exportação também se processava em função das exportações nacionais. As cidades desempenhavam uma variedade de atividades de serviços, de caráter complementar às funções voltadas para o setor de mercado externo: transpor

te, armazenamento, comercialização, embalagem, embarque e desembarque (5).

A formação e consolidação do núcleo capitalista ao Sudeste do Brasil, contribuiu decisivamente para dinamizar o processo de urbanização. "A constituição do mercado interno para produtos industriais, que se processa, toma, particularmente, a forma de urbanização" (6).

Os dados contidos na tabela abaixo, ilustram a aceleração da urbanização, dado o ritmo de crescimento dos mercados urbanos do Rio de Janeiro e São Paulo. Estas duas cidades representavam os dois centros de maior expressão e polarizavam a concentração da economia moderna no Brasil.

TABELA I

O CRESCIMENTO DA POPULAÇÃO URBANA (Nº HABITANTES)

| CENSOS | RIO DE JANEIRO | % | SÃO PAULO | % |
|--------|----------------|----|-----------|-----|
| 1872 | 274.972 | - | 31.385 | - |
| 1890 | 522.651 | 90 | 64.934 | 107 |
| 1900 | 691.565 | 32 | 239.820 | 268 |
| 1920 | 1.157.873 | 67 | 579.033 | 141 |

FONTE: Censos Demográficos de 1872, 1890, 1900 e 1920.

O Rio de Janeiro conservou a posição de principal centro urbano-industrial até os primeiros decênios deste século. São Paulo superou o Rio, como grande centro de concentração industrial entre 1920 e 1938. "Neste período, a concentração já deixa então de ser 'aparente' para rapidamente se transformar em 'efetiva'" (7).

A ativação do crescimento urbano de São Paulo, propriamente, ocorreu desde 1886, determinada pela grande disseminação espacial da lavoura de café e o surto industrial que ocorreu nos anos de 1895/98 e 1909/12.

Outros fatos também contribuíram para o impulso do crescimento urbano. A imigração estrangeira retomou seu ritmo acelerado, entre 1905/13, pois os fluxos de entrada de mão-de-obra estrangeira haviam decaído entre 1890 e 1905 (8). O desenvolvimento industrial, por outro lado, embora tenha sido afetado pela crise de 1913 e 1914, com a emergência da Primeira Guerra Mundial, recuperou-se dos seus efeitos e retomou o movimento expansionista.

Os anos de 1920 decorreram favoravelmente ao crescimento urbano-industrial. De uma parte, ocorreu um novo surto do setor cafeeiro, entre 1919/20 e 1923/24. As exportações de café, que representavam 56% do total em 1919, passaram para 70%, na segunda metade da década. Além da política protecionista, funcionaram como fatores positivos: a disponibilidade de terras férteis próprias para o café e a oferta de força de trabalho. Além do crescimento vegetativo e da aceleração das migrações internas, a imigração estrangeira, "já em 1920 começa a se recuperar da queda sofrida durante a Primeira Guerra Mundial" (9). De outra parte, desenvolveu-se uma diferenciação notável do setor industrial. Modernizaram-se os ramos da produção de bens de consumo, notadamente o têxtil. Desenvolveu-se a diferenciação da estrutura industrial com a expansão dos primeiros ramos industriais de bens intermediários. Surgiram na época a "pequena indústria do aço" e a indústria de cimento.

Com transformações de tal ordem, o mercado interno ganhou novas dimensões. Nesta altura, surge o problema da absorção da grande oferta de mão-de-obra, que se liga diretamente com o crescimento do mercado interno. João Manuel levanta uma hipótese relativa

ã absorção de parte da força de trabalho da massa de imigrantes. Para ele pode ter ocorrido uma "possível absorção parcial causada pelo acréscimo do setor público e pela demanda engendrada pelo substancial crescimento da agricultura de alimentos, após 1906". (10). A outra parte da força de trabalho disponível foi absorvida pelo setor cafeeiro e pelo setor urbano-industrial em franca prosperidade.

Levanta-se neste ponto, a questão do suprimento do mercado interno, quanto à demanda de alimentos.

Na última década do século XIX, o processo de desenvolvimento no Sudeste, gerou uma situação de crise para a agricultura: a superprodução de café e a escassez da oferta de alimentos.

A monocultura, fenômeno tradicional do sistema primário-exportador, atingiu o auge de crescimento, contribuindo diretamente para o agravamento dos efeitos da crise da produção alimentar: escassez e carestia dos gêneros (11).

As importações de gêneros alimentícios aumentavam em termos de quantidade e variedade: arroz, charque, banha, milho e feijão. Em 1901, os gêneros alimentícios, principalmente os de consumo popular, respondiam por 42,9% do valor de nossas importações.

Na transição do século XIX para o século XX, a agricultura atingiu um limiar crítico de grande dimensão. De um lado, o setor agrícola debatia-se com duas ordens de problemas: as dificuldades para atender a demanda do mercado interno e os obstáculos para conservar sua posição no mercado externo. De outro lado, a crise que atingiu a agricultura, concomitantemente, apontava-lhe novas perspectivas. Delineavam-se condições e oportunidades para o setor de subsistência da agricultura brasileira advindas: da forte demanda resultante da expansão industrial, do crescimento das cidades e

do desenvolvimento do mercado interno (12).

Para Paul Singer, ao mesmo tempo que a industrialização criava um vigoroso mercado urbano para alimentos e matérias-primas, o seu *hinterland* é ocupado, em boa parte, pelo menos até 1930, pela produção de um artigo de exportação: o café. Esta situação oferece ótima oportunidade para que outras zonas do país, mesmo as mais afastadas, penetrem neste mercado urbano. Mas para aproveitar esta oportunidade, torna-se necessário que estas zonas contem: com uma agricultura de subsistência desenvolvida; com um dispositivo comercial apto a estabelecer a interligação entre as zonas e o grande mercado urbano (13).

A situação do Sul de Goiás era incipientemente favorável. Pesava negativamente, no entanto, o domínio do latifúndio colonial, em cuja prática predominavam a lavoura e a criação extensivas. A parte sul do Estado de Goiás, contando com localização favorável, carecia parcialmente da primeira condição e, principalmente da segunda, pelo menos até 1930.

Feitas as considerações sobre o crescimento do mercado interno, passamos à reconstituição dos fatos concretos, que condicionaram, lenta e precariamente, a participação dos excedentes da produção goiana na economia de mercado do Sudeste.

2. O CONDICIONAMENTO DA REAÇÃO DA ECONOMIA GOIANA AOS ESTÍMULOS DA DEMANDA DO SUDESTE

As exportações em questão assumem grande importância, pois constituem os excedentes de uma agricultura de subsistência, cujo desenvolvimento conquista novas bases. Representa o momento do processo produtivo em que o excedente do produto social realiza-se como mercadoria no intercâmbio interregional. Sob o ângulo da direção dos fluxos comerciais, é evidente a posição, decisivamente mais vantajosa para a circulação dos excedentes da prática agrícola do Sul de Goiás. Esta parcela do território de Goiás, dada a contiguidade geográfica e a relativa proximidade com a região de economia mais dinâmica, contou com condições de reagir aos seus estímulos, bem mais cedo que as outras frações territoriais de Goiás.

As extensões goianas do centro-norte permaneciam no estado de marasmo imposto pela sua condição tradicional de marginalidade e subsistência, ocupação dispersa e falta de transportes. As suas exportações compunham-se de gado vacum e cavalariço, peles, couros crus e alguns cereais.

As correntes comerciais nortistas compunham o quadro seguinte, na segunda década deste século:

- pelo Alto Tocantins, os municípios de Posse, São

Domingos, São José do Tocantins, Pilar, Cavalcante, Forte, Sítio D'Abadia, mantinham intercâmbio com Januária, via Riachão. Aí os tropeiros e boiadeiros se abasteciam dos gêneros necessários para a travessia do despovoado e arenoso vale do São Francisco;

- de Arraias, Chapéu, Taguatinga, Palma e Peixe exportavam para Barreiras, ponto terminal da navegação do Rio Grande, na Bahia;

- de São José do Ouro, Natividade, Conceição e Porto Nacional, os excedentes se orientavam para o porto de São Marcelo, ponto terminal da navegação do Rio Preto, na Bahia;

- de Pedro Afonso e Boa Vista, através do Rio Tocantins, o comércio se dirigia para o Maranhão e Pará (14).

O Sul de Goiás começou, efetivamente, a sentir os efeitos dinamizadores sobre a organização das atividades produtivas, com a implantação da estrada de ferro da Companhia Mogiana. Em 1872 iniciava a construção daquela ferrovia, estendendo-se a 1896, quando seus trilhos chegaram em Araguaí.

Com o transporte ferroviário servindo o Triângulo Mineiro, o movimento de ocupação e povoamento nas áreas meridionais de Goiás, começou a ganhar alento. Inicia-se a efetiva ocupação regional, em decorrência das possibilidades em perspectiva. Havia o projeto de continuação da ferrovia: uma linha partiria de Araguaí e outra de Formiga, em Minas Gerais, entroncando-se em Goiandira. Dessa estação a linha ferroviária deveria orientar-se rumo à Cidade de Goiás, então Capital, e dali chegaria ao porto de Leopoldina no Araguaia. Além das possibilidades de acesso fácil, que então acenavam, a região atraía com a disponibilidade de terras livres e férteis.

O contingente populacional de Goiás, em 1872, somava 160.395 habitantes; em 1890, havia aumentado para 227.572; em 1900, eram 270.000, segundo os três primeiros Censos gerais realizados no Brasil. Em 1908, a população goiana era estimada em 280.000 pessoas (15).

Várias obras foram formando, embora precariamente, a infra-estrutura de transportes, influenciando sobre o ritmo do movimento povoador e, conseqüentemente, sobre as atividades de exploração produtiva. Em 1909, inaugurou-se a ponte do "Cahidor" no Rio Paranaíba, distante três quilômetros do núcleo urbano de Santa Rita do Paranaíba. Em 1917, a cidade se ligava a Uberabinha (Uberlândia) por uma estrada de rodagem com 24 quilômetros de percurso. Tais melhoramentos nos meios de circulação, deram grande impulso à função tradicional de intermediação comercial exercida por aquele centro. Conforme dados da I.G. de 1917: "Actualmente Santa Rita é o empório dos municípios do sudoeste goyano, havendo ahi, para facilitar as transacções commerciaes, os armazens das casas commissarias Borges & Irmão e Militão & Filho. É intenso o movimento de tropas e carros de bois que chegam e sahem para os centros commerciaes do Estado " (16).

Ainda em 1909, os trilhos da Companhia Paulista chegaram a Barretos, importante centro de comércio para o gado de Goiás. Esta ferrovia, em 1917, alcança as margens do Rio Grande na fronteira entre os Estados de Minas Gerais e São Paulo. Em Barretos, a Companhia Paulista, sob a direção do Conselheiro Antonio Prado, construiu o primeiro frigorífico do Brasil, cujo início se deu em 1915. Para facilitar o acesso do gado àquele importante mercado, a própria Companhia tomou iniciativas com relação a portos e estradas de terra. Desta forma, o intercâmbio entre Goiás e Minas com São Paulo foi facilitado, principalmente com a implantação do porto Antonio Prado, no Rio Grande. A travessia de boiadas e outras mercadorias

passou a dispor de lanchas, balsas, rebocadores, para chegar a Barretos.

Na estrada-de-ferro Mogiana, as estações de Uberaba, Uberabinha e Araguari, apresentavam grande movimento, funcionando, também, como entrepostos do comércio goiano.

Até 1910, a agricultura atendia, essencialmente, às necessidades do auto-consumo local. No tocante à exportação, a agricultura do Sul de Goiás contribuiu, predominantemente, com o fumo. O gado bovino figurava em primeiro plano, como principal fonte da receita. Desenvolviam-se "magníficas lavouras" de fumo nas circunvizinhanças de Bela Vista, Antas e Pirenópolis (17).

Com a retomada das obras de implantação de vias férreas, em 1910, tem início a construção da Estrada-de-Ferro Goiás, a partir de Araguari. As estimativas registradas no Atlas Geográfico do Barão Homem de Melo, registram para o Estado de Goiás, presumivelmente, 340.000 habitantes, em 1910. Este ano constitui o marco da efetiva aceleração do povoamento no Sul de Goiás. O Censo de 1920 registrou em 511.918 o volume populacional. Conforme observações constantes da I.G. em 1920: "Goyaz, nestes últimos anos, com a penetração ferroviária e linhas automobilísticas, a valorização de terra, o incremento do comércio de gado, o estabelecimento de muitos capitalistas afazendendo-se no sul, e outras causas indiretas de accrescimento, tem recebido uma enorme onda de forasteiros, transformando logares ermos em núcleos florescentes, fundando-se povoados, villas, etc., onde apenas, existia antes uma fazenda" (18). Em 1926 os cálculos atribuem a Goiás 640.491 habitantes (19).

Na primeira metade da década de 1920, o governo do Estado procura efetivar as primeiras tentativas de implantação da colonização estrangeira. Em 1921, chegaram 25 famílias para o núcleo

que deveria desenvolver-se em terras do município de Santa Cruz. A área de terra que se destinou à colônia, foi cedida pelo Monsenhor Ignácio Xavier da Silva. Este núcleo constituiu-se numa experiência frustrada, logo no início (20). Em 1924, tinha início a formação do núcleo colonial de Uvã, no município da Capital (21).

No início do período em questão, os anos de 1920, os meios de transporte predominantes, eram ainda os mais rudimentares. "O transporte de mercadorias em todo o Sul, se faz em carros de bois e tropas de muares. É considerável o movimento que assim se opera. O carro de bois, de eixo fixo e 'ferrado' em gume muito corrente, é ainda o principal veículo de transportes em Goyaz. É resistente, mas causa imenso damno nos caminhos" (22). Até então, a ferrovia estendia-se por um pequeno trecho, apenas 176 quilômetros, em território goiano. Estendia-se da margem direita do Paranaíba à margem esquerda do Rio Corumbá. Ali achavam-se paralisadas as obras de construção, desde 1915. Apenas os municípios de Catalão, Ipameri e Corumbaíba eram cortados pelos trilhos da Goiás. A mesma fonte registra: "vem n'um crescendo animador a exportação dos produtos goyanos de tres anos (1914) a esta parte". "Na pequena zona beneficiada pela alludida via férrea, a arrecadação do Estado montou nas cifras seguintes:

| | | | |
|------|---|------|-----------|
| 1915 | - | 95: | 749\$ 711 |
| 1916 | - | 241: | 047\$ 797 |
| 1917 | - | 312: | 271\$ 111 |

As mercadorias que mais concorreram para o valor da exportação foram: arroz, bois gordos, fumo, xarque, couros, suínos, toucinho e borracha" (23).

Para Araguaí convergiam os produtos exportados pela Estrada-de-Ferro Goiás. Ali a ferrovia da Mogiana coletava as mercadorias procedentes dos portos fiscais goianos de Barreiros, Ipê Ar

cado, Mão-de-Pau, Freires e Pilões. Os quatro primeiros portos si tuavam-se no Rio Paranaíba e, o último, no Rio São Marcos, rios que separam Goiás de Minas Gerais. Uberabinha era o entreposto comer cial dos municípios goianos de Santa Rita do Paranaíba (Itumbiãra), Rio Verde, Jataí, Mineiros e Rio Bonito (Caiapônia). Captava também uma boa parte dos excedentes exportados pelos municípios de Morrinhos, Piracanjuba, Palmeiras, Anicuns e Goiás (24).

A retomada dos trabalhos de construção da Estrada de Ferro Goiás se deu em 1921. Ao mesmo tempo, o Governo da União procedia aos trâmites legais sobre a caducidade do contrato com a companhia responsável pela implantação da ferrovia. Deu-se então, a encampanha da mesma. Em julho de 1922 inaugurou-se a ponte do Rio Corumbá e o prolongamento da via férrea avançara 20 quilômetros rumo a Tavares (Vianópolis).

Quanto a linha férrea da Goiás que avançara a partir da Estrada de Ferro Oeste de Minas, perdurava a expectativa do prolongamento da mesma, entre Patrocínio (Minas) e Catalão (25).

A ferrovia, apesar da precariedade dos seus serviços, as interrupções de suas obras, desde que penetrara em terras goiãnas, começou a desempenhar sua função aglutinadora. As estradas de terra que iam se abrindo, orientavam-se na direção das estações ferroviárias.

Entre 1915 e 1921, o período de paralisação das obras de construção ferroviária, várias estradas de "rodagem" foram abertas. A convergência das mesmas se orientava:

- para Santa Rita do Paranaíba convergiam as estradas que estavam sendo construídas para servir os municípios do Sudoeste goiano. Daí seguia para Uberabinha, estação da Mogiana;

- para Ipameri, com ligação com Cristalina, Santa Lu

zia, Planaltina e Formosa;

- para o porto de Roncador: daí, uma estrada dirigia-se para Santa Cruz, Bela Vista, Campinas, Goiabeira e Curralinho. Outra ligava aquele porto com Anápolis, passando por Campo Formoso, Brejão e Bomfim.

Em 1929, as estradas de "rodagem" haviam se multiplicado e, algumas, já apresentavam relativa melhoria técnica. Destacavam-se:

- a estrada que ligava a Capital com Inhumas (Goiabeira), era abaulada, com 8m de largura;

- a que ligava Inhumas com Tavares, então ponta de trilhos da Goiás, desde 1924. A estrada de Buriti Alegre a Santa Rita do Paranaíba. Ambas abauladas, com 6m de largura;

- as demais estradas constituíam a modalidade "transversal plana", adotada na época (26).

O acesso mais rápido do eixo Rio-São Paulo ao Sul de Goiás, até os primeiros anos da década de 1920, se fazia numa média de quatro dias. Pela ferrovia da Central do Brasil vinha-se a São Paulo. De São Paulo a Campinas dispunha-se da via da Paulista. Daí, pela Mogiana, chegava-se em Ribeirão Preto. Em seguida passava-se por Franca ou pelo ramal de Igarapava, para atingir o Triângulo Mineiro, indo até Araguaí. Pela Estrada de Ferro Goiás, ia-se a Goiandira e, daí a Roncador. Havia em Goiandira um ramal para Catalão (27).

As considerações até aqui desenvolvidas, permitem uma visão aproximada das condições que permitiram o crescimento da oferta de excedentes da produção do Sul de Goiás, em face da expansão do mercado interno. A oferta dos excedentes começa a ganhar expres

são depois de 1914, com a penetração da ferrovia da Goiás.

Neste ponto, a nossa investigação encaminha-se para o comportamento das exportações goianas, no período em estudo.

3. O QUADRO DAS EXPORTAÇÕES DO SUL DE GOIÁS NO DECÊNIO DE 1920

Três características definem, em linhas gerais, o quadro das transferências dos excedentes de alimentos de Goiás para os grandes mercados urbanos, na sucessão dos anos de 1920.

Em primeiro lugar, observa-se que as exportações eram o suporte da economia local. As rendas advindas do intercâmbio interregional prevaleciam, desde o século XIX, como a principal fonte da receita pública.

Em segundo lugar, a predominância do gado bovino na pauta das exportações, evidencia a fragilidade das bases do intercâmbio que se fazia. Mantinha-se a dependência local em relação à demanda do gado, produto quase natural e tradicional. A oferta dos rebanhos expunha-se aos riscos da instabilidade do mercado, com frequentes flutuações dos preços. A posição dos bovinos como principal produto de comercialização, constitui também um indicador do domínio da exploração extensiva, com base no latifúndio colonial. É uma evidência da dispersão espacial da economia de subsistência local.

Uma terceira característica resulta do aumento da margem dos excedentes exportados, notadamente os produtos oriundos do cultivo do solo: arroz, café, fumo. Nota-se também uma relativa diversificação da oferta, o que corresponde às mudanças que começam

a se processar na estrutura tradicional do comércio da região. As mudanças são indicadores do esboço da emergência de uma agricultura regional de caráter mercantil, que iria desenvolver, a partir da década de 1930.

Os dados estatísticos utilizados para interpretação do movimento do comércio exportador, oferecem valor muito relativo. O contrabando persistia como o obstáculo tradicional aos esforços de arrecadação desenvolvidos pelo poder administrativo. No período considerado, são constantes nos relatórios dos presidentes do Estado a referência às dificuldades de se desenvolver uma fiscalização que pudesse coibir os efeitos negativos do suborno aos impostos sobre as exportações. O deputado César da Cunha Bastos, ao justificar uma emenda favorável aos interesses de Goiás, proposta ao orçamento da União para 1931, faz importantes considerações sobre a renda pública do comércio interregional. Ao referir-se ao pagamento do imposto de exportação nas repartições fiscais do Sul do Estado, afirma: "e pôde-se accrescer, quanto ao gado, em pé, 20% contrabandeado por motivos diversos entre os quaes a impossibilidade de uma fiscalização rigorosa e a circunstância de haver fazendeiros residentes e proprietários de terras em um e outros Estados convizinhos, na região fronteira, os quaes procuram burlar o fisco, allegando que o producto ora é de um ou outro Estado" (28).

Além da relativa fidelidade dos dados estatísticos disponíveis, estes não permitiram a construção de uma série ininterrupta na sequência da década. Contudo, permitem uma visão aproximada do significado e do comportamento das exportações, no citado período.

Conforme considerações levantadas linhas atrás, o rendimento da arrecadação do imposto de exportação, constituia, portanto, na principal fonte de recursos do Estado. Pelos dados contidos

na Tabela II, pode-se apreender, de uma parte, as flutuações das rendas públicas em face da instabilidade do preço do gado; de outra parte, observa-se a incipiência da receita geral do governo, que permanecia na dependência direta da participação do gado nas vendas anuais.

Abre-se o decênio de 1920 com a crise financeira que se estendeu a 1921. A crise provocou significativa diminuição nas rendas, em decorrência do refluxo nas vendas de gado. Em 1920, exportou-se 39.530 cabeças a menos em relação às exportações de 1919. A arrecadação do Estado, em 1920, não sofreu uma queda maior devido ao ato governamental de 1919, que elevou o imposto de 8\$ 000 para 9\$ 000 por cabeça. "Acto perfeitamente justificavel diante do preço elevadissimo que attingio esse producto entre nós". Assim é justificada a medida, no relatório do presidente do Estado em 1921 (29).

A manipulação das formas de cobrança dos impostos de exportação, pelo governo estadual, era o recurso de que se dispunha para tentar o equilíbrio da exígua receita pública. O poder executivo gozava do poder para decretar tabelas quantificando o pagamento dos impostos de exportação "ad valorum", contanto que não excedesse de 8% do valor dos artigos exportados. Essa medida raramente era posta em vigor. No governo do Cel. Eugênio Jardim, o imposto sobre o gado bovino foi reduzido, em 1922, em vista da grave crise por que passara a pecuária nos anos anteriores de 1920/21. As taxas sobre os bois foram reduzidas de 9\$ 000 para 7\$ 000 e, para as vacas, de 20\$ 000 para 10\$ 000 (30).

Além da instabilidade do mercado, outro aspecto indicador da fragilidade desse intercâmbio, diz respeito aos efeitos da intermediação. As vendas não eram efetuadas diretamente aos mercados dos consumidores. Em razão das distâncias, os intermediários vinham

realizar as transações na fonte de produção. Minas e São Paulo representavam os entrepostos obrigatórios do comércio do gado goiano. Segundo observação feita em 1925: "a extensa zona oeste de São Paulo é o entreposto natural a que acode o gado bovino procedente de Goyaz, vindo invernar nos campos de Franca, Barretos, Olympia, Rio Preto e outros, de onde é transportado em estrada-de-ferro para os mercados nacionais de consumo ou para os quatro grandes matadouros frigoríficos do Estado, quando tenha de ser abatido para exportação" (31). Acrescenta-se ainda, o pagamento do imposto de trânsito pelo território mineiro, cobrado sobre a circulação do gado e de todas as outras mercadorias procedentes de Goiás. Em 1927, Cincinato Braga, antigo diretor da Companhia Paulista, registrava: "Um boi que sahe de Goyaz paga ao entrar no território mineiro o imposto de trânsito. Entra no território mineiro para receber engorda e paga imposto de internada. Esse boi ao sahir de Minas, paga imposto mineiro, que varia conforme o lugar de sahida, de 4% até 20% do seu valor!" (32).

No exercício de 1926, nota-se um retraimento sensível em todas as fontes da receita pública. Esse fato resultou dos efeitos de distúrbios locais provocados pela invasão do território, em 1925, pelas tropas revolucionárias. Os rebeldes do movimento tenentista atravessaram as extensões de Goiás, em demanda dos sertões nordestinos (33).

Apesar das injunções das flutuações da demanda e das dificuldades de acesso aos mercados urbano-industriais, o gado no final da década de 1920, tinha reforçado sua posição de produto básico da oferta de excedentes da produção goiana. Com o crescimento da oferta dos seus derivados sua participação assumia importância crescente. Em 1928, as exportações de gado em pé e derivados, atingiu a soma de 35.486:706\$900, o que correspondia a quase 70% do va

lor total das vendas daquele ano. Os produtos derivados que se destacavam em termos de valor eram: charque, couro salgado e couro cru (34). Em 1923, contavam-se cinco charqueadas localizadas nas cidades servidas pela Estrada de Ferro Goiás. O valor da exportação de charque atingiu 3.956:570\$000, em 1924, o que lhe confere o 3º lugar na pauta do comércio "externo". Entre 1920 e 1928, o volume de charque nas exportações atinge a taxa de crescimento de 167,2% (35).

Em relação aos principais produtos da lavoura, o aumento do volume das exportações, entre 1920/28, apresentou os índices seguintes:

| | | |
|--------|---|--------|
| Café | - | 482,1% |
| Arroz | - | 466,2% |
| Suínos | - | 224,1% |
| Fumo | - | 126,3% |

Paralelamente à maior participação dos excedentes gerados pelas lavouras, o gado exportado das áreas do sul e sudoeste, apresenta uma elevação de 94,7%, conforme os dados constantes nas estatísticas oficiais.

O café foi o produto que apresentou os maiores índices de crescimento, embora o seu volume exportado para os mercados de Minas, Rio e São Paulo, fosse pequeno. Pelo levantamento realizado em 1929, conforme relatório do Secretário de Finanças do Estado, pode-se avaliar a dimensão da lavoura cafeeira em Goiás. Existiam 13.257.900 cafeeiros nos 37 municípios que foram levantados. Desse total, 6.277.300 eram pés de menos de três anos. "A safra de café, em 1928, foi avaliada em 127.827 sacas e, a quantidade exportada para São Paulo, Rio e Minas foi apenas de 21.304 sacas. Esse fato é devido a grande exportação que se faz para Mato Grosso e Estados do Norte" (36).

As exportações de café pela via férrea assumiu maior expressão, a partir de 1924. Naquele ano exportou-se 20.604 sacas contra 8.153, em 1923.

A participação do café na composição das exportações expressa a aceleração do movimento povoador. Esse aspecto sugere a hipótese de que, a partir da penetração da estrada-de-ferro Goiás, a ocorrência de terras férteis e próprias para o café passa a atrair maior número de paulistas. À época os agricultores de São Paulo passaram a contar com duas alternativas, ou melhor, com a abertura de duas frentes de expansão: o Norte do Paraná e o Sul de Goiás (37).

O depoimento de J. Gonçalves, que data de 1929, é ilustrativo à respeito da presença de paulistas na região fisiográfica do Mato Grosso Goiano. Ao referir-se à visita que fizera a Anápolis, afirma: "Creio que as variadas correntes immigratórias, que ali agora ingressam, transladarão para aquelle fértil e formoso rincão goyano o systema paulista da cultura do café, removendo os de feitos que ainda se notam na sua florescente, mas ainda incipiente lavoura" (38). Na mesma oportunidade, faz referências ao cultivo do café em expansão nas terras de Anápolis e Goiabeira (Inhumas), esta última localidade também pertencia à área do Mato Grosso Goiano.

Por outro lado, o café constituiu-se no excedente que passa a articular, por extensão, a economia regional ao setor primário-exportador nacional, dado o acesso que ia se estabelecendo ao sistema ferroviário São Paulo-Santos.

Quanto ao arroz, cujas exportações começaram a crescer desde 1915, mantém a segunda posição em ritmo relativamente acelerado. Em termos de valor, juntamente com o gado, garante a remuneração das atividades exportadoras; apesar das condições de estreita

margem de acumulação imperantes.

Nos primeiros anos do decênio de 1920, o governo do Estado, com o intuito de estimular o desenvolvimento local da indústria de beneficiamento de arroz, estipula duas modalidades de taxas para sua exportação. As taxas sobre o arroz em casca são mais altas que as cobradas sobre as vendas do arroz beneficiado. Desta maneira, a exportação de arroz beneficiado ganha expressão crescente, a partir de 1923. Em 1926, já havia sido implantadas 18 máquinas de benefício daquele cereal. As vendas de arroz beneficiado ascendem, portanto, de 43.614 sacas em 1924, para 114.991, em 1926. (39).

Com a baixa intempestiva do preço do café com a "Crise de 1929", dá-se um novo retraimento na operação das exportações do gado bovino. Na sua mensagem ao Congresso do Estado, em 1930, o presidente assim se expressa: "Embora com uma receita inferior, o ano de 1929 atestou prosperidade na produção e exportação do Estado excepto no que se refere ao gado bovino. Foi assim que aumentara as rendas das colletorias e a exportação de vários productos como o arroz, o café, os cristaes, gado suino, diamantes e outros, de onde se conclue que não houve solução de continuidade no desenvolvimento normal" (40).

Por esta rápida exposição, depreende-se que as atividades de exportação embasavam a economia regional, apesar de oferecerem frágil e limitada margem de acumulação. Essa situação permite, por conseguinte, avaliar as restritas possibilidades, quer da iniciativa oficial, quer da iniciativa privada, da adoção de medidas capazes de acelerarem o ritmo de mudanças reinantes na região.

CONCLUSÃO

As considerações desenvolvidas sobre o movimento das exportações dos excedentes agro-pecuários da região Sul de Goiás, no decorrer da década de 1920, revelam:

1 - que, em face da implantação do modo de produção capitalista no Sudeste do Brasil, à medida em que este se consolidava, ia determinando o alargamento e aprofundamento do mercado interno. Em consequência, deu-se num primeiro momento, o deslocamento da fronteira agrícola, o que foi-se processando pelo Oeste Paulista e, posteriormente, foi atingindo as áreas agrícolas marginais. Esse movimento orientou-se pelo sentido geográfico das estradas-de-ferro de carácter penetrador;

2 - que no caso específico do Sul de Goiás, as condições para a dinamização da geração e circulação dos excedentes agrícolas foram se concretizando como efeitos da conjugação de três factores básicos: técnica, mão-de-obra e solo. As novas condições tecnológicas, representadas pela implantação do transporte ferroviário, passaram a facilitar a aceleração do movimento povoador na área em questão. Em nível local, a oferta de terras e a fertilidade das mesmas, notadamente a área do "Mato Grosso" de Goiás.

3 - que a estrutura das exportações conserva, até o r

to ponto, seu caráter tradicional em vista da dependência das vendas de gado, principal produto do intercâmbio. Apesar das transformações que se operam dada a diversificação da produção, as bases seculares da produção permanecem, expressas seguramente na dispersão do latifúndio de criação extensiva;

4 - o comportamento das exportações, no período estudado, aponta com perspectivas de mudanças significativas. A participação dos produtos da lavoura, sugere a hipótese da emergência dos cultivos para fins mercantis em maior escala, à medida que a organização da produção vai adotando novas bases. Noutros termos, a recuperação que então começou a se processar na agricultura de subsistência local, constituiria na sua própria negação. Tal fenômeno desencadearia à medida que os interesses capitalistas comandados e orientados para o Sudeste projetavam-se através de modificações que iam conferindo novas feições à região, ou seja, determinando a reorganização do espaço meridional do Estado de Goiás.

NOTAS BIBLIOGRÁFICAS:

- (1) MELO, João Manuel Cardoso de. *O Capitalismo Tardio*, Tese de Doutorado, Economia/USP, 1976. p. 160.
- (2) COHN, Gabriel. *Brasil em Perspectiva*. DIFEL, São Paulo, 1973. p. 287.
- (3) CANO, Wilson. *Raízes da Concentração Industrial em São Paulo*. DIFEL, São Paulo, 1977. p. 50.
- (4) Idem, *ibidem*, p. 34.
- (5) SINGER, Paul. *Desenvolvimento Econômico e Evolução Urbana*. Companhia Editora Nacional, São Paulo. p. 43-7.
- (6) Idem, *ibidem*, p. 43.
- (7) CANO, Wilson, *op cit*, p. 242.
- (8) MELO, J.M.C. de, *op cit*, p. 166
- (9) Idem, *ibidem*, p. 173.
- (10) MELO, J.M.C. de, *op cit*, p. 167.
- (11) GUIMARÃES, Alberto Passos. *A Crise Agrária*. Ed. Paz e Terra, Rio, 1979. p. 73.
- (12) Idem, *ibidem*, p. 73-74.
- (13) SINGER, Paul. *op cit*, p. 126.
- (14) "Um Mundo Desconhecido", in Revista *A Informação Goyana*, Ano I, v. 1, nº 1, 15/08/1917. p. 10. Nas notas seguintes, a abreviatura I.G. valerá como referência à citada revista.
- (15) DOLES, Dalísia E. Martins. *Interpretação Histórica da Economia de Goiãs e Posicionamento do Setor Agro-Pecuário no Contexto Econômico e Social da Região*. Mimeo. p. 15.
- (16) *Relatório do Presidente do Estado*, in I.G., Ano I, v. 1, nº 3, 15/10/1917. p. 10.
- (17) FRANÇA, Maria de Sousa. *Povoamento do Sul de Goiãs: 1872-1900*. Tese de Mestrado, Deptº História ICHL/UFGO, 1975. p. 151.
- (18) "A População de Goyaz", in I.G., Ano IV, v. III, nº 7, 15/02/1920. p. 80.

- (19) "*Notas e Informações*", in I.G., Ano XI, v. XI, nº 5, Dez/1927 .
p. 40.
- (20) *Mensagem do Presidente do Estado*, in I.G., Ano VI, v. VI, nº 3,
Out/1922. p. 15.
- (21) "*Imigrantes Allemães em Goyaz*", in I.G., Ano VIII, v. VIII, nº
1, Ago/1924. p. 16.
- (22) "*Estado actual da viação em Goyaz*", in I.G., Ano VI, v. VI, nº
2, Set/1921. p. 2-3.
- (23) "*Pequenas notas econômico-financeiras do Estado de Goyaz*", in
I.G., Ano I, v. I, nº 3, 15/10/1917. p. 36.
- (24) "*Goyaz e o Porto de Santos*", in I.G., Ano II, v. II, nº 5, 15/
12/1918. p. 66.
- (25) "*Viação em Goyaz*", in I.G., Ano IX, v. X, nº 5, Dez/1926. p.44.
- (26) "*Quadro das Estradas de Rodagem do Estado de Goyaz*", in I.G. ,
Ano IV, v. XIII, nº 8, Mar/1930. p. 61-62.
- (27) "*Notas e Informações*", in I.G., Ano II, v. II, nº 9, 15/04/1919
p. 124.
- (28) "*Goyaz no Congresso Nacional*", in I.G., Ano XIV, v. XIV, nº 1 ,
Ago/1930. p. 4.
- (29) "*A Situação Econômica e Financeira de Goyaz*", in I.G., Ano V,
v. IV, nº 11, Jun/1921. p. 84.
- (30) *Relatório do Presidente do Estado*, in I.G., Ano VII, v. VII ,
nº 2, Set/1923. p. 12.
- (31) "*Forças concorrentes de Goyaz nos Frigoríficos de São Paulo*" ,
in I.G., Ano XI, v. XI, nº 6, Jan/1928. p. 47.
- (32) "*Notas e Informações*", in I.G., Ano IX, v. X, nº 6, Jan/1927 .
p. 55.
- (33) "*Um Governo Fecundo*", in I.G., Ano XIII, v. XII, nº 10, Maio/
1929. p. 82.
- (34) *Mensagem do Presidente do Estado*, in I.G., Ano XIII, v. XII ,
nº 11, Jun/1929. p. 88.

- (35) *Mensagem do Presidente do Estado*, in I.G., Ano VIII, v. VIII , n° 11, Jul/1925. p. 82-83.
- (36) "*Notas e Informações*", in I.G., Ano XIII, v. XII, n° 10, Maio / 1929. p. 82.
- (37) Segundo depoimento do Sr. José Luiz de Sousa, em 1921, seu sogro vivia na condição de pequeno proprietário no Município de Franca, Estado de São Paulo. Com família numerosa, resolveu especular sobre a possibilidade de adquirir terras em outra região, que fossem suficientes para si e seus filhos. Foi ao Paraná, onde os preços de terra foram considerados altos. Dirigiu ao Mato Grosso Goiano, onde adquiriu 400 alqueires de terra . Em 1922, emigrou com todos os seus.
- (38) "*O que eu vi em Goyaz. A Cultura do Café*", in I.G., Ano XII, v. XII, n° 4, Nov/1928. p. 32. .
- (39) "*Notas e Informações*", in I.G., Ano IX, v. X, n° 2, Set/1926 . p. 12.
- (40) "*Mensagem do Presidente do Estado*", in I.G., Ano XIV, v. XIII , n° 11, Jun/1930. p. 84.

ANEXOS

TABELA II - AS RENDAS DA EXPORTAÇÃO NA RECEITA GERAL DO ESTADO

| ANO | VALOR/EXPORTAÇÃO | RECEITA/ESTADO | IMPOSTO/EXPORTAÇÃO | % |
|------|------------------|----------------|--------------------|------|
| 1920 | 12.121:568\$200 | 2.729.794\$466 | 1.012:310\$342 | 37,8 |
| 1922 | 13.075:765\$030 | 3.097:345\$895 | 1.098:031\$112 | 30,9 |
| 1923 | 30.133:815\$340 | 3.890:419\$970 | 2.057:628\$438 | 52,8 |
| 1924 | 38.135:232\$481 | 4.479:581\$858 | 2.102:360\$937 | 46,9 |
| 1925 | 32.423:721\$819 | 5.345:969\$997 | 2.332:627\$226 | 43,6 |
| 1926 | 29.926:794\$100 | 3.885:035\$082 | 1.795:607\$649 | 46,2 |
| 1927 | 48.346:002\$715 | 5.013:233\$542 | 2.905:312\$109 | 57,9 |
| 1928 | 52.181:368\$235 | 6.215:916\$108 | 3.195:843\$319 | 51,4 |

TABELA III - O VALOR DO GADO BOVINO E O VALOR DAS EXPORTAÇÕES

| ANO | VALOR/EXPORTAÇÕES | VALOR-EXPORTAÇÕES/BOVINOS | % |
|------|-------------------|---------------------------|------|
| 1920 | 12.121:568\$200 | 8.907:975\$000 | 73,4 |
| 1923 | 30.133:815\$340 | 18.861:030\$000 | 62,5 |
| 1924 | 38.135:232\$481 | 15.249:810\$000 | 39,9 |
| 1925 | 32.423:721\$819 | 16.786:200\$000 | 51,7 |
| 1927 | 48.346:002\$715 | 28.605:460\$000 | 59,1 |
| 1928 | 52.181:368\$235 | 22.246:550\$000 | 43,6 |

TABELA IV - OS PRINCIPAIS PRODUTOS DAS EXPORTAÇÕES NO DECÊNIO DE 1920

| PRODUTOS | 1 9 2 0 | | 1 9 2 8 | |
|----------|------------|----------------|--------------|-----------------|
| | VOLUME | VALOR | VOLUME | VALOR |
| Bovinos | 79.182 c | 8.907:975\$000 | 154.234 c | 22.246:550\$000 |
| Arroz | 35.974 s | 712:269\$360 | 203.695 s | 9.201:680\$200 |
| Charque | 825.211 Kg | 515:756\$875 | 2.205.646 Kg | 1.764:516\$800 |
| Sola | 204.460 Kg | 511:150\$000 | - | - |
| Fumo | 114.499 Kg | 343:397\$000 | 259.154 Kg | 1.036:616\$000 |
| Café | 3.677 s | - | 21.405 s | 3.210:692\$500 |
| Suínos | 2.397 c | - | 7.769 c | 1.546:760\$000 |

FONTES: Os dados constantes das Tabelas II, III e IV foram extraídos dos relatórios anuais dos presidentes do Estado de Goiás, de 1921 a 1930, conforme "A Informação Goyana" no mesmo período.

BIBLIOGRAFIA

- 1 - CANO, Wilson - *Raízes da Concentração Industrial em São Paulo*. DIFEL, São Paulo, 1977.
- 2 - CASTRO, Antonio Barros de - *7 Ensaio Sobre a Economia Brasileira*. 3. ed., Forense Universitária, Rio, 1977. v. 1.
- 3 - COHN, Gabriel - *Brasil em Perspectiva*. DIFEL, São Paulo, 1973.
- 4 - FRANÇA, Maria de Sousa - *Povoamento do Sul de Goiás: 1872-1900*. ICHL/UFGO., Goiânia, 1975. Mimeografado.
- 5 - GUIMARÃES, Alberto Passos - *A Crise Agrária*. Ed. Paz e Terra, Rio, 1979.
- 6 - MELO, João Manuel Cardoso de - *O Capitalismo Tardio*. Tese de Doutorado, Economia/USP, 1976. Mimeografado.
- 7 - MULLER, Geraldo - *Estado, Estrutura Agrária e População*. Ensaio Sobre Estagnação e Incorporação Regional. Ed. Vozes Ltda., em co-edição com CEBRAP, Rio, 1980.
- 8 - SINGER, Paul - *Desenvolvimento Econômico e Evolução Urbana*. Companhia Editora Nacional, São Paulo, 1974.