

TROPAS DE AÇO: OS PRIMEIROS IMPACTOS DA *MINAS AND RIO RAILWAY* SOBRE A ECONOMIA DE ABASTECIMENTO NO SUL DE MINAS (1884-1902)¹

Bruno Nascimento Campos²

Resumo: o artigo analisa a formação e atuação da *Minas and Rio Railway Company* no Sul de Minas, no período 1894-1902, e os impactos dela sobre a trajetória da produção e do comércio regionais. As fontes utilizadas são a imprensa regional e os relatórios da ferrovia enviados ao Ministério da Agricultura. Mostra-se que a companhia surgiu para transportar os mesmos produtos escoados pelas tropas de comércio (gêneros alimentícios, tabaco, gado), mas favoreceu a expansão do café na região nas primeiras décadas do século XX, fato que alterou o perfil econômico do Sul de Minas.

Palavras-chave: ferrovia; abastecimento interno; cafeicultura.

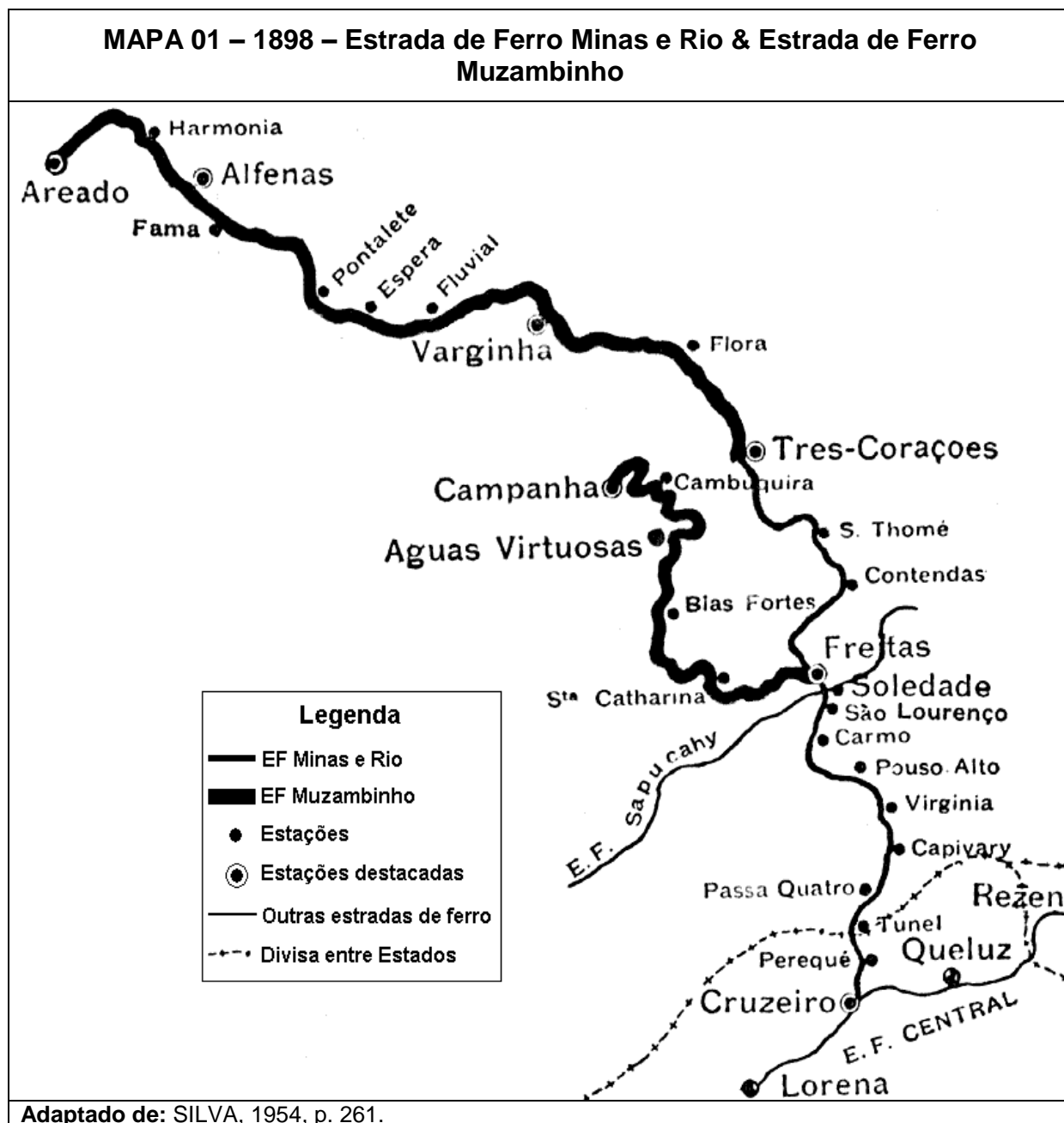
Abstract: the article analyzes the formation and performance of the *Minas and Rio Railway Company* in the South of Minas, and her impacts upon the trajectory of the regional production and commerce. The founts utilized are the regional press and the reports of the railway sent to Ministry of the Agriculture. It demonstrates that the company arose for carry the same products drained by trading caravans, but promoted the coffee expansion in the region in the first decades of twentieth century, fact that changed the economic profile of the South of Minas.

Key words: railway; internal supply; coffee tillage.

A expansão dos trilhos pelas Minas Gerais, no último quartel do século XIX, evidencia que a economia brasileira daquele século não se limitava à produção de culturas de exportação e suas redes comerciais. (FRAGOSO, 1998) A trajetória da inglesa *The Minas and Rio Railway Company* evidencia isso. Com dados compilados a partir dos relatórios da *Minas and Rio* apresentados ao Ministério da Agricultura entre 1884 e 1902, será possível mostrar as alterações na produção iniciadas a partir da introdução do meio de transporte ferroviário na região sul-mineira.

¹ Artigo originado de trabalho apresentado na I Jornada de História Regional José Pedro Xavier da Veiga, promovida pelo curso de História da UNIFAL-MG, no período de 24 a 27 de maio de 2011.

² Mestrando em História – Universidade Federal de São João Del-Rei (UFSJ).



Mais ao sul de Minas Gerais, a primeira das vias férreas foi a Estrada de Ferro Minas e Rio. A concessão que deu origem a esta ferrovia foi feita pelo Governo Imperial através do Decreto 5.952 de 23 de junho de 1875, sendo concessionários José Vieira Couto de Magalhães e Irineu Evangelista de Sousa, então Visconde de Mauá (LIMA, 1934, p. 23), sob a denominação de Estrada de Ferro do Rio Verde. A concessão desta estrada foi feita pouco mais de um mês da

declaração de moratória de Mauá, que se retirou deste empreendimento. (MAUÁ, 1998, p. 196-199)

Em 1876, definiu-se o ponto de partida na estação de Resende e o de término em Três Corações do Rio Verde, caso o capital garantido não fosse insuficiente para levar além deste ponto. Sobre o capital de 14.000:000\$000, o Governo Imperial garantiria juros de 3% e o Governo Provincial mineiro mais 4% durante 30 anos. (MAUÁ, 1998, p. 198) Segundo Lima, em 1877, o capital garantido foi aumentado para 16.150:000\$000. (LIMA, 1934, p. 23) Em abril de 1880 organizou-se, na capital inglesa, a empresa *The Minas and Rio Railway Company*, com o fim de construir e manter a estrada, sendo que em abril do ano seguinte iniciam-se os trabalhos de construção. (LIMA, 1934, p. 23) Foram cogitados, como pontos iniciais desta ferrovia, Resende, na província fluminense e ponto original da concessão, e Queluz, na província paulista, ambas na Estrada de Ferro D. Pedro II. Porém, o ponto inicial ficou definido para a estação de Cruzeiro, no vale do Paraíba paulista, inaugurada em 1878. (LIMA, 1934, p. 24) Podem ter tido algum peso na decisão sobre o ponto inicial da Minas e Rio as relações de amizade, convertidas em compadrio, existentes entre o Major Manoel de Freitas Novais e o Imperador D. Pedro II. (LIMA, 1934, p. 24) A ligação com a cidade de São Paulo se dava a partir da estação de Cachoeira Paulista, ponto final da Estrada de Ferro D. Pedro II (SAES, 1986, p. 42) e primeira após Cruzeiro, ocorria por meio da Estrada de Ferro São Paulo-Rio, companhia organizada em São Paulo e construída em bitola³ métrica.

Para o deputado provincial Silvestre Ferraz, o objetivo da Minas e Rio “[...] é servir a esta rica zona [sul de Minas], levando ao mercado do Rio de Janeiro os mais variados produtos, e atraindo para o nosso território as relações comerciais entre o rico Sul de Goiás e o Rio de Janeiro, feitas atualmente, apesar da maior distância, por intermédio das estradas de ferro paulistas.” (COSTA, 1996, p. 31-32) Segundo Maria Lúcia Prado Costa, a Minas e Rio deveria facilitar as ligações entre a praça carioca e os centros de criação de gado através do sul de Minas, concorrendo com o avanço paulista na absorção deste mercado, lembrando que a Mogiana atingiu o triângulo mineiro em fins da década de 1880. (COSTA, 1996, p. 31)

³ Bitola é a largura determinada pela distância medida entre as faces interiores das cabeças de dois trilhos em uma via férrea. A Estrada de Ferro São Paulo-Rio era em bitola métrica, assim como a Minas e Rio, Muzambinho, Sapucaí e a via da Oeste de Minas entre Lavras e Barra Mansa; já a Estrada de Ferro D. Pedro II era em bitola de 1,60m.

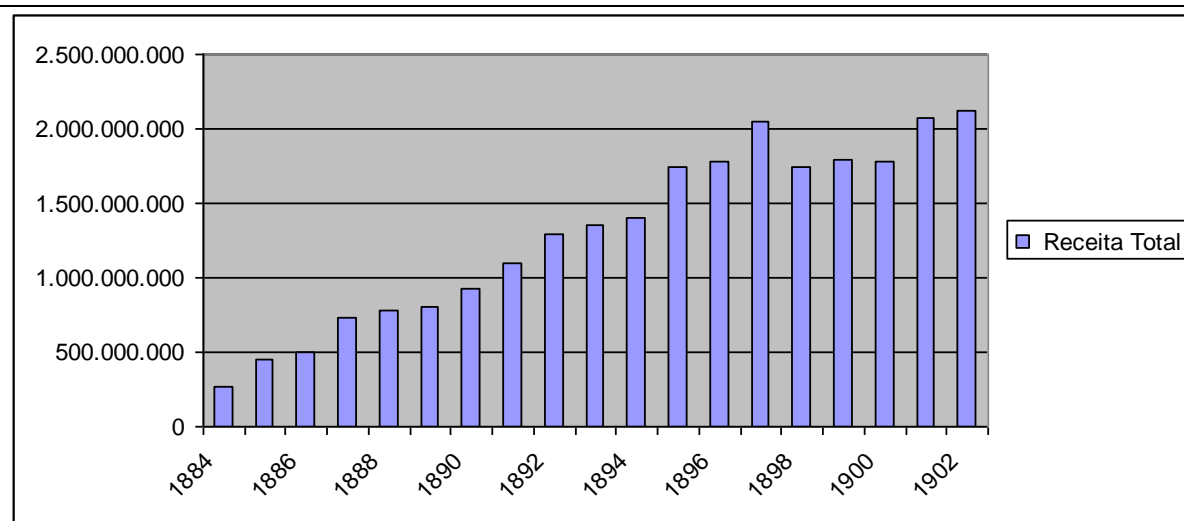
A edição do jornal “Monitor Sul Mineiro” de 26 de julho de 1880 anuncia que a primeira emissão de ações pela companhia inglesa iria ocorrer em breve em Londres e que o início das obras se daria em novembro daquele ano, sob a direção do engenheiro Daniel M. Fox, que já havia exercido a direção da também inglesa *São Paulo Railway*. Já a edição de 02 de dezembro do mesmo ano anuncia o sucesso da emissão das ações, ocorrida no mês anterior na praça de Londres. O traçado da Minas e Rio foi também objeto de sugestões pelo “Monitor Sul Mineiro” em sua edição de 14 julho de 1881, quando a turma de exploração do traçado se encontrava em Passa Quatro. A sugestão consistia em desviar o traçado para as margens do Rio Lambari, mais próximo das Águas Virtuosas de Lambari, Cambuquira e, por extensão, de Campanha.

Os trabalhos de construção da Minas e Rio terminaram oficialmente com a inauguração em 14 de junho de 1884. Esta ferrovia foi inaugurada com as seguintes características: bitola – 1 metro; com 170 quilômetros de extensão, tinha início na estação de Cruzeiro e passava por outras oito estações, Perequê, Passa Quatro, Capivari (Itanhandu), Pouso Alto, Fazendinha (Carmo de Minas), Soledade, Contendas (Conceição do Rio Verde) e Três Corações. (LIMA, 1934, p. 24)

Em 1889, foi celebrado contrato com a empresa inglesa para a construção da extensão de sua linha até Passos. (LIMA, 1934, p. 24-36) A companhia detinha, desde 1888, a concessão de um ramal ferroviário partindo de sua linha-tronco e chegando até Campanha, com um sub-ramal para Águas Virtuosas do Lambari. (LIMA, 1934, p. 34). Ambas as concessões não foram efetivadas, sendo decretadas como caducas através do decreto 419, de 1890, do governo provisório da República. (LIMA, 1934, p. 35) Graham aponta que, com a queda do Império, a empresa não foi capaz de levantar o capital necessário para a construção dessas vias na Europa. (GRAHAM, 1973, p. 66) Já Flávio Saes, em análise sobre as relações entre as grandes empresas concessionárias de serviços públicos e a economia cafeeira, revela que a também inglesa *São Paulo Railway* (SPR) parou seus trilhos em Jundiáí, em 1867, por satisfação com os rendimentos aferidos. (SAES, 1986, p. 38-40) Ainda segundo o autor, Jundiáí, na data da inauguração da SPR, estava longe de ser o centro de produção da província. (SAES, 1986, p. 40) A hipótese da satisfação pela inglesa Minas e Rio com os rendimentos aferidos com a garantia de juros pode ser uma das explicações para o abandono dessas concessões que foram

repassadas à Estrada de Ferro Muzambinho, tendo em vista que a Minas e Rio não foi uma companhia deficitária. (GRAHAM, 1973, p. 340) Além disso, sem considerar a inflação no período, o **gráfico 01** mostra que as receitas foram crescentes até 1897, retomando o crescimento após 1900.

GRÁFICO 01 – Minas e Rio: evolução da receita total em Réis por ano (1884-1902)



Observações:

1884: valor referente ao período compreendido entre 14 de junho e 31 de dezembro.

1902: De 1º de janeiro à 15 de setembro, a Minas e Rio esteve sob responsabilidade do superintendente da inglesa, *The Minas and Rio Railway*, tendo receita de 1.457:067\$900. De 15 de setembro à 31 de dezembro, já sob o arrendamento para o Coronel José de Oliveira Castro, a receita foi de 659:990\$700. Neste gráfico foi considerado a soma das receitas, sem levar em conta a inflação no período.

FONTE: Relatórios do Ministério da Agricultura (1884-1902).

A produção sobre trilhos

Neste item procuraremos evidenciar na produção sul-mineira os produtos mais significativos, capazes de, em tese, garantir as receitas para as ferrovias da região, fazendo-se necessárias algumas considerações acerca dos principais produtos da região sul de Minas e regiões adjacentes no momento em que os trilhos começaram a avançar sobre a região que compõe nosso recorte espacial.

A cafeicultura circunda o sul de Minas: Stanley Stein, analisando a economia cafeeira no Brasil do século XIX, sobretudo a região em torno de Vassouras, afirma que, entre 1850 e 1900, o Vale do Paraíba Fluminense foi a zona de maior produção de café do mundo. (STEIN, 1990, p.13) Segundo este autor, no

decorrer dos trinta anos anteriores, a mata virgem tinha dado lugar a uma série de núcleos de colonização que se espalharam ao longo do Vale, cobrindo-o de grandes fazendas de café, com o auxílio do braço escravo. (STEIN, 1961) Sua proximidade com a região sul de Minas exige que nos detenhamos um pouco sobre a cafeicultura.

Em torno da grande lavoura cafeeira de meados do século XIX girava a maior parte da economia nacional, seu núcleo político, econômico e social. Para a cafeicultura, as ferrovias desempenharam uma via de mão dupla: facilitavam o escoamento da produção de café e, ao mesmo tempo, “aproximavam” áreas que rapidamente foram tomadas pelos cafezais e que, posteriormente, também demandariam melhoramento dos transportes.

A respeito da expansão da cafeicultura em Minas Gerais, há algumas divergências sobre seu desenvolvimento. Para Ilmar Mattos, a cafeicultura em Minas constituía-se numa espécie de extensão da economia cafeeira fluminense, devido a proximidade da Zona da Mata do Vale do Paraíba do Sul. Segundo o autor, embora não tenha cessado de crescer durante toda a segunda metade do século XIX, a produção cafeeira em Minas ainda era extremamente pequena, se comparada com as produções das províncias do Rio de Janeiro e São Paulo. (MATTOS, 1999, p. 55)

Anderson Pires mostra como o processo que originou as estruturas sócio-econômicas constituintes da economia agroexportadora em Minas Gerais ocorreu, grosso modo, paralelamente ao que se estrutura a economia cafeeira no Vale do Paraíba Fluminense, possuindo, inclusive, aspectos comuns (PIRES, 1993, p.22).

Vindo do Rio de Janeiro através do Caminho Novo, o café penetra em Minas Gerais pela Zona da Mata, onde a cultura se desenvolveu inicialmente nos vales dos rios Pomba e Paraibuna; mais tarde, sob a influência da expansão no Vale do Paraíba paulista, atinge o sul de Minas e, já bem adentrado o século XIX, a cultura se expande no Nordeste – vales dos rio Doce e Mucuri – e sudeste do estado. (PIRES, 1993, p. 72)

As duas principais regiões produtoras de café em Minas foram a Zona da Mata e o Sul, que vão representar quase a totalidade da produção de café durante todo o correr do século XIX e o início do século XX, o que, em parte, se explica tanto pelo processo de expansão da cultura em Minas, quanto pela existência de

melhores condições naturais para a cafeicultura nestas regiões. (PIRES, 1993, p. 95)

No entanto, é preciso destacar que existe, ao longo do século XIX, um nítido predomínio da produção da Zona da Mata em relação às demais regiões mineiras. Tendo constituído a “porta de entrada” do café em Minas, a região da Mata mineira irá deter acima de 90% da produção da Província desde meados do século XIX até 1888. No entanto, Martins e Martins mostram uma tendência de queda da participação proporcional da Mata nessas exportações, abaixo dos 90% a partir de 1888, sendo que o sul de Minas salta de 0,3%, em 1867-68, para 6,4%, em 1884, quando é inaugurada a Minas e Rio, atingindo cerca de 18,8% em 1890. (MARTINS; MARTINS, 1984, p. 113)

Segundo Pires, no final do século XIX e no início do século XX, a produção da Mata caiu proporcionalmente sem, contudo, perder a primazia da produção, já que sua participação relativa gira em torno dos 60% a 80% do total da produção de Minas ainda no final da década de 1920. (PIRES, 1993, p. 95) Essa diminuição proporcional da produção cafeeira da Zona da Mata Mineira é resultado da expansão da produção nas outras regiões do Estado, entre elas a do sul de Minas, expressiva somente no século XX, principalmente após a consolidação da malha ferroviária.

A década de 1860 marca a entrada de café em maior escala em terras da fronteira sudoeste de Minas, acompanhando o desenvolvimento da rubiácea no lado paulistano da fronteira. (RESTITUTTI, 2006, p. 199-202) Para Cristiano Restitutti, a mudança na estrutura fiscal nessa década reflete a mudança na estrutura produtiva, que deixa de ser predominantemente pecuária. (RESTITUTTI, 2006, p. 199) O *Almanach Sul-Mineiro* relata, em 1874, que o café é plantado na região “quase que só para o consumo local”, porém, nos municípios vizinhos das províncias de São Paulo e Rio, em especial Pouso Alegre e Jaguary, havia grandes plantações, com incipiente exportação da rubiácea. (VEIGA, 1874, p. 31) Confirmando essas informações, vejamos o editorial do “Monitor Sul Mineiro” de 14 de março de 1875, que diz:

Nos principais gêneros de nossa exportação não vem o café, mas pode se fazer dele menção porque vai se desenvolvendo extraordinariamente sua cultura entre nós; e se ainda não o remetemos para o Rio em grande quantidade, pouco café do que

consumimos importamos, e dentro de poucos anos dos termos da Aiuruoca, Campanha, Alfenas, Cabo verde, Pouso Alegre e outros, far-se-a importantes remessas deste rico gênero da lavoura brasileira.

A edição de 1884 do *Almanach Sul-Mineiro* já trazia a notícia de que o café encontrava-se em franca expansão na região, constituindo-se, nas palavras entusiasmadas de Bernardo Saturnino da Veiga, “o mais importante produto de nossa lavoura.” (VEIGA, 1884, p. 43-46) Richard Graham ressalta que, a partir da entrada da Minas e Rio na região, as bases econômicas foram transformadas e “o café começou a espalhar-se pela região.” (GRAHAM, 173, p. 65) Conforme veremos adiante (**gráfico 02**), a produção do café foi ganhando importância na região após a introdução dos trilhos e não antes da chegada deles. Além disso, considerando o recorte cronológico de investigação proposto, predominaram os mesmos produtos comercializados nos lombos de mulas para o período posterior à introdução das ferrovias na região, como veremos adiante.

O papel da pecuária: a pecuária não pode ser esquecida em nenhum momento se quisermos entender a importância econômica do mercado mineiro. Chegando mesmo a contrapor as formas de criação de bovinos da região do São Francisco às do centro-sul de Minas, Prado Júnior já indicava a presença marcante da pecuária na capitania. (PRADO JÚNIOR, 2000, p. 189-215) Atividade esta que tomou importância econômica, com expressiva participação no mercado interno da então colônia. Caio Prado Júnior afirma que as boiadas mineiras começaram a seguir para São Paulo em concorrência com os fornecedores do sul a partir de 1756, e para o Rio de Janeiro a partir de 1765. (PRADO JÚNIOR, 2000, p. 199) A praça carioca viria a ser o maior mercado para a produção de Minas, ou intermediada por mineiros. As intenções dos idealizadores das estradas de ferro em Minas de alcançar o Rio São Francisco (SANTOS, 2009, p. 51), caso da EF Oeste de Minas, da EF D. Pedro II e da EF Muzambinho – extensão da Minas e Rio –, podem estar ligadas à produção de gado na região do Alto São Francisco e ao longo do vale do mesmo rio, gado esse presente desde os tempos de Antonil, ou seja, princípio do século XVIII. (PRADO JÚNIOR, 2000, p. 193)

Embora os estudos clássicos tenham apontado a importância das atividades agropastoris na economia colonial, são os estudos com escalas mais reduzidas de análise que desatacam o peso que desempenharam no sudeste do Império, ao

longo do século XIX. Afonso Graça Filho, a partir de dados para o ano de 1818, nos informa que mais de 70% das exportações de Minas se dirigiam ao Rio de Janeiro. O autor complementa a informação dizendo que esses valores “representavam mais de 57% do valor das exportações mineiras e 62% dos valores das mercadorias vendidas ao Rio de Janeiro.” No sentido de importação, no mesmo momento, Minas recebia do Rio de Janeiro todo o azeite, mais de 90% do contingente de escravos, de gêneros secos, ferragens e vinhos, além de aproximadamente 70% do sal. (GRAÇA FILHO, 2002, p. 38) O gado vacum, ao que tudo indica, tinha grande importância no setor mercantil intermediado por São João del-Rei. Afonso Graça Filho afirma, com base nos relatos de Saint-Hilaire, que comerciantes são-joanenses enviavam ponteiros para buscar o gado da região de Araxá, Comarca de Paracatu, e acrescenta que a região de São João chegava a apresentar produtores de bovinos com até cinco mil cabeças de gado. (GRAÇA FILHO, 2002, p. 57) Os campos do sudoeste mineiro estavam inseridos no sistema de mercantilização do gado oriundo dos sertões do Brasil central para o Rio de Janeiro, fazendo da região importante produtora de queijos que abasteciam os mercados local e regional. (RESTITUTTI, 2006, p. 198) A região entre o vale do Rio Grande e o Alto São Francisco “experimentou efêmeros surtos de mineração aurífera no período colonial em lugares como Pitangui e Santo Antônio do Monte. No século XIX, entretanto, suas atividades produtivas se voltaram para a mesma economia de subsistência que encontramos no Sul.” (LIBBY, 1988, p. 44)

As atividades econômicas mais expressivas eram a criação de suínos da área de Tamanduá e Formiga e a produção de algodão de Formiga; de lá saíam mulas carregadas de carne de porco salgada e algodão em direção à Corte. (BERGARD, 2004, p. 78) Marcos Andrade indica que unidades produtoras de gado vacum ligadas às famílias Junqueira, Andrade e Vilela estavam espalhadas por várias localidades ao longo do vale do Rio Grande e seus afluentes até Uberaba, destacando-se Baependi, Lavras do Funil, Três Pontas, São João del-Rei e outras. (ANDRADE, 2009, p. 99) O *Almanach Sul-Mineiro* relata a prosperidade e a importância da criação de bovinos em Alfenas, Passos, São Sebastião do Paraíso, Caldas, Três Pontas e Boa Esperança, ainda na década de 1870. (VEIGA, 1874, p. 31-32) Richard Graham cita que a principal fonte de renda da Minas e Rio nos primeiros anos de operação foi o transporte de gado. (GRAHAM, 1973, p. 65)

No início do século XX, as feiras de comércio de gado mais importantes do Brasil eram as “feiras oficiais” que aconteciam no Estado de Minas Gerais, mais precisamente em importantes entroncamentos ferroviários no sul de Minas:

Atualmente as feiras mais importantes do Brasil são as oficiais, situadas em Três Corações do Rio Verde, Benfca (próxima de Juiz de Fora) e Sítio, no entroncamento da Estrada de Ferro Central do Brasil com a Oeste de Minas. Nelas vendem aos marchantes os boiadeiros ou invernistas de Passos, Santa Rita de Cássia, Alfenas, Oliveira, etc., todo o gado procedente dos sertões interiores e destinado ao Matadouro de Santa Cruz, onde é o mesmo gado abatido para o consumo do Rio de Janeiro. (IBGE, 1986, vol. 2, tomo 2, p. 430)

Os grandes comboios de gado vindos dos sertões não seguiam mais a pé até o Rio de Janeiro, as ferrovias passaram a levar o gado até lá, sendo que algumas estações se tornaram importantes nesse tipo de comércio a ponto de se organizarem feiras para o desenvolvimento desse comércio. Como visto acima, Três Corações do Rio Verde era ponto final da Estrada de Ferro Minas e Rio e ponto inicial da Estrada de Ferro Muzambinho. Em Três Corações se concentrou grande parte do movimento comercial entre Minas e Goiás que se destinava ao litoral, com destaque para o de gado, até a construção da ligação ferroviária entre Barra Mansa e Formiga que tomou esse comércio para si, já na segunda década do século XX. (VAZ, 1922, p. 41)

O tabaco e a cana-de-açúcar: a produção de tabaco era disseminada por toda a região sul de Minas, sendo os principais centros produtores Baependi, Cristina e Itajubá. (ANDRADE, 2008, p. 50-51) Marcos Andrade analisou 475 inventários, sendo 31 de produtores de tabaco e, desses, 22 estavam nas faixas de média e grande escravaria, porém, nenhum deles parece ter se dedicado exclusivamente a essa produção. (ANDRADE, 2008, p. 50) O autor aponta elementos que mostram que comerciantes da vila de Campanha eram responsáveis pela intermediação da produção de tabaco sul-mineira com a praça do Rio de Janeiro, principal centro consumidor e distribuidor do produto. (ANDRADE, 2008, p. 51-52) A exportação da produção de fumo entre os anos de 1897 e 1904 foi, em média, de 3.319.918 quilogramas, sendo que, em 1904, foram exportados pela Estrada de Ferro Minas e Rio 2.511.806 quilogramas do produto oriundo desta estrada, da Muzambinho e Sapucaí. (IBGE, 1986, vol. 2, tomo 2, p. 264-265)

A produção de cana-de-açúcar e seus derivados ocupou cerca de 45% dos grandes proprietários da região da vila de Campanha da Princesa, porém nunca de forma exclusiva. Geralmente o dono de engenho produzia gado, mantimentos e, na maioria dos casos, se envolvia em atividades comerciais (ANDRADE, 2008, pp. 48-49). Em 1857, “a lavoura era a principal ‘indústria’ a que se dedicavam os moradores do município [de Campanha da Princesa], tendo como produtos mais importantes o açúcar e a aguardente, o tabaco em rolo, os cereais, o gado vacum e suíno, nesta ordem de importância.” (ANDRADE, 2008, p. 49)

Em 1908, as informações do compêndio *O Brasil, suas Riquezas Naturais, suas Indústrias* indicavam que, no Estado de Minas Gerais, era grande o número de pequenos engenhos que produziam rapadura, açúcar mascavo e aguardente, que por vezes exportavam algum excedente para as províncias vizinhas de São Paulo e Rio de Janeiro. (IBGE, 1986, vol. 2, tomo 2, p. 154-155) Não se pode deixar de destacar que a relação acima, apesar de não demonstrar valores absolutos do comércio de tais mercadorias, indica a tendência do que seria negociado entre a província e a Corte, que gerou carga para as estradas de ferro que cortaram o centro-sul/oeste de Minas no último quartel do século XIX.

A ação das “tropas de aço”: é importante ressaltar que estudos e documentos indicam que os itens exportados pelos trilhos não poderiam se diferenciar muito do que se produzia na região. Lima, sem citar os números, informa que, em 1895, os principais produtos exportados pelas estações da Viação Férrea Sapucaí, tributária da Minas e Rio, eram: águas minerais em Caxambu; café em Afonso Pena, Itajubá, Pouso Alegre, Piranguinho, Borda da Mata e Francisco Sá; gado suíno em Pouso Alegre e Olegário Maciel; queijos em Caxambu e Baependi; tabaco em Afonso Pena, Itajubá, Pouso Alegre, Piranguinho, Cristina, Maria da Fé, Olegário Maciel, Silvestre Ferraz e Ribeiro; toucinho em Piranguinho, Cristina, Maria da Fé, Olegário Maciel, Baependi, Silvestre Ferraz e Ribeiro. (LIMA, 1934, p. 46) Em 1894, por exemplo, foram transportados pela Minas e Rio 2.597.925 quilogramas de sal, que significaram uma receita de 39:024\$600; 918.290 quilogramas de toucinho, que significaram uma receita de 17:689\$240; 2.317.071 quilogramas de fumo, que significaram uma receita de 45:645\$800; 3.437.575 quilogramas de café, que significaram uma receita de 106:480\$500; 202.593 quilogramas de queijo, que significaram uma receita de 2:760\$440; 34.179.019 quilogramas de diversos, que

significaram uma receita de 499:053\$050. (MINISTÉRIO DA AGRICULTURA, 1894, p. 342)

O *Almanack do Município da Campanha*, cuja primeira edição é de 1900, dá conta de que o comércio importava fazendas, ferragens, sal, açúcar, bebidas, trigo, instrumentos de lavoura e outros artefatos estrangeiros ou nacionais; e exportava café, fumo, rapadura, aguardente, vinhos, toucinho, gados, águas minerais, aves domésticas. (BUENO, 2007, p. 49)

O transporte de animais foi parte considerável da renda das ferrovias sul-mineiras neste período inicial. O número de cabeças de gado transportadas pela Minas e Rio entre 1884 e 1901 é crescente nos cinco primeiros anos, permanecendo com certa estabilidade em patamares em torno de oitenta mil cabeças por ano (**tabela 01**).

TABELA 01 – Movimento de saída de animais pela Estrada de Ferro Minas e Rio					
Ano	Animais	Ano	Animais	Ano	Animais
1884	2.180	1890	89.719	1896	54.643
1885	5.888	1891	91.773	1897	82.732
1886	21.469	1892	88.678	1898	71.997
1887	61.252	1893	71.298	1899	52.501
1888	89.020	1894	79.124	1900	81.645
1889	81.917	1895	61.781	1901	79.808

FONTE: Relatórios do Ministério da Agricultura (1884-1901).

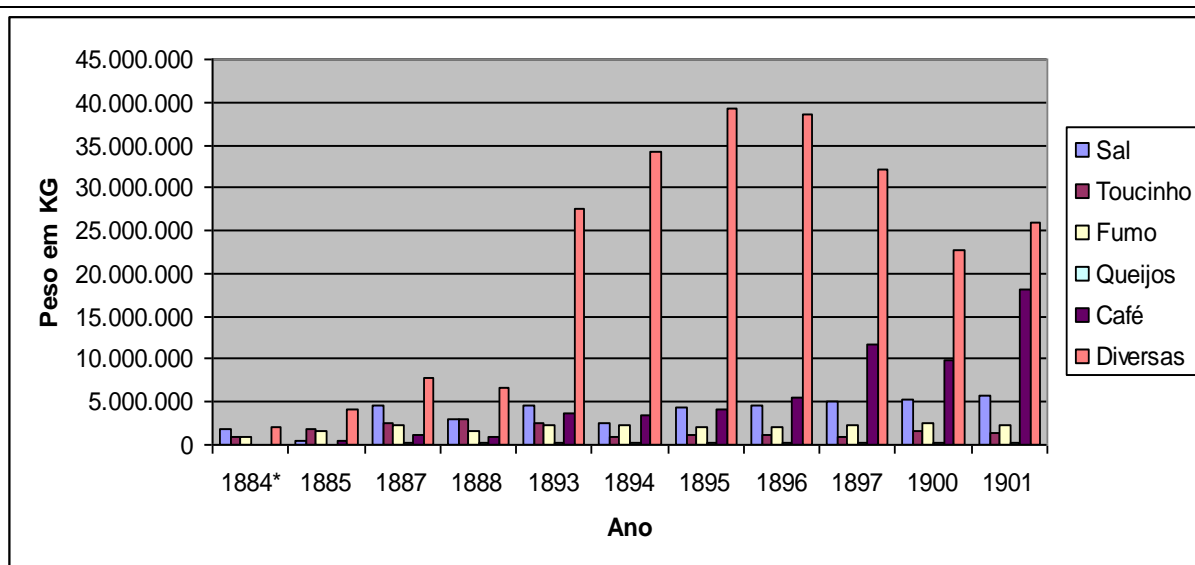
É importante ressaltar que a Viação Férrea Sapucaí era tributária somente da Minas e Rio até 1898, em sua linha que partia da estação de Soledade, quando é inaugurada a sua ligação com a Companhia Mogiana nas imediações de Ouro Fino. A Estrada de Ferro Muzambinho também era tributária da Minas e Rio, sendo sua ligação com outras ferrovias foi efetivada somente sob administração da Companhia de Estradas de Ferro Federais Brasileiras Rede Sul-mineira. Diante disso, é possível afirmar que a maior parte do que a Sapucaí⁴ e a Muzambinho transportavam, seja no sentido da importação ou da exportação, passava pela Minas e Rio.

Nos relatórios do Ministério da Agricultura e nas informações acerca da Estrada de Ferro Minas e Rio é possível distinguir as seguintes categorias de

⁴ Exceto suas linhas fluminenses e sua extensão mineira, cuja ligação com a linha que partia de Soledade é inaugurada em 1910.

mercadorias transportadas pelas ferrovias do sul de Minas: sal; toucinho; fumo; café; queijos; diversos; além do gado destacado acima. O sal é elemento fundamental na pecuária bovina, assim como na preservação e preparação de alimentos. O queijo também está ligado à pecuária. O toucinho e o fumo são produtos secularmente comercializados por mineiros com a vizinhança paulista e fluminense. No **gráfico 02**, é possível visualizar que as mercadorias transportadas pela Minas e Rio aos poucos alteram o perfil do comércio e da produção sul-mineira.

GRÁFICO 02 – Minas e Rio: volumes e tipos de mercadorias transportadas



* Informações referentes ao período compreendido entre 14 de junho e 31 de dezembro.

Observações:

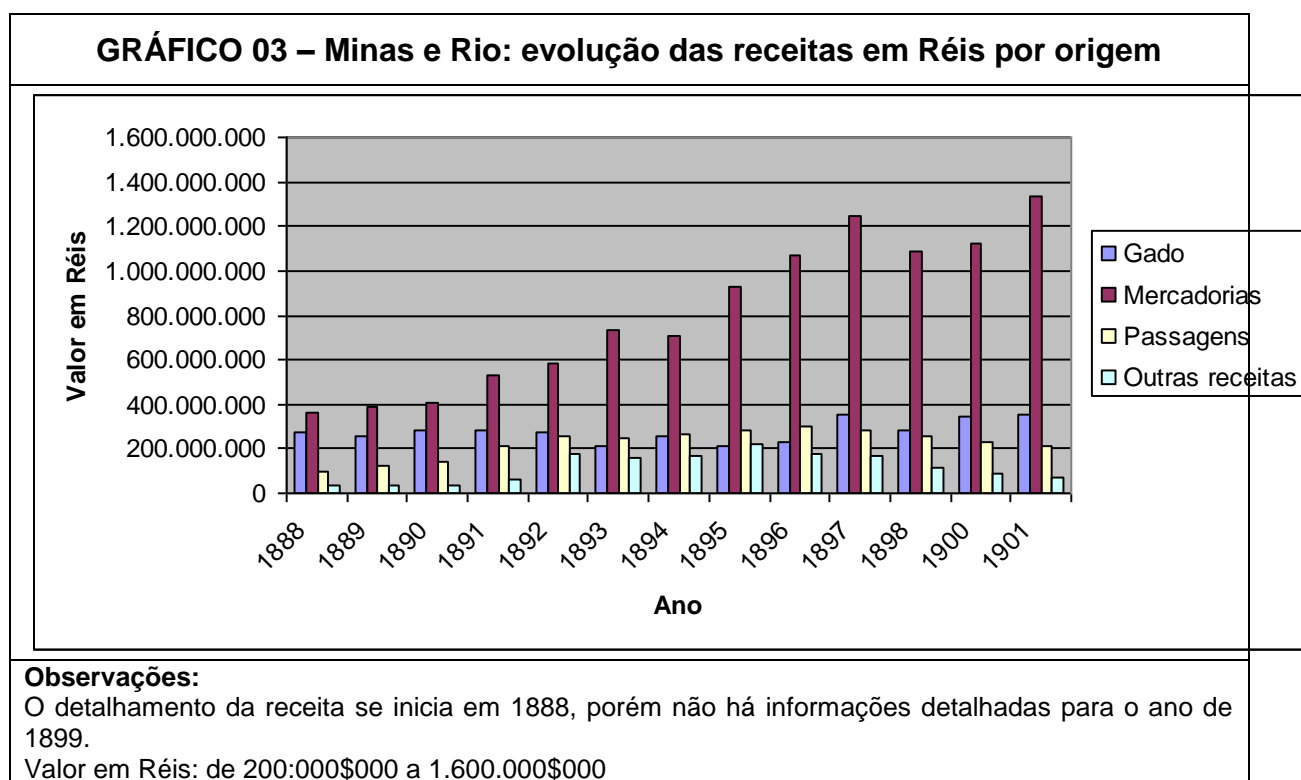
Não há informações detalhadas para os anos de 1886, 1889, 1890, 1891, 1892, 1898 e 1899.

FONTE: Relatórios do Ministério da Agricultura (1884-1901).

O café foi ganhando paulatinamente importância na região, aumentando sua participação na produção regional a partir de fins do século XIX, consolidando-se como importante produto da região ao longo do século XX. Nos relatórios que a Minas e Rio apresentou ao Ministério da Agricultura, em 1884 não há referência ao transporte de café pela Minas e Rio; em 1885, há o transporte de pouco menos de 400 toneladas; já em 1893 são mais de 3.500 toneladas; e em 1901 o transporte foi de cerca de 18.100 toneladas. Neste mesmo ano, a linha Barra Mansa a Lavras (com a ligação entre as duas cidades ainda em construção) da Estrada de Ferro Oeste de Minas exportou 4.134.591 toneladas de café. (MINISTÉRIO DA AGRICULTURA, 1901, p. 527) O sal, na década de 1890, disputa com o café a

posição de produto com maior volume transportado. Já o fumo e o toucinho, ao longo do período analisado, exibem uma trajetória de estabilidade em termos de volume transportado.

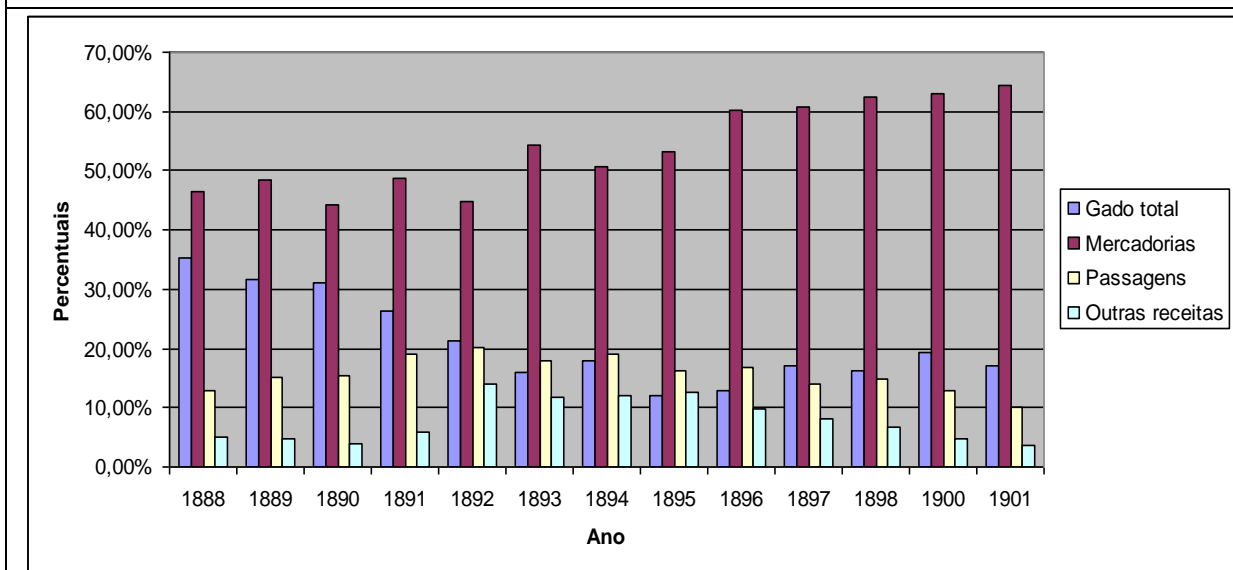
A categoria “diversas” informada nos relatórios do Ministério da Agricultura abarca uma série de produtos como fazendas, cereais, açúcar, bebidas (vinhos, “espíritos” etc.), águas minerais, ferragens, madeiras e materiais de construção, trilhos e outros materiais para estradas de ferro, entre outros. O grande crescimento desta categoria no **gráfico 02** coincide com o período de construção da linha da Sapucaí, partindo da estação de Soledade na Minas e Rio, e também da construção da Muzambinho, a partir da ponta da linha da Minas e Rio em Três Corações. No **gráfico 03** é possível acompanhar a relação entre a receita e tipos de mercadorias transportadas através da Minas e Rio:



Conforme os dados compilados a partir dos relatórios do Ministério da Agricultura, vemos que o transporte de mercadorias era, de longe, aquele de onde provinha a maior receita da Minas e Rio (**gráfico 04**). Segundo os relatórios do Ministério da Agricultura, a renda proveniente do transporte de gado cai proporcionalmente ao longo dos anos, tendo em vista a estabilidade deste tipo de

transporte em um patamar entre 200.000 e 355.000 cabeças de gado entre 1888 e 1901. “Outras receitas”, presentes nos **gráficos 03 e 04** referem-se a receitas eventuais oriundas de aluguel de casas da ferrovia, pastagens, permuta de carros e vagões com outras ferrovias, material velho vendido e trens especiais. (MINISTÉRIO DA AGRICULTURA, 1897, p. 551)

GRÁFICO 04 – Minas e Rio: percentual das receitas por origem



Observações:

O detalhamento da receita se inicia em 1888. Não há informações detalhadas para o ano de 1899.

FONTE: Relatórios do Ministério da Agricultura (1884-1901).

É importante ressaltar que até 1898, quando a Sapucaí efetiva sua ligação com a Companhia Mogiana, a única forma de escoar os produtos transportados pela Muzambinho e pela Sapucaí (via entre Ouro Fino e Baependi) era através da Minas e Rio. A terceira opção de ligação com outras regiões se efetiva em 1910, quando foi concluída a ligação entre as estações de Baependi e Bom Jardim, pela Viação Férrea Sapucaí.

Considerações finais

A malha ferroviária sul-mineira não foi construída especificamente para o transporte de café, cultivado até então em território mineiro, com poucas exceções (Jaguary e Pouso Alegre estão bem próximas, respectivamente, do Vale do Paraíba paulista e da região Mogiana, podendo ser consideradas extensões da cafeicultura

de São Paulo), em pomares para consumo próprio, mas incentivou o início da produção em escala comercial na região. (VEIGA, 1874, p. 31) No período trabalhado, como mostrado acima, os frutos da rubiácea foram ganhando alguma importância e sua produção e comercialização se tornam um dos principais produtos da região somente a partir da segunda década do século XX. Coincidentemente, toda a malha ferroviária citada neste artigo está inserida nessa região e as melhorias no transporte foram um dos fatores que contribuíram para viabilidade da produção cafeeira na região, particularmente nas primeiras décadas do século XX. Inicialmente, os produtos eram basicamente os mesmos transportados pelas tropas de muares, ou seja, fumo (tabaco), gado e gêneros alimentícios.

FONTES

- **Periódico:** Monitor Sul Mineiro, de 1875 a 1902, disponível no Centro de Estudos Monsenhor Lefort (Campanha-MG).

- **Relatórios:** Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas de 1870 a 1902, disponíveis no portal *Center for Research Libraries* (www.crl.edu/brazil)

- **Publicações:**

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). *Séries estatísticas retrospectivas*. Volume 2, tomos 1 a 3. Rio de Janeiro: IBGE, 1986.

LIMA, Vasco de Castro. *A Estrada de Ferro Sul de Minas (1884-1934)*. São Paulo: Copas, 1934.

SILVA, Moacir M. F. Um guia ferroviário do fim do século XIX. *Revista Brasileira de Geografia*. v. 16, n. 02, IBGE, 1954.

VAZ, Mucio Jansen. *Estrada de Ferro Oeste de Minas – Trabalho Histórico Descritivo (1880-1922)*. Edição própria, 1922.

VEIGA, Bernardo Saturnino da. *Almanach Sul-Mineiro*. Campanha: Typographia do Monitor Sul-Mineiro, 1874.

VEIGA, Bernardo Saturnino da. *Almanach Sul-Mineiro*. Campanha: Typographia do Monitor Sul-Mineiro, 1884.

BIBLIOGRAFIA

ANDRADE, Marcos Ferreira de. *Elites Regionais e a Formação do Estado Imperial Brasileiro: Minas Gerais – Campanha da Princesa (1799-1850)*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional, 2008.

BERGARD, Laird W. *Escravidão e história econômica: demografia de Minas Gerais, 1720-1888*. Bauru, SP: EDUSC, 2004.

COSTA, Maria Lúcia Prado. *A Cia. Estrada de Ferro Muzambinho (1887-1910)*. Paraguaçu: FUNDAMAR, 1996.

FRAGOSO, João Luís. *Homens de Grossa Aventura: acumulação e hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro (1790-1830)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1998.

GRAÇA FILHO, Afonso Alencastro. *A Princesa do Oeste e o Mito da Decadência de Minas Gerais – São João del-Rei (1831-1888)*. São Paulo: Annablume, 2002.

GRAHAM, Richard. *Grã-Bretanha e o início da Modernização no Brasil (1850-1914)*. São Paulo: Brasiliense, 1973.

LAMOUNIER, Maria Lúcia. Ferrovias, agricultura de exportação e mão-de-obra no Brasil no século XIX. In: *História econômica & história de empresas*, São Paulo: HUCITEC; ABPHE, III, 1, 2000.

LIBBY, Douglas Cole. *Transformação e trabalho em uma economia escravista: Minas Gerais no século XIX*. São Paulo: Brasiliense, 1988.

MARTINS, Roberto Borges; MARTINS, Maria do Carmo. As exportações de Minas Gerais no século XIX. *Revista Brasileira de Estudos Políticos*, n. 58, jan. 1984.

MATTOS, Ilmar Rohloff de. *O Tempo Saquarema*. 4. ed. Rio de Janeiro: Acess, 1999.

PIRES, Anderson J. *Capital Agrário, Investimento e Crise na Cafeicultura de Juiz de Fora – 1870/1930*. (Mestrado). Niterói: UFF, 1993.

PRADO JÚNIOR, Caio. *A formação do Brasil contemporâneo: colônia*. São Paulo: Publifolha, 2000.

RESTITUTTI, Cristiano Corte. *As Fronteiras da Província: Rotas de comércio Interprovincial, Minas Gerais, 1839-1884*. (Dissertação) Araraquara: UNESP, 2006.

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

SANTOS, Welber. *Estrada de Ferro Oeste de Minas: São João del-Rei, 1877-1898*. (Dissertação) Mariana: ICHS/UFOP, 2009.

STEIN, Stanley J. *Grandeza e Decadência do Café no Vale do Paraíba*. São Paulo: Brasiliense, 1961.

_____. *Vassouras um município brasileiro do café (1850-1900)*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1990.