

**Universidade Federal de Minas Gerais  
Departamento de Geografia**

**Rafael Rangel Giovanini**

**REGIÕES EM MOVIMENTO**  
**Um olhar sobre a Geografia Histórica do**  
**Sul de Minas e da Zona da Mata Mineira**  
**(1808-1897)**

**Minas Gerais – Brasil**  
**Junho de 2006**

**Rafael Rangel Giovanini**

**REGIÕES EM MOVIMENTO**  
**Um olhar sobre a Geografia Histórica do**  
**Sul de Minas e da Zona da Mata Mineira**  
**(1808-1897)**

Dissertação apresentada ao  
Programa de Pós-Graduação  
do Departamento de  
Geografia da Universidade  
Federal de Minas Gerais,  
como requisito parcial à  
obtenção do título de Mestre  
em Geografia

Área de Concentração: Organização do Espaço

Orientador: Ralfo Edmundo da Silva Matos

Belo Horizonte  
Departamento de Geografia da UFMG  
2006

**Universidade Federal de Minas Gerais  
Departamento de Geografia**

**Autor:** Rafael Rangel Giovanini

**REGIÕES EM MOVIMENTO:** um olhar sobre a Geografia Histórica do Sul de Minas e da Zona da Mata Mineira (1808-1897)

**Orientador:** Ralfo Edmundo da Silva Matos

**Aprovada em:** 30/06/2006

**Examinadores:**

Prof. Dr. Ralfo Edmundo da Silva Matos

Prof<sup>a</sup>. Dr<sup>a</sup>. Fernanda Borges de Moraes

Prof<sup>a</sup>. Dr<sup>a</sup>. Marly Nogueira

*À minha mãe, Elaine, e meus avós Edson e Edna*

## AGRADECIMENTOS

---

Já se passaram três anos desde que as primeiras idéias a respeito dessa dissertação começaram a tomar forma, e ao longo desse tempo várias pessoas foram fundamentais para que o trabalho fosse concluído. Seria impossível listar todas aqui, e é bem provável que pessoas importantes sejam omitidas, mas ainda assim gostaria de deixar registrado o meu agradecimento àqueles que foram mais presentes.

Ao Prof. Ralfo, pelo aprendizado ao longo de quase seis anos de convivência, e pela confiança de que, apesar de todos os percalços, o trabalho seria concluído.

À Prof<sup>a</sup>. Cristiane, por transmitir de maneira brilhante os conhecimentos sobre solos que aqui utilizo, e pelo apoio nos momentos que antecederam a defesa.

À CAPES, pela bolsa concedida, sem a qual seria impossível realizar esse trabalho.

Aos diversos professores que, ao longo de suas disciplinas, forneceram subsídios para os argumentos que tentei desenvolver aqui.

Aos colegas de mestrado, em especial Caio e Fernando, pela troca de experiências e compartilhamento das preocupações.

À todos os meus amigos, em especial à Beth e Scalzo, Isabela, Juliana, Leandro, Rodrigo, Roberto, Sandra e Vítor, por todo o carinho e suporte que recebi nos momentos difíceis dos últimos dois anos. À cada um dos membros da Família EJC e a nosso orientador, Padre João de Deus Dantas, sempre interessado nos progressos dessa dissertação.

À Juliana, incansável em tentar me fazer ver o lado bom de tudo, pelo carinho, compreensão e paciência com as constantes ausências por provocadas pelo trabalho.

À minha família, em especial minha mãe e meus avós, por terem acreditado em mim e me incentivado mesmo nos momentos em que desistir parecia ser a única alternativa.

Por último, mas não menos importante, agradeço a Deus, minha força e meu caminho, por nunca me deixar sozinho, mesmo nos momentos mais difíceis.

*[...] a profecia implica, agora, uma projeção mais geográfica do que histórica; é o espaço, e não o tempo, que esconde de nós as conseqüências.*  
(BERGER, s.d. In: SOJA, 1993, p. 116)

# SUMÁRIO

	<b>Pg.</b>
RESUMO.....	<b>11</b>
ABSTRACT.....	<b>12</b>
<b>1 INTRODUÇÃO.....</b>	<b>13</b>
<b>2 AS REGIÕES DO SUL DE MINAS E DA ZONA DA MATA EM 1808.....</b>	<b>29</b>
2.1 OS CAMINHOS E AS DESCOBERTAS.....	29
2.2 SÍNTESE DO QUADRO NATURAL DAS REGIÕES.....	43
2.2.1 Clima.....	53
2.2.2 Geomorfologia e hidrografia.....	56
2.2.3 Solos.....	58
2.2.4 Avaliação de relevo.....	67
<b>3 FRONTEIRA EM EXPANSÃO, MERCADO EM EXPANSÃO (1808-1850).....</b>	<b>72</b>
3.1- A CORTE PRECISA COMER: O COMÉRCIO DE ALIMENTOS DO SUL DE MINAS.....	72
3.1.1 Integração das localidades, distribuição de mercadorias.....	75
3.1.2 A fazenda do Sul de Minas.....	84
3.2- DERRUBADAS E CAFEZAIS: A SEGUNDA GERAÇÃO DA OCUPAÇÃO NA MATA.....	103
3.2.1 Expansão e consolidação da cultura cafeeira.....	105
3.2.2 A fazenda da Zona da Mata.....	111
<b>4 O REINADO DO CAFÉ (1850-1897).....</b>	<b>129</b>
4.1 A HEGEMONIA ECONÔMICA DA ZONA DA MATA EM MINAS.....	130
4.1.1 Predatória, escravista e monocultora.....	130
4.1.2 Além das fazendas.....	159
4.2- O COMPASSO DE ESPERA.....	172
4.2.1 Economia e população.....	172
4.2.2 Transportes: a associação Sul de Minas-São Paulo.....	184
<b>5 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....</b>	<b>192</b>
<b>6 REFERÊNCIA BIBLIOGRÁFICA.....</b>	<b>200</b>

# LISTA DE MAPAS

	Pg.
Mapa 1 – Regionalização utilizada no trabalho.....	23
Mapa 2 – Mapa de climas da Zona da Mata e do Sul de Minas.....	46
Mapa 3 – Mapa geomorfológico da Zona da Mata e do Sul de Minas.....	48
Mapa 4 – Rede hidrográfica e navegabilidade no Sul de Minas.....	59
Mapa 5 – Rede hidrográfica e navegabilidade na Zona da Mata.....	60
Mapa 6 – Mapa pedológico da Zona da Mata e do Sul de Minas.....	62
Mapa 7 – Mapa de avaliação de relevo da Zona da Mata e do Sul de Minas.....	68
Mapa 8 – Mapa da marcha de povoamento na Zona da Mata.....	132
Mapa 9 – Síntese entre classes de solos e povoamento na Zona da Mata.....	134
Mapa 10 – Síntese entre avaliação de relevo e povoamento na Zona da Mata.....	136
Mapa 11 – Mapa de transportes da Zona da Mata.....	168
Mapa 12 – Mapa de transportes do Sul de Minas.....	191



# LISTA DE TABELAS

	Pg.
Tabela 1 – Área ocupada por cada classificação de relevo na Zona da Mata e no Sul de Minas (MG), de acordo com IBGE (2003).....	70
Tabela 2 – Populações livres, escravas e totais e porcentagem sobre a população total do Sul de Minas e de Minas Gerais (1831/1832).....	97
Tabela 3 – Composição por sexo da população livre e escrava do Sul de Minas e de Minas Gerais (1831/1832).....	97
Tabela 4 – Composição por faixa etária da população livre do Sul de Minas e de Minas Gerais (1831/1832).....	97
Tabela 5 – Composição por faixa etária da população escrava do Sul de Minas e de Minas Gerais (1831/1832).....	98
Tabela 6 – Composição por faixa etária da população total do Sul de Minas e de Minas Gerais (1831/1832).....	98
Tabela 7 – Populações livres, escravas e totais e porcentagem sobre a população total da Zona da Mata, do Sul de Minas e de Minas Gerais (1831/1832).....	122
Tabela 8 – Composição por sexo da população livre e escrava da Zona da Mata, do Sul de Minas e de Minas Gerais (1831/1832).....	122
Tabela 9 – Composição por faixa etária da população livre da Zona da Mata, do Sul de Minas e de Minas Gerais (1831/1832).....	122
Tabela 10 – Composição por faixa etária da população escrava da Zona da Mata, do Sul de Minas e de Minas Gerais (1831/1832).....	123
Tabela 11 – Composição por faixa etária da população total da Zona da Mata, do Sul de Minas e de Minas Gerais (1831/1832).....	123
Tabela 12 – População livre, escrava e total em Minas Gerais, por regiões (1855).....	139
Tabela 13 – Participação da população livre e escrava sobre a população total das regiões mineiras (1855). .....	140
Tabela 14 – População livre, escrava e total em Minas Gerais, por regiões (1873).....	144
Tabela 15 – Participação da população livre e escrava sobre a população total das regiões mineiras (1873).....	148
Tabela 16 – População escrava dos principais municípios cafeeiros da Zona da Mata em relação aos outros municípios da Província de Minas em 1876 e 1886.....	149
Tabela 17 – Exportações de café mineiras 1820-1906.....	154
Tabela 18 – Composição regional das exportações de café entre 1818-1884 (anos selecionados, porcentagens do volume físico exportado por Minas).....	179
Tabela 19 – População livre, escrava e total em Minas Gerais, na Zona da Mata e no Sul de Minas (1855).....	181
Tabela 20 – Participação da população livre e escrava sobre a população total da Zona da Mata e do Sul de Minas (1855).....	181
Tabela 21 – População livre, escrava e total em Minas Gerais, na Zona da Mata e no Sul de Minas (1873).....	182
Tabela 22 – Taxa de crescimento geométrico anual médio para a população escrava e total em Minas Gerais, na Zona da Mata e no Sul de Minas (1855-1873).....	182
Tabela 22 – Participação da população livre e escrava sobre a população total da Zona da Mata e do Sul de Minas (1873).....	184

# LISTA DE FIGURAS

	Pg.
Figura 1 – Mapa esquemático do Caminho Velho.....	33
Figura 2 – Mapa esquemático do Caminho Novo.....	39
Figura 3 – Imagem de radar do Planalto de Poços de Caldas.....	52
Figura 4 – Marco inicial de algumas cidades do Sul de Minas.....	76
Figura 5 – Mapa esquemático da Estrada do Comércio.....	78
Figura 6 – Comparação entre a regionalização de Paiva e Godoy (2002) e SEPLAN (2000).....	119
Figura 7 – Mercados preferenciais dos municípios do Sul de Minas em 1874.....	176

# LISTA DE GRÁFICOS

	Pg.
Gráfico 1 – Participação da população escrava, livre e total do Sul de Minas frente o restante da província.....	96
Gráfico 2 – Participação da população escrava, livre e total da Zona da Mata frente o Sul de Minas e o restante da província.....	120
Gráfico 3 – Taxa de crescimento geométrico anual médio da população total da Província de Minas Gerais entre 1855 e 1873, por regiões.....	146
Gráfico 4 – Taxa de crescimento geométrico anual médio da população livre da Província de Minas Gerais entre 1855 e 1873, por regiões.....	146
Gráfico 5 – Taxa de crescimento geométrico anual médio da população escrava da Província de Minas Gerais entre 1855 e 1873, por regiões.....	147

## RESUMO

---

Desde o tempo dos relatos de viagem, Minas Gerais atraiu o interesse de vários pesquisadores. Sua história e economia são repletas de fatores que, de certa forma, a particularizam dentro do contexto dos demais estados brasileiros: como exemplos dessa realidade, podemos lembrar de sua ocupação inicial precocemente urbana, ao contrário do restante do então Brasil colônia.

Entre os diversos temas que contribuem para a elucidação do mosaico mineiro, o estudo do século XIX tem atraído especial interesse, dada a sua importância para a formação do espaço econômico mineiro nos dias atuais. Parte importante dessa história se dá sobre os terrenos do Sul de Minas e da Zona da Mata. A opção por esses espaços decorre de sua importância no contexto da Minas Gerais do período, em que respondiam pela maior parte da arrecadação estadual e por grande parte da população.

As interpretações e análises utilizadas baseiam-se no enfoque *geohistórico*. Trata-se do estudo das Geografias do passado, ou seja, da análise e interpretação da organização espacial das sociedades do passado. Outro traço marcante dessa abordagem é a inclusão de variáveis relativas à relação entre o meio natural e o homem, através do uso de trabalhos da Geografia Física.

O período tratado vai de 1808 a 1897, e a regionalização utilizada é uma adaptação das Regiões de Planejamento elaboradas pela Secretaria de Estado do Planejamento e Coordenação Geral (SEPLAN).

## ABSTRACT

---

Since the time of the trip stories, Minas Gerais attracted the interest of many researchers. Its history and economy are full of factors that, in a certain way, distinguish it of the context of the other Brazilian states: as examples of this reality, we can remember its precociously urban initial occupation, in contrast of the remain of then Brazil colony.

Between the diverse subjects that contribute for the briefing of the *Mineiro* mosaic, the study of the Ninetieth Century has attracted special interest, given its importance for the formation of Minas economic space. Important part of this history is written on the lands of the Sul de Minas and the Zona da Mata. The option for these spaces elapses of its importance in the context of the Minas Gerais of the period, where they answered mostly of the state collection and for great part of the population.

The interpretations and analyses used are based on the *geohistorical* approach. It is understood as the study of Geographies of the past, that is, of the analysis and interpretation of the space organization of the societies of the past. Another trace of this approach is the inclusion of the relations between men and its environment, through the use of works of Physical Geography.

The research period goes from 1808 to 1897. The regional limits used are an adaptation of the Regions of Planning elaborated by Secretaria de Estado do Planejamento e Coordenação Geral (SEPLAN).

# 1 INTRODUÇÃO

---

Os trabalhos sobre regiões freqüentemente são iniciados por uma descrição sucinta da localização da área de estudo e de suas ligações com as demais unidades administrativas relacionadas. Não raro, também são elencados dados sobre a sua extensão territorial, densidade populacional e principais atividades econômicas. Na essência, as informações apresentadas são apenas um chamariz, uma solução adequada para se vencer a dificuldade de abrir o texto. Quando as análises sobre os critérios para a delimitação dos limites regionais, as relações com os recortes vizinhos e as atividades econômicas forem feitas, nas sessões posteriores, os dados apresentados na introdução raramente serão lembrados.

Assim sendo, essa dissertação poderia ser iniciada com a afirmação de que o Sul de Minas e a Zona da Mata estão situados nas fronteiras sul e sudeste de Minas Gerais, divisas com o Rio de Janeiro e São Paulo, e que nas regionalizações mais usuais são limítrofes entre si. Mas não é possível seguir em frente com o caminho tradicional, a partir daqui. Para onde quer que se encaminhe o texto, haverá sempre a necessidade de voltar ao básico, à localização geográfica, para a compreensão das dinâmicas interna e externa dessas regiões.

Deve-se considerar que estar na divisa com São Paulo e Rio de Janeiro não é um fato banal. Como centros mais importantes do Brasil nos últimos três séculos, eles são origem de grandes decisões políticas e dos impulsos mais relevantes da economia brasileira nesse período. As fronteiras comuns com cariocas e paulistas são sempre mencionadas como importantes variáveis a serem consideradas na compreensão dos caminhos percorridos por essas regiões. É lugar-comum dizer, por exemplo, que o desenvolvimento do Sul de Minas é reflexo de um maior dinamismo dos centros paulistas a ele associados. Da mesma forma, diz-se que a Mata se ressentiu dos problemas econômicos enfrentados pelo Rio.

Mas a Mata e o Sul também possuem contatos com Minas Gerais. Ambas estão em contato direto com a Região Central, fonte do poder político e das riquezas minerais que ajudaram a forjar a identidade econômica do estado. Da mesma forma, ambas foram e são passagens obrigatórias para aqueles que se dirigem do Rio, São Paulo e Sul do Brasil para Minas, e vice-versa.

No século XVIII e no princípio do século XIX, os papéis desempenhados pelo Sul e pela Mata estão ligados diretamente às intenções da Coroa Portuguesa para a Região Central. Os caminhos oficiais para o escoamento do ouro e dos diamantes passam pelas regiões em foco: o Caminho Velho, rota dos pioneiros paulistas, corta o Sul de Minas, e o Caminho Novo, rota mais importante para a comunicação com a região mineradora, atravessa a Zona da Mata.

Com o declínio da extração aurífera, a chegada da Família Real portuguesa em 1808 e a expansão da cafeicultura, surgem oportunidades para que Sul e Mata ganhem maior relevância econômica. O Sul se tornou a fonte principal dos alimentos consumidos na Corte, que ganhou muito em população com a transferência da sede do Império Português para o Brasil. A Mata, por sua vez, foi a porta de entrada do café em Minas, desenvolvendo-se a ponto de se tornar a região mais próspera da Província, na segunda metade do século XIX.

O incremento do poder econômico das regiões não foi acompanhado por um incremento proporcional do poder político de suas elites, o que gerou atritos com os líderes da Região Central. Nessa disputa, as elites regionais do Sul e da Mata chegaram a atuar como aliadas, o que é compatível com o fato de serem regiões vizinhas, que tiveram e ainda têm interesses comuns. Mas a proximidade também trouxe a concorrência: desde o início da ocupação mais efetiva da Mata, no século XIX, os eventos ocorridos em uma das regiões têm influência direta sobre a outra. Particularmente na bibliografia referente à crise da cafeicultura, no final do século XIX, aponta-se o desenvolvimento dessa atividade no Sul de Minas como uma das causas mais importantes da decadência da produção matense. Em outras questões, como nos transportes, os interesses dessas regiões também foram conflitantes, particularmente após a crise de financiamento das ferrovias, causada, em grande medida, pelos desastrosos projetos dos fazendeiros de café da Mata.

A explicação dos problemas e potencialidades do Sul de Minas e da Zona da Mata passa necessariamente pela localização geográfica. Essa percepção se amplia quando o uso de elementos do quadro natural é levado em conta. Muitas vezes, a justificativa apresentada para o sucesso e o insucesso dessas regiões está ligada às características dos solos, à declividade dos terrenos, enfim, a elementos do que se convencionou chamar Geografia Física.

Apesar do estudo de elementos locacionais e espaciais não ser, de forma alguma, um monopólio da Geografia, não deixa de ser surpreendente perceber que os geógrafos pouco contribuíram para a elaboração das interpretações apresentadas acima. Trabalhos sobre a Geografia de Minas Gerais são comuns, mas geralmente se restringem a um retrato do momento, ao levantamento do que temos na época em que as obras são escritas. Dessa forma, a construção da *Geografia Histórica de Minas Gerais* é um esforço no qual os geógrafos são mais espectadores do que colaboradores.

Essa constatação, em si, não constitui problema algum. Diversos escritos sobre a História de Minas são geográficos em sua essência, e o fato de não terem sido elaborados por geógrafos não diminui em nada o seu brilho. Entretanto, deve-se ter em conta que os elementos geográficos contidos nesses trabalhos são tratados como uma complementação àqueles oriundos da formação original do pesquisador. Trata-se de uma *História Geográfica*, uma *Economia Espacial*, de pontos de vista da História e da Economia, por exemplo, que levam em conta elementos geográficos.

Assim como antes, não há nada a se lamentar nessa constatação. Muitas dessas obras, exatamente por não se prenderem às fronteiras de suas disciplinas, fornecem contribuições excepcionais. O problema está na raridade dos trabalhos que percorreram o caminho inverso. Geógrafos que, a partir de sua formação, façam incursões nas *fronteiras* de outras ciências com o intuito de contribuir para o desenvolvimento de um determinado tema. No caso específico, geógrafos que se dediquem ao estudo da Geografia Histórica de Minas Gerais.

Mas o que se entende por Geografia Histórica? Trata-se do estudo das Geografias do passado, ou seja, da análise e interpretação da organização espacial das sociedades do passado. Assim como na História, o homem e suas ações são os protagonistas, mas o enfoque privilegia a explicação das organizações espaciais pretéritas e presentes sobre as quais estão assentadas as sociedades humanas.

A Geografia Histórica se caracteriza também pela inclusão de variáveis relativas à relação entre o meio natural e o homem. Quanto mais recuados no tempo forem os estudos, mais importante é a preocupação com o quadro físico, dada a sua maior influência sobre decisões e destinos. Em função das limitações técnicas de uma época, as noções de habitabilidade e viabilidade econômica, entre outras, têm os seus significados profundamente alterados.

Não se trata de algo novo ou que tenha nascido no âmbito da Geografia. Fernand Braudel, historiador, é considerado como principal referência e inspiração desse ramo do conhecimento. Sua grande obra, intitulada *Civilização material, economia e capitalismo*, apesar de não se relacionar diretamente ao tema tratado nessa dissertação<sup>1</sup>, é um referencial fundamental para a organização dos temas e tratamento das idéias.

Yves Lacoste (1989) debate a contribuição de Braudel para a Geografia em geral, e para a Geografia Histórica, em particular. Ele afirma que a Geografia de Braudel é muito mais ampla e dinâmica que a elaborada pelos próprios geógrafos a ele contemporâneos, ainda presos ao que Lacoste denomina *geografia dos professores*<sup>2</sup>. Essa constatação advém do fato de que Braudel jamais teria evitado tratar questões econômicas e políticas, ao mesmo tempo em que não desprezava os problemas ligados às comunicações, aos acidentes geográficos, às grandes distâncias e aos fluxos de pessoas e de mercadorias. O uso dos elementos geográficos é sempre feito em função de problemas humanos, como subsídios para uma interpretação não fragmentada da realidade.

A Geografia Histórica apresentada nas páginas que se seguem é inspirada no modelo de Braudel. Tem-se consciência da complexidade dos desafios derivados dessa opção metodológica, principalmente pelo caráter transdisciplinar<sup>3</sup> do trabalho desse autor. Apesar disso, acredita-se que o potencial das interpretações elaboradas a partir desse viés compense os riscos em sua utilização. Espera-se que os resultados desse trabalho ao menos ofereçam indicações para

---

<sup>1</sup> Nesse trabalho, Braudel fala da formação do mundo moderno, entre os séculos XV e XVIII, dedicando grande atenção aos fatores econômicos e geográficos. Os três volumes são organizados de acordo com hierarquias de análise: o primeiro se dedica às estruturas do cotidiano, com atenção especial às economias de subsistência e as preocupações com a sobrevivência, tipificadas pelas várias fomes e pestes que assolam o período estudado. No segundo, analisam-se mercados um pouco mais extensos, concentrando-se nos transportes, nas feiras, balanças comerciais, oferta e demanda, entre outras variáveis. No terceiro, o capitalismo e as suas *economias-mundo* são o foco principal da abordagem.

<sup>2</sup> Lacoste apresenta a *Geografia dos professores*, contraposta à *Geografia dos Estados Maiores*, em sua obra mais célebre: *A geografia - isso serve, em primeiro lugar, para fazer a guerra*. Ela seria um “discurso ideológico no qual uma das funções *inconscientes*, é a de mascarar a importância estratégica dos raciocínios centrados no espaço.” (LACOSTE, 1988, p. 31). Ao mesmo tempo, deveria fortalecer o sentimento de amor a pátria, a unidade territorial e outras funções associadas aos interesses das classes dominantes. A *Geografia dos Estados Maiores*, por sua vez, seria dedicada às estratégias dos governos e das grandes empresas, à sua dominação territorial, conflitos de interesses e guerras. Para Lacoste, a segunda é a verdadeira Geografia, mantida fora do alcance da população em função da consciência, por parte das classes dominantes, de sua importância.

<sup>3</sup> Sobre os desafios e a complexidade do *projeto transdisciplinar*, bem como sobre os temas relativos às fronteiras dos ramos do conhecimento científico tratados até aqui, utiliza-se como referência o trabalho de Hissa (2001).



outros que se aventurem no mesmo caminho, de modo que não se repitam os mesmos erros.

O *objetivo geral* dessa dissertação é compreender as trajetórias da economia e da população do Sul de Minas e da Zona da Mata a partir de uma perspectiva *geohistórica*. Isso se dará através do estudo da organização espacial das atividades econômicas e da população das regiões no período entre 1809 e 1897. A opção por esses espaços decorre de sua importância no contexto da Minas Gerais do período, em que respondiam pela maior parte da arrecadação estadual e por grande parte da população. Também está relacionada à multiplicidade de trabalhos que elencam a posição geográfica e o meio natural como essenciais para a sua interpretação, fornecendo bons subsídios para a abordagem *geohistórica* que se pretende.

A definição dos limites regionais a serem utilizados na pesquisa remete a à discussão epistemológica do conceito de região, para o que dedicamos um breve espaço a seguir. O surgimento do termo em foco remonta ao Império Romano, sendo derivado do latim *regere*, que significa governar, reger. Ele designava recortes espaciais que, embora dispusessem de governantes locais, eram subordinados às leis determinadas pelo governo central, em Roma (GOMES, 1995, p. 50). Não se pode dizer que os romanos foram os primeiros a formular a idéia mais geral que associamos à região. Alguns séculos antes, os fenícios e, principalmente, os gregos, elaboraram estudos e relatos de viagem nos quais já era possível antever algo da problemática regional<sup>4</sup>.

Uma região, desde os primórdios das formulações ao seu respeito, diz respeito a um recorte espacial que constitui *parte de um todo* (LENCIONI, 1999, p.23). Essa parte, por sua vez, sempre possui algo de particular em relação ao todo, dentro da “[...] noção fundamental de diferenciação de áreas, quer dizer, à aceitação da idéia de que a superfície da Terra é constituída por áreas diferentes entre si.” (CORRÊA, 2002, p.22). Poderíamos dizer, sintetizando essas afirmações, que o todo, que pode ser o mundo conhecido ou qualquer porção dele, contém em si

---

<sup>4</sup> Lencioni (1999) apresenta várias dessas obras pioneiras, cujos autores incluem personagens de suma importância para a formação do pensamento da civilização ocidental, a exemplo de Aristóteles, Hipócrates, Tales de Mileto, entre outros. A preocupação, presente nesses trabalhos, em agrupar conjuntos de espaços de acordo com as suas características mais marcantes, em dividir o mundo em *ecúmeno* e *anecúmeno* e estabelecer relações entre o ambiente físico e as civilizações que nele habitavam, entre outros temas, mostram preocupações que não são estranhas aos estudos regionais de hoje.

partes que possuem elementos geradores de *identificação interna e diferenciação em relação às demais partes*.

Tendo em vista esse ponto de partida, que em maior ou menor intensidade está presente em todas as elaborações acerca das regiões, uma série de possibilidades e questionamentos se apresentam. Ainda na Antiguidade, elaboraram-se tentativas de organizar de maneira mais sistemática o conhecimento espacial adquirido pelos elaboradores dos relatos de viagem, em um esforço que foi retomado, séculos mais tarde, pelos naturalistas que investigaram o Novo Mundo. Com o advento da ciência moderna, essa iniciativa se torna ainda mais vigorosa, na medida em que se desenvolvem tentativas de entender a especificidade da *região* e se criam maneiras sintéticas de ler o mundo a partir dela.

Buscou-se definir de maneira mais clara os critérios para diferenciação das áreas: seriam elas consideradas como *intrinsecamente* diferentes, ou seria a diferenciação resultado de uma interpretação daquele que estuda/descreve a região? Procurou-se definir, também, se era necessário estabelecer uma extensão territorial máxima e mínima. A discussão acerca da proporção de autonomia regional variou entre extremos: ora as regiões eram um reflexo do que ocorre em escalas menores, ora eram completamente autônomas, determinando seu próprio caminho. Até mesmo a noção de *todo* contida no conceito de região sofreu alterações constantes e foi motivo de questionamento:

Esse todo poderia ser considerado o mundo conhecido que, por ser um conhecimento socialmente produzido, varia de limite de acordo com as civilizações. Por exemplo, a idéia de todo que os portugueses tinham do mundo, na época dos descobrimentos, compreendia uma extensão bem mais ampla do que a idéia de mundo dos romanos no momento de expansão do seu Império. [...] a noção de região como parte de um todo impõe que se compreenda o que em cada momento, segundo cada cultura ou civilização, era entendido como mundo. (LENCIONI, 1999, p. 23).

O aprofundamento das investigações e da busca de delimitações para os questionamentos apresentados permeiam as várias mudanças na maneira de definir região ocorridas ao longo dos anos, não só na Geografia como em diversas outras ciências e no senso comum, do qual o termo nunca esteve dissociado.

Em um enfoque *geohistórico*, particularmente quando se abordam recortes cujas origens são relativamente antigas e se incorporaram à identidade de suas populações, as várias mudanças no conceito de região constituem um problema de grande complexidade. Tal afirmação se justifica, por um lado, pelos

limites regionais freqüentemente estarem em processo de consolidação, graças à incorporação de novos espaços pela abertura de caminhos e fundação de novas aglomerações. Por outro lado, em função de se concentrar em um período histórico mais extenso, esse enfoque precisa lidar com mudanças institucionais e de paradigmas metodológicos, cada qual com seus rebatimentos específicos nas maneiras de se entender e delimitar uma região.

O Sul de Minas e a Zona da Mata são bons exemplos do que se relatou acima. Ainda na primeira metade do século XIX, tais regiões passam a ser referenciadas como um conjunto de espaços cujos representantes atuam em conjunto no cenário político mineiro, e que se identificam enquanto *matenses* ou *sulistas* (BLASENHEIM, 1982). Apesar da formação de uma identidade relativamente antiga, os limites territoriais dessas regiões variaram bastante desde a primeira vez em que foram mencionados<sup>5</sup>, refletindo sucessivas sobreposições de paradigmas e critérios. De fato, a partir de uma delimitação inicial fortemente influenciada pelos conceitos de *região natural*<sup>6</sup> e *região geográfica*<sup>7</sup>, a Zona da Mata e o Sul de Minas passam a ser definidos por uma multiplicidade de elementos que vão desde o natural à articulação com estados vizinhos.

Essa realidade faz com que apenas mencionar que se vai estudar uma determinada região forneça indícios, mas não indique com precisão que espaços estão compreendidos na área de estudo. Apresentar um mapa com o contorno da

---

<sup>5</sup> A primeira referência ao termo “Zona da Mata” (ou “Matos”, em ambos os casos fazendo referência à densa floresta que marcava a paisagem) é datada do século XVIII, ou seja, anterior à sua ocupação mais efetiva (BLASENHEIM, 1982; CARRARA, 1999). A formação do termo “Sul de Minas” é concomitante a ocupação da região mineradora no centro de Minas Gerais, no século XVIII.

<sup>6</sup> A *região natural* é definida na primeira metade do século XIX através de elementos como as bacias hidrográficas e a fisionomia da vegetação, em uma primeira resposta à necessidade de elaborar regiões baseadas em critérios mais claros e objetivos. Nesse sentido, é possível considerá-la como um contraponto às divisões territoriais até então elaboradas, que se apoiavam na tradição e em critérios arbitrários da Igreja e da Nobreza. Inicialmente, tratava-se de um recorte sem intenções explicativas, servindo apenas como ferramenta para segmentar a realidade de maneira mais conveniente para os estudos e a administração pública. Na segunda metade do século XIX, entretanto, ela passa a ter a função de auxiliar a compreensão das interações entre os vários elementos do meio natural, com destaque para o clima, a vegetação e o relevo (BEZZI, 2004).

<sup>7</sup> A *região geográfica* é concebida, no final do século XIX, como um espaço onde o meio natural e as ações do homem interagem de maneira contínua ao longo do processo histórico. Como resultado dessa interação, formar-se-ia um espaço dotado de características de homogeneidade que o diferenciavam de qualquer outro espaço presente na superfície terrestre. A delimitação e estudo dessas regiões dominaram amplamente a Geografia da primeira metade do século XX, sob forte influência de Paul Vidal de La Blache. Os trabalhos resultantes, chamados de monografias regionais, descrevem minuciosamente grande quantidade de elementos, buscando uma integração entre a Geografia física e a humana. Considerava-se que a região geográfica era a “unidade superior que sintetiza a ação transformadora do homem sobre um determinado ambiente [...], o novo patamar de compreensão do objeto de investigação geográfica” (GOMES, 1995, p. 56).

região não basta como solução desse problema: é preciso também entender os critérios por trás do seu traçado e as idéias de região que o fundamentam, de modo que possamos, com isso, compreender sua gênese e desenvolvimento.

Entende-se que o Sul de Minas e a Zona da Mata são regiões que, no espaço econômico mineiro atual, são dotadas de um bom nível de identidade interna e diferenciação em relação às demais. A consolidação desses elementos se deu ao longo de muitas décadas, através do estabelecimento de marcos duradouros nas paisagens e nos habitantes das regiões em foco. Recuando no tempo, os marcos podem se tornar menos numerosos e mais tênues, mas é possível localizar, no tempo e no espaço, os pontos de partida para o seu estabelecimento. A formação dos limites regionais é, portanto, um processo dinâmico, do qual participam as pessoas que nele vivem, e que dão movimento a seus elementos.

Ao se considerar que os limites atuais de uma região são o resultado de sucessivos acúmulos de legados do passado, abre-se a possibilidade de investigar o seu processo de estabelecimento. Um bom caminho para essa tarefa é fixar os limites regionais atuais e pesquisar os processos que ocorrem em seu interior ao longo do tempo. É essa a opção metodológica aqui adotada, ou seja, os contornos atuais do Sul de Minas e da Zona da Mata servirão como balizadores para o estudo de suas dinâmicas internas e externas do passado, fatores que contribuíram para o estabelecimento dos marcos definidores de sua identidade.

Feita essa opção, procedeu-se à escolha dos contornos a serem utilizados. Em função do investimento teórico necessário, a opção de se elaborar uma regionalização própria foi descartada, preferindo-se a adaptação de uma já existente. A base para o estudo se dará sobre as Regiões de Planejamento da Secretaria de Estado do Planejamento e Coordenação Geral (SEPLAN), elaboradas em 2000. De acordo com o seu texto explicativo, dois foram os critérios para a sua delimitação, a saber:

a) como forma de se manter uma base comum à dos levantamentos censitários, respeitou-se a restrição do espaço definida pelas microrregiões geográficas, que correspondem às unidades espaciais estabelecidas pelo IBGE na Resolução PR Nº 11, DE 6/6/90, com base na organização do espaço decorrente da estrutura de produção e de interação regional; b) na agregação das microrregiões geográficas, para a constituição das regiões de planejamento, fez-se uso do critério de polarização, que enfatiza a interdependência dos diversos municípios que compõem cada região. A consideração das relações funcionais entre as distintas unidades espaciais na delimitação das regiões se justifica pela sua relevância para o

planejamento e para a execução das políticas de desenvolvimento. (MINAS GERAIS, 2000, p. 70)

Ao considerar os vínculos de interdependência existentes entre os municípios de uma microrregião, no primeiro nível, e entre as microrregiões de uma região, no segundo, a proposta da SEPLAN contempla a idéia de integração espacial entre os componentes do recorte, muito importante para as análises desenvolvidas a seguir. Além disso, trata-se de uma regionalização muito similar a já utilizada em décadas anteriores, bem como em trabalhos de referência sobre o tema<sup>8</sup>. Na medida em que se trata de uma delimitação usual, a consulta das fontes e a interpretação dos elementos pesquisados foram simplificadas. Da mesma forma, a leitura do trabalho é facilitada pelo uso de uma regionalização mais comum, fortemente associada à identidade dos habitantes da região.

A única adaptação efetuada em relação à regionalização original é a inclusão de São João del Rei nos limites do Sul de Minas. Justifica-se essa alteração pelo papel exercido por esse município no século XIX, como principal entreposto comercial para os produtos sul-mineiros (LENHARO, 1979). Além disso, suas elites, quando reunidas na assembléia provincial, se identificavam como *sulistas*. O Mapa 1 apresenta a regionalização utilizada nesse trabalho.

Sabe-se que essa opção não está isenta de críticas. A mais contundente delas advém do trabalho de Cunha (2004). Ao definir uma proposta de regionalização para a Minas Gerais dos séculos XVIII e XIX, o autor ataca o uso de recortes atuais para o estudo de problemas históricos. Para justificar a sua argumentação, parte-se de dois pressupostos:

1) Há que se fugir do anacronismo, pensar o espaço passado, ainda que animado por problemas presentes, não pode se dar de forma desvinculada das evidências coevas. A historicidade das formações espaciais, da mesma forma que não comporta uma única percepção do espaço vivido, não aceita também toda espécie de recortes em função de interesses metodológicos completamente exógenos às realidades em estudo. O risco é evidente, ainda que nem sempre óbvio: a possibilidade de “provar” realidades históricas ilusórias;

2) Qualquer recorte, ou insinuação destes, não pode ser um dado estático. Não se percebe o espaço passado a partir de um instantâneo, só a imagem movimento das dinâmicas espaciais, nos processos de diferenciação e em seus revezes, é capaz de conferir historicidade ao conceito de região. Há que se ultrapassar, portanto, o espaço como o dado de localização, o palco imóvel por sobre o qual se desenrola a ação histórica, na direção de quadros em

---

<sup>8</sup> Pode-se citar os trabalhos de BLASENHEIM (1982), LIMA (1981), MARTINS (1982 e 1994), LIBBY (1988) e COSTA (1995), entre outros.

movimento, onde essas dimensões estejam efetivamente imiscuídas. (CUNHA, 2004, p. 1)

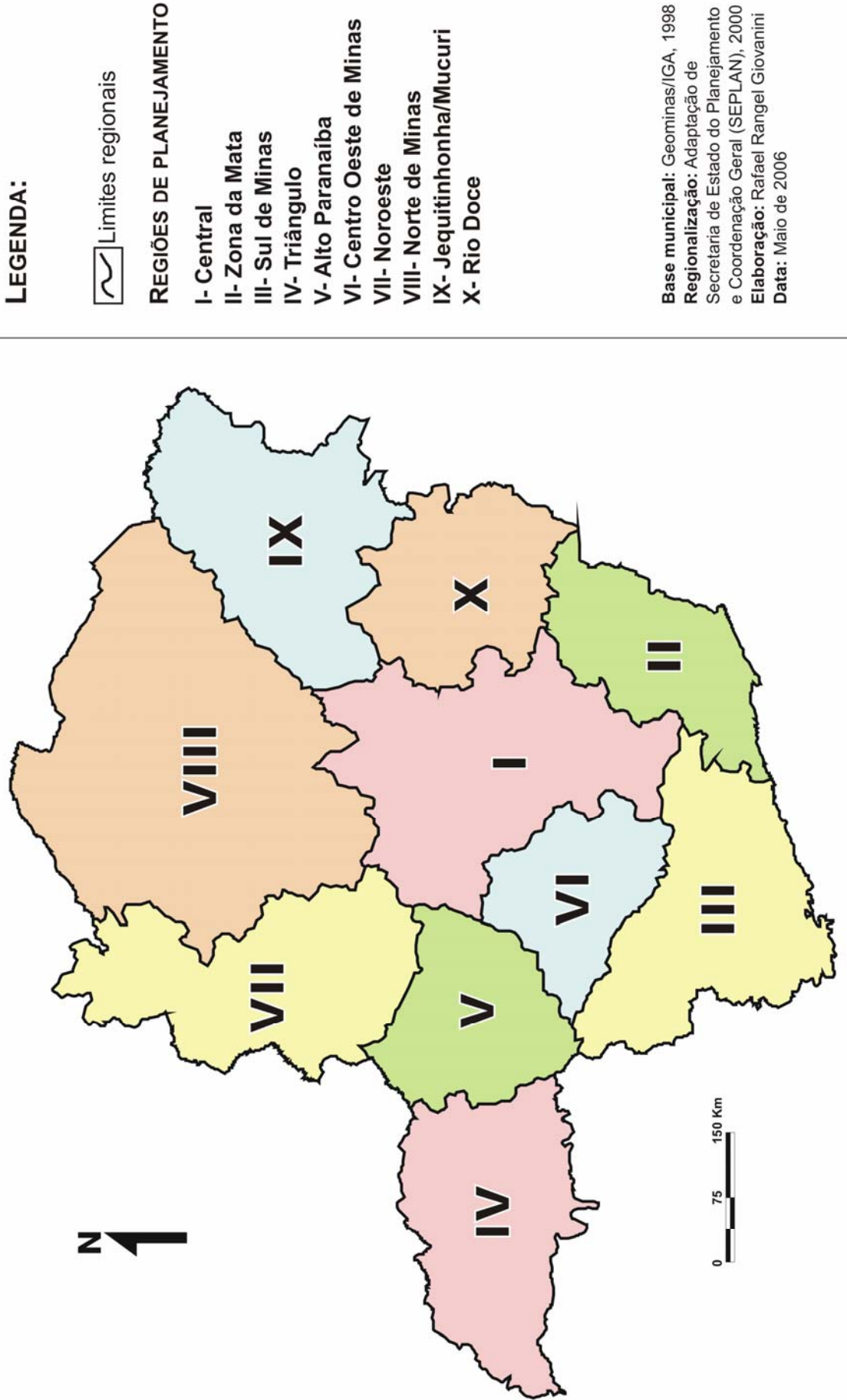
Embora não se questione a veracidade das afirmações do autor, é preciso relativizar o seu alcance. De fato, a maneira pela qual os recortes espaciais são agregados pode ser fonte de distorções nos resultados de uma pesquisa, particularmente quando se lida com dados quantitativos. Entretanto, a solução para se evitar esse problema não passa, necessariamente, pela definição de limites regionais dinâmicos. Tampouco a escolha de limites fixos resulta em uma interpretação estática, que restringe o espaço ao papel de palco dos eventos históricos.

Para os objetivos dessa dissertação, a utilização de uma regionalização com limites variáveis ao longo do tempo seria um empecilho operacional sem ganhos significativos. Com limites fixos, é possível fazer comparações diretas entre a realidade regional em mais de um momento, sem a preocupação de compatibilizar fronteiras e relativizar resultados. Mesmo a coleta de dados nos mapas e na bibliografia é bastante simplificada através do recurso aos limites regionais fixos.

Apesar dos limites terem sido definidos de acordo com a situação dos municípios e microrregiões no ano 2000, os processos ocorridos no interior desses recortes ao longo da história certamente são dinâmicos. Cabe ao pesquisador mostrar o caráter processual da construção do espaço regional, através da demonstração do dinamismo dos vínculos internos à região e das regiões entre si. Se hoje se tratam de espaços integrados entre si e dotados de interdependências, qual é a origem disso? Quando esses processos se iniciaram? O que o passado pode nos dizer sobre a constituição das regiões no presente? Não há nenhum impedimento para se traçar um quadro dinâmico de uma região, independentemente de suas fronteiras variarem ou não.

Para Cunha (2004), a opção pelos limites fixos resulta em um anacronismo injustificável, o que é sustentado pelos objetivos específicos de seu trabalho. Isso não quer dizer, entretanto, que essa seja uma conclusão aplicável a todos os trabalhos que tratem de regiões em uma perspectiva histórica ou geohistórica. Não se acredita na possibilidade de existir uma regionalização intrinsecamente adequada ao estudo de todos os elementos de um espaço, em uma época dada. Existem, isso sim, regionalizações adequadas aos objetivos específicos para os quais foram propostas, e acredita-se que as Regiões de Planejamento

**MAPA 1**  
**REGIONALIZAÇÃO UTILIZADA NO TRABALHO**  
**(ADAPTADA DE SEPLAN, 2000)**



cumprem bem o papel de possibilitarem a interpretação do Sul de Minas e da Zona da Mata, dentro dos parâmetros aqui fixados.

A escolha do período entre 1808 e 1897, por sua vez, é justificada por motivos que podemos classificar em duas escalas: a nacional e a regional. Na primeira, temos que o século XIX é o período fundamental de consolidação da nação brasileira. A vinda da família real portuguesa (1808), a Independência (1822), a Abolição da Escravatura (1888) e a Proclamação da República (1889) são eventos que marcam profundamente o Brasil, com grandes reatamentos sobre a organização espacial das regiões de estudo. O ano de 1897, por sua vez, é um marco temporal importante pelo estabelecimento da crise internacional de preços do café, marco inicial para a reorganização da organização espacial das atividades econômicas de ambas as regiões, com grandes conseqüências sobre seu papel no século XX.

Em Minas, trata-se de um período até pouco tempo negligenciado pela bibliografia, que concentrou seus esforços na compreensão do ciclo da mineração, no século XVIII. Mais que isso, é um período no qual as interpretações tradicionais resultaram em um quadro bastante distorcido<sup>9</sup>, subestimando grandemente o nível de atividade econômica e o dinamismo de Minas Gerais. A discussão<sup>10</sup> dessas distorções é o foco de uma série de trabalhos inovadores, publicados ao longo das décadas de 1980 e 1990, que relativizaram e deram contornos mais concretos à realidade econômica da Minas Gerais do período.

Ainda na escala regional, temos que a Zona da Mata só foi ocupada com maior intensidade no século XIX, quando a proibição de sua ocupação foi revogada,

---

<sup>9</sup> Autores como Furtado (1961), Novais (1974), Prado Júnior (2000) e Simonsen (1977), a despeito das diferenças entre si, geralmente consideram que Minas Gerais enfrentou uma crise econômica de grandes dimensões após o declínio da exploração aurífera, no século XVIII. Essa crise teria motivado uma regressão à produção de subsistência, com grande desarticulação entre os espaços regionais, transferência em massa de escravos para as áreas cafeeiras baixa circulação de moeda. Só o *boom* da atividade cafeeira na Zona da Mata, já no século XIX, atenuaria os efeitos dessa desarticulação.

<sup>10</sup> Com base em novos documentos e fontes de pesquisa, Roberto Martins (1982), Robert Slenes, Douglas Cole Libby (1988) e Alcir Lenharo (1979), entre outros, criticam duramente a tese da estagnação mineira. De maneira geral, esses autores argumentam que a economia mineira se rearticulou em função de sua nova realidade, realocando internamente os seus escravos, em um primeiro momento, e importando escravos de outras províncias, posteriormente. Também demonstram o surgimento de surtos proto-industriais e industriais em diversos pontos de Minas, a exportação de alimentos para outras capitanias/províncias e a presença de um mercado interno significativo. As explicações para esses eventos não serão unânimes entre os autores citados, particularmente no caso de Martins e Slenes. O trabalhos de Martins (1980 e 1982) são particularmente importantes para o desenvolvimento da historiografia mineira do século XIX, já que motivam diversos pesquisadores a se dedicarem sobre o tema, questionar, ampliar e relativizar suas conclusões.



em função da decadência da exploração aurífera. O ano de 1897 é um ponto de inflexão importante para a história de ambas as regiões, em função dos caminhos encontrados para se escapar à crise cafeeira, o que justifica sua escolha como ponto final da pesquisa.

Para se atingir o *objetivo geral* acima proposto, uma série de questionamentos intermediários relacionados à organização espacial das regiões deve ser levada em conta. São eles:

a) como se processou a ocupação dessas regiões no século XIX? Em que medida as populações se movimentavam e quais as suas características?

b) qual a influência efetiva do quadro natural para as atividades econômicas desenvolvidas na Zona da Mata e no Sul de Minas?

c) De que maneira se articulam os lugares dessas regiões? Essa articulação é influenciada pelo quadro natural?

d) como se deu o uso do braço escravo? Houve impactos significativos para a organização espacial da economia em função da Abolição?

e) como se deu o desenvolvimento inicial da industrialização nessas regiões?

f) qual a dimensão da influência de São Paulo sobre o Sul de Minas e do Rio de Janeiro sobre a Zona da Mata? Como se dá a relação de ambas com a Região Central de Minas?

A metodologia adotada se baseou em três fontes distintas, cada qual com as suas particularidades e tratamentos específicos. Seu conjunto, bem como os procedimentos utilizados no seu estudo, forneceram os subsídios para a elaboração da análise do Sul de Minas e da Zona da Mata.

A primeira delas é a pesquisa bibliográfica nas várias obras e documentos oficiais acerca do tema. Os procedimentos para seu tratamento se basearam na reinterpretção e acréscimo de novas informações, através da análise conjunta com as outras fontes. Nos dois casos, o que se pretende é elaborar explicações e releituras que, partindo do ponto de vista da Geografia, levem também em conta os elementos obtidos pelos demais pesquisadores que se dedicaram sobre o tema.

O uso de textos de, no mínimo, três campos distintos<sup>11</sup> do conhecimento resultou em alguns cuidados especiais para com a bibliografia. Entre eles, destaca-

---

<sup>11</sup> A saber, Economia, História e Geografia.

se o objetivo do uso das fontes da chamada *Geografia Física*. É importante ressaltar que em nenhum momento pretendeu-se empreender uma análise geomorfológica da Zona da Mata e do Sul de Minas. Os recursos oriundos desse campo da Geografia foram utilizados apenas como subsídio, de modo que fosse possível analisar em profundidade temas como as dificuldades/facilidades criadas pelos solos e topografia à agropecuária e comunicações regionais. Tal como na obra de Braudel, a geografia física é usada em função dos problemas humanos, e não como um fim em si mesmo (LACOSTE, 1989, p. 187).

A segunda fonte foram as análises de dados de várias épocas, acerca de variáveis populacionais, econômicas e de infra-estrutura, entre outras. Esses dados foram coletados utilizando-se as Listas Nominativas, o Censo Demográfico de 1872, levantamentos e diagnósticos de empresas privadas ou governamentais, bem como documentos do Arquivo Público Mineiro (APM) já trabalhados pelos historiadores.

A última das fontes a ser utilizada é a cartográfica. Nela, é possível obter informações acerca de solos, relevo, estrutura de transportes, infra-estrutura, entre outras. O uso do mapa histórico do Atlas do Barão Homem de Melo merece atenção especial, dada a riqueza de informações nele contidas. Mesmo sabendo das limitações técnicas inerentes a mapas antigos, foi possível retrabalhá-lo de modo a se obter informações inapreensíveis em tabelas e texto. O tratamento digital<sup>12</sup> do material atual e histórico pode fornecer informações complementares às neles contidos, inclusive pela possibilidade da sobreposição de mapas já existentes.

Embora as interpretações e análises se dêem sempre em escala regional, elementos de escalas maiores e menores comparecerão sempre que forem necessários à explicação da dinâmica interna da região, ou de sua relação com o entorno. Na medida do possível, tendo em vista as limitações do trabalho, procurou-se fornecer uma visão integrada das regiões em relação aos contextos de Minas e do Brasil.

O uso de fontes secundárias é privilegiado, na medida em que o autor não dispõe do conhecimento técnico necessário à interpretação dos documentos primários presentes nos arquivos públicos. Não obstante, o uso de fontes primárias mais diretamente ligadas à Geografia é efetuado. Através de visitas de campo, do

---

<sup>12</sup> Softwares como o MicroStation, o Map Info e o Arc GIS permitem esse e outros tipos de análise. Entre eles, destaca-se a elaboração de mapas temáticos sobre informações espaciais não só quantitativas, como também qualitativas.

uso de relatórios técnicos e de mapas, uma série de informações inéditas na bibliografia foi apresentada.

O trabalho está organizado em ordem cronológica, em primeiro lugar, e por regiões, em seguida. Acredita-se que essa divisão facilite a compreensão do texto, posto que a sucessão dos temas tenta fornecer um quadro dinâmico da evolução do espaço regional ao longo do período tratado.

Dessa forma, o texto a seguir possui três partes, cada qual com o seu tópico específico referente ao Sul de Minas e à Zona da Mata. No Capítulo 2, é apresentado um breve histórico da ocupação das regiões até o marco inicial de 1808. Procura-se mostrar as rotas principais da ocupação, suas funções econômicas no século XVIII, bem como os passos iniciais dos processos desenvolvidos no século XIX. Para que esse histórico seja completo, foram também apresentados os aspectos principais do meio físico encontrado pelos primeiros ocupantes das regiões, em termos de clima, relevo, hidrografia e solos. Esses elementos, somados à mentalidade da época, ajudam a entender as expectativas dos pioneiros em termos de potencial econômico dos lugares ocupados. Também são importantes ao fornecerem um referencial para as alterações ocorridas nos períodos subseqüentes.

No Capítulo 3, trata-se do período compreendido entre 1808 e 1850. Para ambas as regiões, é um tempo de crescimento econômico e expansão das atividades. No Sul, o surgimento do mercado de alimentos na Corte proporciona um aumento do poder econômico e político de suas elites, bem como o desenvolvimento de uma rede de vínculos econômicos internos e externos à região. A presença dos entrepostos para as cargas vindas de outras regiões de Minas e do Brasil é fundamental para a compreensão do Sul de Minas hoje, e de suas diferenças fundamentais em relação à Zona da Mata. Nessa última, o período é marcado pela rápida expansão da fronteira agrícola e o desenvolvimento das primeiras cidades importantes. É o início de um processo que transformou a Mata na região mais próspera de Minas, mas que continha os elementos essenciais que explicarão o seu declínio, a partir do final do século XIX.

O Capítulo 4 se concentra nos eventos ocorridos entre 1850 e 1897. Inicia-se a abordagem pela Zona da Mata, por se tratar da região economicamente hegemônica no período. Em função da geração de dividendos do café, cerca de 70% da arrecadação de impostos em Minas eram originadas da Mata, que teve seu papel ampliado nas decisões políticas estaduais. Um reflexo desse aumento de

poder é a multiplicação de concessões para a construção de ferrovias na região, em um processo que é característico do tipo de liderança exercida pelas elites locais. Os impactos da abolição e a nova organização da mão de obra dela decorrentes também serão tratados.

No Sul, esse período é marcado pelo que denominamos *compasso de espera*. Depois de perder a hegemonia econômica para a Mata, as elites sulistas passam a segunda metade do século XIX à espera de oportunidades para a sua rearticulação e fortalecimento. A chegada do café e a construção das principais vias de ligação férrea entre a região e, particularmente, São Paulo e Rio de Janeiro são eventos ocorridos nesse período. Outro evento marcante é a disputa das elites locais e estaduais para decidir a que mercado a região deveria se vincular preferencialmente.

A título de considerações finais, serão retomados os questionamentos intermediários apresentados na introdução, tendo em vista o contexto da crise de 1897.

Espera-se que a leitura dessa dissertação seja tão enriquecedora quanto foi a sua elaboração, motivando mais trabalhos que tenham ajudem a compor o mosaico da Geografia Histórica de Minas Gerais.

## **2 AS REGIÕES DO SUL DE MINAS E DA ZONA DA MATA EM 1808**

A organização espacial do Brasil do século XVIII mostra de maneira muito evidente a preponderância da mineração no cenário econômico da colônia. A abertura de caminhos para o interior, o deslocamento do eixo econômico e administrativo do Nordeste para o Sudeste e a formação de um mercado interno de alimentos são demonstrações claras disso.

Nesse ambiente, o Sul de Minas e a Zona da Mata desempenharam funções importantes, embora fundamentalmente distintas entre si. Na Mata, foi aberto o Caminho Novo, rota oficial para o escoamento do ouro. No restante da região, a ocupação foi proibida, com o intuito de se evitar o contrabando. Ao mesmo tempo, o Sul vivenciou o surgimento de diversos ranchos e fazendas, que eram ponto de parada dos viajantes em busca das Minas e fornecedores de boa parte dos alimentos consumidos na Região Central.

A decadência da extração aurífera, a partir da segunda metade do século XVIII, trouxe alterações significativas para esse quadro, em um processo intensificado pela chegada da família real portuguesa ao Brasil, em 1808, e do café à Zona da Mata, em 1809. Para compreender o alcance dessas mudanças, se faz necessária uma apresentação de seu ponto de partida, ou seja, da situação de ambas as regiões em 1808, marco inicial desse trabalho. É esse o objetivo das seções a seguir.

### **2.1 OS CAMINHOS E AS DESCOBERTAS**

Desde a chegada dos portugueses no Brasil, em 1500, a busca por pedras e metais preciosos sempre foi uma prioridade. Motivados pela mentalidade mercantilista ibérica, que privilegiava o acúmulo dessas riquezas, e pela descoberta de grandes quantidades de ouro e prata da América Espanhola, vários se aventuraram no interior do Brasil em busca das minas.

No caso dos espanhóis, pouco mais de 50 anos se passaram entre a descoberta e a extração de uma quantidade de prata sem precedentes, advinda de Potosí. Para os portugueses, entretanto, uma dose bem maior de persistência foi

necessária. Ainda no século XVI, as primeiras expedições partiram no litoral do nordeste e adentraram no território até os vales dos rios Jequitinhonha, Pardo, São Francisco e Doce. Não obtiveram sucesso, apesar de conseguirem lançar as bases para a ocupação posterior dessas áreas<sup>13</sup>. Além disso, ajudaram a fomentar lendas como a do *Sabarabuçu*, uma serra inteiramente formada de ouro e prata, que alimentaria a cobiça e as esperanças de viajantes e da Coroa Portuguesa até o final do século XVII, quando as minas foram finalmente descobertas (LIMA JÚNIOR, 1965, p. 22).

Na Capitania de São Vicente, o ímpeto em busca do *Sabarabuçu* foi especialmente relevante. Apesar do ouro ser extraído em pequenas quantidades desde 1552, em Cubatão, e 1572, em Sorocaba e Paranaguá, permanecia a convicção de que algo muito maior ainda estava por ser descoberto. Essa convicção foi fortalecida pelo feito de Marcos de Azeredo Coutinho: partindo do Espírito Santo, ele subiu o Vale do Rio Doce e encontrou o almejado local onde poderiam ser encontradas esmeraldas. Entretanto, para grande frustração da Coroa, ele preferiu a morte na prisão à relatar o caminho para a sua descoberta.

O Governo Português determina então que o Governador Geral, Dom Francisco de Souza, se desloque para a capitania de São Vicente, com o intuito de descobrir o caminho para as minas. A escolha não é fortuita, visto que as *entradas* organizadas pelos paulistas exploravam as cercanias da serra da Mantiqueira desde meados do século XVI, com o intuito de procurar ouro e aprisionar índios. Da mesma forma, a presença de povoados afastados do litoral era bem mais relevante lá do que em outras capitanias, o que facilitaria a exploração de partes mais longínquas do interior do Brasil.

É nesse contexto que Fernão Dias Paes Leme é convocado pelo Rei de Portugal a organizar uma *bandeira* em busca dos tesouros do *Sabarabuçu*<sup>14</sup>. Apesar da ajuda financeira prometida pelo monarca jamais ter chegado, Fernão Dias passa três anos se preparando para a jornada. Essa preparação, além de incluir a organização da bandeira em si, consistia também na organização de ranchos para descanso de homens e animais, a distâncias regulares entre São Paulo e o local

---

<sup>13</sup> Os ordens religiosas dos Franciscanos e Jesuítas fixaram pequenos currais no interior do Brasil, bem antes de sua ocupação efetiva pelos colonizadores leigos (LIMA JÚNIOR, 1965, p. 24).

<sup>14</sup> As dificuldades das primeiras expedições e os detalhes da empreitada de Fernão Dias estão descritos em detalhes em BARBOSA (1979), que também empreende uma discussão sobre o termo *sabarabuçu* e a sua importância no ideário dos bandeirantes.

onde se imaginava estar a *serra resplandecente*. Partindo no dia 21 de junho de 1674, Fernão Dias será bem sucedido em sua busca pelas esmeraldas, embora não sobreviva à viagem de volta. Mais tarde, um dos integrantes de sua tropa, o Capitão Borba Gato, encontrará as primeiras faisqueiras de ouro. A consolidação da descoberta, entretanto, se dá pela exploração dos veios do Ribeirão do Carmo, em Ouro Preto, já no início do século XVIII.

A notícia da descoberta das Minas Gerais se espalha rapidamente, o que ocasiona um surto migratório sem precedentes na história do Brasil. Trata-se de uma ocupação predominantemente urbana, rápida a ponto das crises de fome não serem incomuns na região mineradora. A abundância do ouro, associada à escassez de gêneros básicos, ocasionará graves crises de preços<sup>15</sup> ao longo de toda a primeira metade do século XVIII, e fará a riqueza daqueles que souberam explorá-las.

Caberia, nesse momento, questionar a importância dessas informações para a compreensão do Sul de Minas e da Zona da Mata no período entre 1808 e 1897. Começando pelo Sul, podemos dizer que os ranchos feitos ao longo do Caminho Velho de Fernão Dias são o germe de vários dos seus primeiros povoados e vilas (BARBOSA, 1995), e fonte do poder econômico da região na primeira metade do século XIX (LENHARO, 1979).

De acordo com Oliveira (1989, p. 10), citando trabalho clássico de Mafalda Zemella, alguns dos migrantes que se dirigiram às minas logo perceberam que seria mais fácil ter acesso ao ouro através do comércio do que da mineração em si. Várias casas comerciais são formadas em São Paulo e no Rio de Janeiro, especializando-se em produtos importados, mas a sua contribuição não será suficiente. Ao longo do trecho mineiro do Caminho Velho, se desenvolvem várias fazendas destinadas a produção de gado bovino, suíno e de cereais para o mercado da Região Central de Minas. Os proprietários dessas fazendas, em uma tradição que continua no século XIX, também fazem às vezes de comerciantes e tropeiros, levando seus produtos diretamente para as áreas consumidoras (LENHARO, 1979).

---

<sup>15</sup> Maiores detalhes sobre as crises de abastecimento do século XVIII e os mecanismos criados para minimizá-las podem ser encontrados em MENEZES, José Newton Coelho. **O continente rústico: o abastecimento alimentar nas Minas Gerais setecentistas**. Diamantina: Maria Fumaça, 2000. 266 p. (Vagão da História, 1) e SILVA, Flávio Marcus da. Estratégias de mercado e abastecimento alimentar em Minas Gerais no século XVIII. In: LIBBY, Douglas Coly; PAIVA, Clotilde Andrade (org.). **20 anos do seminário sobre a economia mineira: história econômica e demografia histórica**. Belo Horizonte: Cedeplar, 2002. v.2, p.343-365.

É do Sul, portanto, que se origina parte significativa dos mantimentos consumidos nas minas, através da estruturação de propriedades rurais e ranchos às margens do Caminho Velho. A formação de uma rede de abastecimento tem influência direta nos rumos da região após a decadência da mineração, mas sua maior relevância será percebida após a chegada da família real portuguesa, em 1808.

O raio de influência dessa organização espacial pode ser melhor compreendido a partir da descrição da rota percorrida pelo Caminho Velho. Para isso, é essencial a contribuição de Dermeval José Pimenta (1971), que realiza um inventário dos *Caminhos de Minas* desde os tempos da Colônia até o final do século XIX. O Caminho Velho compreendia a ligação entre o Rio de Janeiro e Ouro Preto. Partia-se do Rio, de barco, até Parati, para depois se atravessar a Serra do Mar pelo Caminho dos Goitacases, até se encontrar com o caminho dos paulistas em Taubaté.

O caminho dos paulistas é descrito em detalhes pelo autor, de acordo com as orientações dadas pelo Padre Antonil. A viagem entre o litoral paulista e as Minas Gerais durava dois meses, no mínimo, desde que se caminhasse até o meio dia ou, no máximo, duas horas da tarde. Parar a caminhada relativamente cedo era uma preocupação necessária para se ter tempo de fixar acampamento e procurar alguma caça ou peixe. O trajeto completo da viagem era o seguinte:

[...] de São Paulo a Guaratinguetá passando-se por Penha, Jacareí, Taubaté, Pindamonhangaba até Guaratinguetá – 18 dias; de Guaratinguetá até o pé da Serra da Mantiqueira – 5 dias; subida da Serra, descarregando-se as cavalgadas nos despenhadeiros – 2 dias; do alto da Mantiqueira, descendo as vertentes do Rio Verde, já no território de Minas Gerais [...] até a estalagem do Rio Verde – 8 dias; do Rio Verde ao Rio Grande, passando-se por Boa Vista, Ubaí e Ingaí<sup>16</sup> – 21 dias; do Rio Grande ao Rio das Mortes [...] – 5 dias; do Rio das Mortes às plantações de Garcia Rodrigues – 7 dias; dessas plantações às Serras do Itatiaia – 2 dias; bifurcando-se o caminho em direção às Minas Gerais do ribeirão do Carmo e Ouro Preto à direita e, à esquerda, para as Minas do Rio das Velhas. O total do percurso entre São Paulo e Ouro Preto ou Rio das Velhas era de 74 dias (PIMENTA, 1971, p. 19-20).

---

<sup>16</sup> Boa Vista é um povoado do município de Carmo da Cachoeira, e mantém esse mesmo nome até hoje. Ingaí era um distrito de São João del Rei, mas hoje é um município separado, mantendo a mesma toponímia. Não foi possível descobrir a denominação atual de Ubaí (BARBOSA, 1995).





áreas menos íngremes da Mantiqueira. Não obstante, alguns de seus trechos eram de transposição muito difícil, a exemplo dos despenhadeiros citados anteriormente. Além disso, o trecho até a Serra da Mantiqueira possuía o tipo de vegetação mais denso da área da Mata Atlântica, o que trazia dificuldades adicionais ao percurso.

Vencida a Mantiqueira, eram outras as preocupações que tomavam conta dos viajantes. O relevo, na parte central do Sul de Minas, era um empecilho menor, bem como a vegetação, constituída por um cerrado de densidades variadas de acordo com a altitude. A paisagem também se tornava mais tocada pelo homem, com as vantagens e desvantagens inerentes à esse fato. O relato de Antonil, reproduzido por Pimenta (1971, p. 19), diz que ao entrar no território mineiro:

[...] encontravam-se roças de milho, abóboras, feijão, batatas, animais domésticos, isto é, galinhas, frangos, vendidos por altos preços e tanto mais elevados quanto maior a necessidade dos que ali passavam. E, por isto, dizia-se que “todo aquele que transpôs a Serra da Mantiqueira, ali deixou dependurada ou sepultada a consciência”.

Ainda são mencionadas, no trajeto, as estalagens do Rio Verde e a principal delas, no Rio das Mortes, onde os viajantes repousavam e compravam mais mantimentos. Em todas elas, os preços cobrados eram maiores do que em outras partes da viagem, em um sinal claro do ágio motivado pela abundância de metais nas minas, destino dos viajantes que por elas passavam.

A Figura 1 também permite observar a peculiaridade da organização espacial sul-mineira, desde os seus primórdios. O Caminho Velho, ao cruzar a parte central da região em orientação aproximadamente sudoeste-nordeste, fornece articulação complementar à dos principais cursos d'água da região, cuja orientação aproximada é noroeste-sudeste. Além disso, as dificuldades inerentes ao trajeto forçam os viajantes a pararem em distâncias relativamente curtas entre si, gerando uma série de pontos relativamente articulados nos quais a ação humana já se fez sentir.

Diz-se *articulação relativa* no sentido de que não existe uma real complementaridade entre os pontos de parada. A organização das propriedades agrícolas e dos ranchos sul-mineiros, conforme será debatido em mais detalhes na seção posterior, privilegiava a produção de diversos gêneros de subsistência, sem se concentrar em apenas um deles. Assim sendo, não é plausível afirmar que havia comércio significativo *entre os pontos de parada*, visto que não havia a necessidade de um ponto comprar mantimentos de outro.

Apesar disso, o comércio que se estabelecia *nos pontos de parada* não podia se dar sem a consideração do que acontecia em seus vizinhos. É de se esperar, por exemplo, que flutuações de preços ocorridas em um dos pontos do Caminho Velho se espalhassem para os demais, até pelo fato de todos os ranchos e pousadas prestarem o mesmo tipo de serviço e venderem os mesmos tipos de produtos. Se, por um lado, a relativa auto-suficiência de cada uma das áreas do Caminho Velho estimula a desarticulação, a necessidade de paradas regulares ao longo do trajeto para a obtenção de produtos e serviços similares estimula a articulação. Isso se justifica pelo fato de que os eventos ocorridos em um ponto do Caminho serão de conhecimento de toda a sua extensão, à medida em que os viajantes forem passando de uma parada a outra.

Os principais municípios sul-mineiros do século XVIII são São João del Rei e Arraial Velho<sup>18</sup>. O primeiro foi originado do Porto Real da Passagem, situado no local onde o Caminho Velho se entrecruzava com o Rio das Mortes. O segundo é um distrito do primeiro, desmembrado em função do grande crescimento populacional pela descoberta do ouro. Ambos terão um desenvolvimento ímpar, quando comparados com os demais do Sul de Minas, sendo os únicos municípios da região por 71 anos, de acordo com Antônio Moura (2002).

Principalmente ao longo do Caminho Velho, portanto, vão se estabelecendo de maneira efetiva os pontos de aglomeração humana e as propriedades agrícolas. O potencial para a expansão para o oeste já estava lá, posto pelo Rio Grande e demais cursos nessa direção, mas ele se manteria latente enquanto o interesse principal fosse a mineração, abundante na Região Central e em São João del Rei/Arraial Velho. Ao contrário desses últimos, as demais áreas do Sul não verificarão um grande afluxo populacional, seja livre ou escrava, em sua direção. Pelo contrário, a propriedade agrícola sul-mineira desse período não é abundante em mão de obra cativa, pelo fato de que, se não eram miseráveis economicamente, também não dispunham de recursos comparáveis aos dos mineradores, que tanto inflacionaram o custo dessa mão de obra.

As conseqüências do declínio da mineração, a partir da segunda metade do século XVIII, não serão das mais dramáticas para o Sul de Minas. Ao invés da propalada decadência, aumentará o poder de compra dos proprietários rurais sul-

---

<sup>18</sup> O Arraial Velho mudará de nome três vezes até os dias atuais: partindo de Arraial Velho, receberá ainda as denominações de São José do Rio das Mortes, São José del Dey e, hoje, Tiradentes.

mineiros. Isso se justifica pela queda generalizada nos preços, na qual o caso dos escravos é particularmente importante: em função da diminuição do volume de ouro extraído, passa a existir um certo grau de ociosidade dessa mão de obra na Região Central, fazendo cair seus preços. Com isso, os proprietários rurais sul-mineiros passam a adquiri-los em maiores quantidades, aumentando a sua capacidade produtiva (OLIVEIRA, 1989, p. 10). Os desdobramentos desse aumento serão sentidos de maneira mais clara na primeira metade do século XIX, conforme veremos na sessão a seguir.

Uma reflexo mais relevante é o estímulo à ocupação da porção oeste da região, que se iniciará principalmente após a Inconfidência Mineira (MOURA, 2002). As propriedades agrícolas formadas ao longo das regiões desbravadas mantinham a tradição sul-mineira: policultura de gêneros de subsistência e pecuária. O desenvolvimento pleno dessas atividades se dará ao longo do século XIX.

Focando nossas atenções sobre a Zona da Mata, temos um quadro bastante distinto. Segundo Mercadante (1973, p. 15), a primeira expedição a penetrar na região data de 1531, com objetivo recorrente de procurar metais e pedras preciosas. Depois dela, várias outras expedições adentraram no território matense, sempre com o mesmo objetivo, mas não obtiveram sucesso em seu intento. Com isso, não foram criados núcleos de povoamento significativos, e mesmo as várias picadas abertas não chegaram a se consolidar como vias de uso regular, já que haviam rotas comparativamente menos perigosas.

Apesar disso, não se pode mais descrever a Zona da Mata Mineira como uma “terra sem história, uma área anecúmena até o limiar do século XIX.” (VALVERDE, 1958, p. 25). Diversos grupos indígenas habitavam a região como um todo, sendo muitas vezes hostis entre si e para com os portugueses.

Não é possível determinar a data exata de sua chegada à região, mas sabe-se que eles eram descendentes dos Goitacás do Rio de Janeiro e do Espírito Santo. Sua migração, a partir dessas áreas, se deu em função do contato com os portugueses no litoral, particularmente após a fundação do Rio de Janeiro, em 1565 (Mercadante, 1973, p. 22). Sua fixação na região é decorrência direta do ambiente que encontraram, com vegetação bastante similar à de suas áreas de origem. A Zona da Mata de então fazia jus ao seu nome, sendo coberta pela Mata Atlântica, uma vegetação densa e praticamente proibitiva à ocupação, quando comparada com as terras da Região Central de Minas Gerais.

Os antropólogos não conseguiram estimar o volume de indígenas que teria participado dessa migração. Entretanto, sabe-se que foram vários movimentos sucessivos, como em ondas, e não uma grande migração desses povos. Ao longo de todo o século XVII e do princípio do século XVIII, as correntes migratórias continuaram a chegar. Sua composição, embora totalmente proveniente da família Goitacás, envolvia três grupos distintos, cuja diferenciação aconteceu muito tempo antes de sua entrada na Zona da Mata.

O primeiro grupo era o dos Coropós, que se instalaram nas redondezas do que viria a ser Rio Pomba, seguidos pelos Coroados, onde hoje temos os municípios de Cataguases, Visconde do Rio Branco e Ubá. Por fim, chegaram os Purís, que ocuparam uma extensa faixa ao longo de todo o leste da Zona da Mata, partindo de Manhauçu até Muriaé e Leopoldina. Uma dissidência dos Purís, os Miritís, ocupava as atuais Rio Preto e Juiz de Fora. Os Coroados e os Coropós eram inimigos ferrenhos dos portugueses, em função de sua aliança com os Tamoios no século XVI, e havia também um grande rivalidade entre os Purís e os Coroados<sup>19</sup>.

Na porção norte da Zona da Mata, já no vale do Rio Doce, predominavam os Botocudos. Por volta de 1730, temerosos do avanço do branco em suas terras, eles causaram terror e devastação nas proximidades de Mariana (MERCADANTE, 1973, p. 53). Esse fato motivou a formação da primeira bandeira que desceu o vale do Rio Doce, em 1734, e que posteriormente resultou na fundação de Descoberto do Pessanha (1758), depois rebatizada para Santo Antônio do Pessanha. Será essa a base principal para a ocupação do norte da Mata, mas somente a partir de 1807, quando um quartel seria construído em suas proximidades.

O clima de hostilidade dos índios para com os portugueses, bem como entre os próprios índios, foi funcional à Coroa Portuguesa quando da descoberta do ouro. A coleta de vários dos impostos incidentes sobre a população da área central era feita nas estradas, tal como REZENDE (2002) explica em seu artigo, de modo que um desvio pela Mata seria útil para escapar às cobranças. Em função disso, vários decretos são promulgados proibindo a ocupação da Zona da Mata, que

---

<sup>19</sup> Para maiores detalhes acerca das características dos grupos indígenas que habitavam a Zona da Mata, vide os dois primeiros capítulos de: MERCADANTE, Paulo. **Os sertões do leste**: estudo de uma região, a Mata mineira. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1973. 135 p. e o Capítulo 7 de CASTRO, Celso Falabella de. **Os sertões do leste**: achegas para a história da Zona da Mata. Belo Horizonte: Imprensa Oficial, 1987. 206 p.

deveria ser mantida como uma *terra sem homens*. O medo dos índios contribuía para completar o quadro.

A estrada oficial para o escoamento do ouro de Minas era o *Caminho Novo*, aberto por Garcia Rodrigues Paes Leme no final do século XVII à pedido da Coroa, desejosa de uma nova rota entre Ouro Preto e o porto de Parati, no Rio. De acordo com Valverde, a sua abertura era necessária para eliminar o trecho por mar, tal como existia no Caminho Velho, visto que esta “última etapa tornava-se cada vez mais perigosa, quanto mais ousados se mostravam os piratas.” (VALVERDE, 1958, p. 26).

O traçado resultante não só evitava esse problema como encurtava muito a viagem, reduzida de dois meses para cerca de 25 dias, seguindo o seguinte trajeto:

[...] partia-se do Rio de Janeiro, até Nossa Senhora do Pilar, pela baía, e seguindo-se pelos rios que nela desembocavam, chegava-se ao Pouso denominado sítio do Couto, – 2 dias; do Sítio do Couto ao pé da Serra do Mar, – 1 dia ; travessia da Serra até a estalagem Pousos Frios e Pau Grande, – 4 dias; de Pau Grande ao Rio Paraíba, onde havia ranchos e vendas de Garcia Rodrigues, – 1 dia. Do Paraíba ao Paraibuna, com travessia, incluindo-se a passagem em Canoas e Penetrando-se no território mineiro, onde havia ranchos de pouso, – 2 dias; de Paraibuna<sup>20</sup> a Matias Barbosa, – 3 dias; de Matias Barbosa até as roças do Araújo, – 4 dias; dessas roças a Borda do Campo<sup>21</sup>, onde havia a roça do Coronel Domingos Rodrigues da Fonseca, – 1 dia; e ali entroncava-se com o que vinha de São Paulo [...] (PIMENTA, 1971, p. 20-21).

A abertura do Caminho Novo só se completou em 1725, quando as picadas abertas por Garcia Rodrigues foram suficientemente alargadas para permitir a passagem de mulas em toda a sua extensão (PIMENTA, 1971, p. 22). Ainda assim, a partir de 1700 houve intenso fluxo de pessoas e mercadorias em seu trajeto, que se tornou a principal via de ligação entre o Rio de Janeiro e às minas (MERCADANTE, 1973, p.21). O traçado do Caminho Novo está representado na Figura 2.

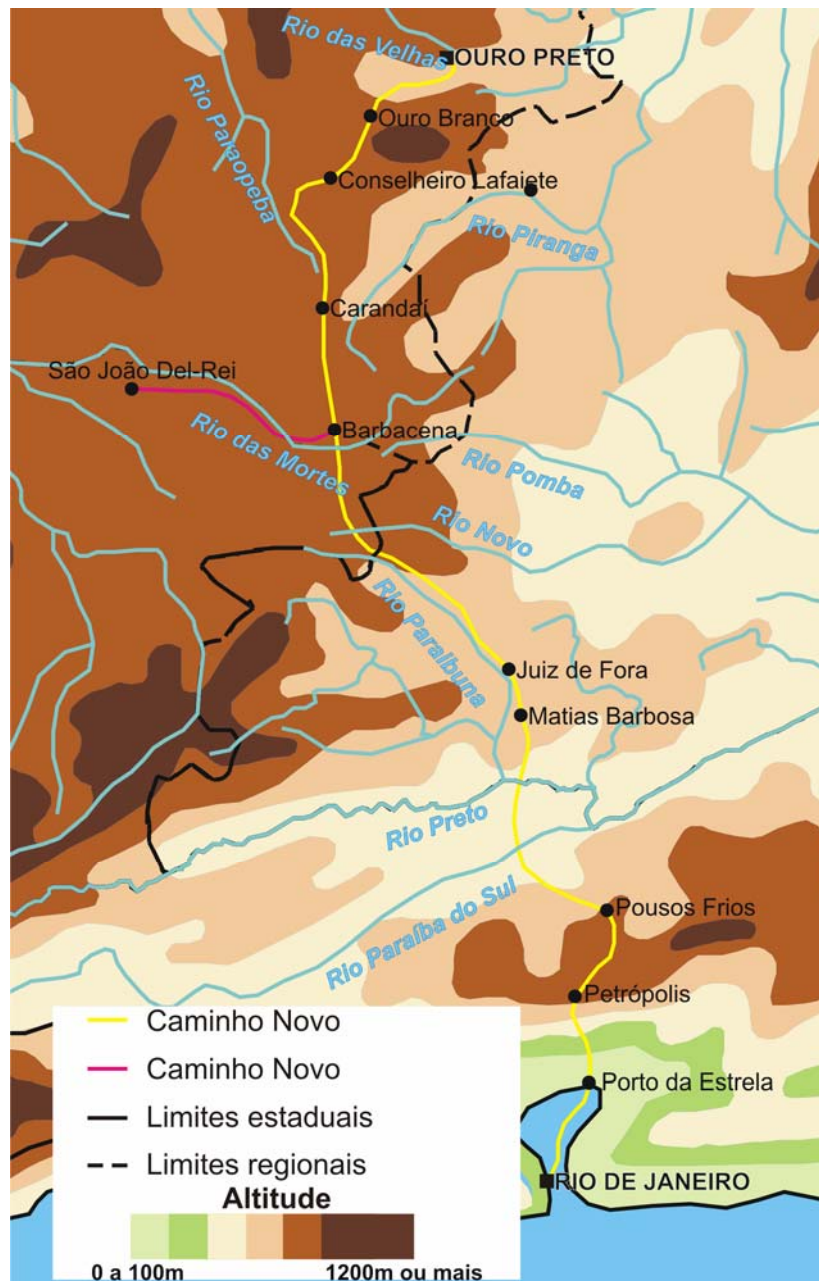
De acordo com Valverde (1958), o Caminho Novo seguia aproximadamente o traçado da rodovia Rio-Belo Horizonte, hoje conhecida como BR-040. Esse fato pode ser interpretado de duas maneiras: a primeira diz respeito à perspicácia de Paes Leme, ao criar uma rota tão eficiente que durou através dos

<sup>20</sup> Atual Juiz de Fora.

<sup>21</sup> Borda do Campo, tal qual referida pelo autor, não se refere ao atual município de Borda da Mata, como se poderia supor em uma consulta apressada ao Dicionário de Barbosa (1995, p. 57) e sim a Barbacena, antiga freguesia de Nossa Senhora da Borda do Campo (1995, p. 43).



séculos, só sendo modernizada em termos de largura e pavimentação. A segunda mostra que o Caminho Novo era o *caminho possível* entre a região central e o Rio. Passar pela borda leste da Mantiqueira, na época, não era uma opção técnica, e sim uma contingência. Rotas alternativas teriam que cortar relevos ainda mais difíceis, com vegetação mais densa, como se verá mais abaixo, quando o assunto é o povoamento do vale do rio Pomba.



**Figura 2:** Mapa esquemático do Caminho Novo

Assim como no Caminho Velho, uma série de pousadas e ranchos serão abertos às margens do Caminho Novo, em distâncias regulares. Durante o apogeu

da extração dos metais preciosos na Região Central, esses empreendimentos não trouxeram os mesmos impactos verificados no Sul de Minas. O relato de Pimenta (1971) acerca das condições do Caminho Novo na primeira metade do século XVIII demonstra esse fato, ao afirmar que não haviam desvios em relação ao seu tronco principal, que era cercado de matas virgens, e que seus ranchos não possuíam estrutura suficiente para abrigar um número significativo de pessoas. Os viajantes que passavam pelo Caminho Novo não enxergavam na Mata as mesmas possibilidades que os viajantes do Caminho Velho, no sentido de estabelecer uma área de fornecimento de alimentos para as minas, por exemplo, o que proporcionaria uma ocupação mais efetiva. Conforme Mercadante (1973, p. 22) argumenta:

Apesar da proximidade com a Costa, a ocupação não se fizera. O ouro lá não existia, ou pelo menos nunca aflorou nas bacias de seus rios. Então, em vez de a corrente imigratória seguir à direita ao encontro do Paraíba, espalhou-se pelo norte, pelo sul e desprezou a parte rica de florestas denominada áreas proibidas.

Os principais sesmeiros no período inicial da ocupação matense são Garcia Rodrigues Paes Leme e seus parentes, que garantiram suas posses ao demarcarem as terras enquanto abriam o Caminho Novo. Outra atribuição dada à família era a de cobradores de impostos, que eles exerceram em *Registros* situados em Barbacena, Matias Barbosa e Paraibuna. Até 1805, quando a posse da terra foi tornada legal na região, os herdeiros de Paes Leme eram os únicos proprietários de terras em sua porção sul.

Mas eles não foram os únicos a habitarem a região, apesar de todas as proibições. Cerca de dois anos depois da abertura do Caminho Novo, já era possível encontrar um entroncamento deste com dois outros caminhos: um em direção ao vale do Rio Pomba, ainda na Mata, e outro em direção ao Caminho Velho, nas proximidades de São João del Rei (STEHLLING, 1979, p. 103).

O Caminho para o Pomba seria o mais explorado, posto que o limite norte da *área proibida* não era claro, assim como o vale desse rio estar razoavelmente distante do Caminho Novo e da fiscalização colonial. É interessante notar que a distância entre a Mata Central e o Caminho Novo é de cerca de 80 quilômetros, e o fato dela ser considerada grande o suficiente para impedir o contrabando confirma com clareza o argumento das imposições do quadro físico na época. Apesar da distância teoricamente não ser grande, os desafios para percorrê-la certamente o eram, o que ajuda a justificar a não repreensão por parte da Coroa.



Mas será a partir da metade do século XVIII que a ocupação da Mata ganhará mais ímpeto. O fator mais importante para explicar esse fato era o início da decadência da exploração aurífera, que abrandava a motivação em se manter a Zona da Mata desocupada. As primeiras entradas partiram do Caminho Novo, tendo como objetivo declarado cristianizar e pacificar os índios que disputavam o controle do vale do rio Pomba.

O governo em Ouro Preto autorizou duas expedições militares, em 1750 e 1767, para atacar os Coropós, que estavam massacrando os Purís e os exploradores portugueses que passavam pela região. Na segunda expedição, em 1767, uma pequena capela foi erguida próxima à nascente do Rio Pomba, em torno da qual se formou o povoado de Rio Pomba, após o controle dos Coropós. A fixação do Padre Manoel de Jesus Maria na região, com o intuito de assumir o posto de Vigário da freguesia do Pomba, é um sinal de que não mais interessava à Coroa manter a área desabitada (CASTRO, 1987, p. 13), bem como a concessão de sesmarias a cinco soldados participantes das expedições. O povoado de Presídio teria sido fundado em circunstâncias similares no ano de 1787<sup>22</sup>.

Com o agravamento da crise da economia mineradora, à medida em que o século XIX se aproximava, houve uma significativa migração da Região Central para a Mata. Partindo da região de Ouro Preto, particularmente de Mariana, esses migrantes constituem a primeira geração de proprietários rurais da Mata, fundadores de diversas aglomerações em sua porção central e norte, banhada por rios da bacia do Paraíba do Sul. Exemplos disso são Santa Rita do Turvo<sup>23</sup>, São João Nepomuceno e Mar de Espanha.

A proibição da ocupação na Mata é revogada em 1805, o que garante novo ímpeto para as “expedições cristianizadoras”. Thomas Guido Marliere, um mercenário francês contratado pela Coroa, ganhou o cargo de *Diretor Geral de Índigenas em Rio Pomba* em 1813. Até 1825, ele estabeleceu 25 capelas ao longo de uma área que viria a ser o núcleo dos municípios cafeicultores da área central da Zona da Mata, nas proximidades de Ubá. A catequização desses índios em torno dessas capelas, as doenças e o alcoolismo, bem como as recompensas oferecidas (em terras) aos soldados que os *pacificassem*, fizeram com que essas populações

---

<sup>22</sup> Os Capítulos 2 e 3 de Castro (1987) contam em detalhes a história das duas diligências militares que deram origem a Presídio, atual Visconde do Rio Branco.

<sup>23</sup> Atual Viçosa (BARBOSA, 1995, p. 368).

fossem dizimadas em menos de duas gerações. Apenas uns poucos Purís restavam quando a fronteira do café ali chegou, em 1830 (BLASENHEIM, 1982).

Este será o último avanço de uma ocupação de caráter fundamentalmente distinto da que se processará no restante do século XIX. Apesar de estar situada temporalmente após o ano de 1808, marco inicial da pesquisa, ela tem outras motivações e características. Os núcleos eram dispersos no espaço e desarticulados, e sua produção era voltada principalmente para o auto-consumo e a venda de pequenos excedentes para o mercado próximo. Os principais produtos eram o açúcar, o fumo, o toucinho e o milho (MERCADANTE, 1973, p. 62).

A diferenciação se dava não só na estrutura das fazendas e nos produtos, mas principalmente nas mentalidades dos fazendeiros. De acordo com Paulo Mercadante (1973, p. 69), é nítida a diferenciação entre duas gerações de fazendeiros na Mata. A primeira delas seria a anterior à chegada do café, e a segunda teria se forjado através do contato com o baronato do Vale do Paraíba. Na citação abaixo, o autor caracteriza a primeira geração de fazendeiros, em uma análise valiosa, por fornecer uma base de comparação com o fazendeiro do café, que tipificaria o século XIX na Mata:

O fazendeiro seria, nos primeiros tempos, o homem das Gerais. O prolongamento da sua terra seria o Leste. Mas a condição de atraso, o sistema primitivo de comunicação tornaram-no um rústico. Montado no cavalo inseparável, vem ele pelas picadas ao arraial, contrafeito quase sempre. Seu clima, o da roça, torna-o taciturno e introvertido. De botas e esporas, perambula pela lavoura entre os negros e os caboclos. Acorda na madrugada, quando as estrelas ainda não fugiram, assiste no curral a ordenha das vacas, tomando na caneca o copo de leite cru. [...] Procede das minas em decadência. Desce da região barroca, onde o luxo e a riqueza desapareceram nos finais do século XVIII. Sem experiência suficiente de cultivo, invadiu a mata pelos vales, fixando-se em fazendas com lavouras de subsistência. A plantação de café modifica-lo-ia. (MERCADANTE, 1973, p.69-70)

Em síntese, temos o seguinte quadro em 1808. O Sul de Minas possuía uma ocupação mais intensa que a da Zona da Mata, e certamente mais integrada a economia de Minas e mesmo do Brasil. Nasce como uma região de agricultores, mas agricultores que tinham no comércio de seus produtos a principal fonte de renda. A principal via de acesso à região era o Caminho Velho, cuja rota permitia uma maior integração entre as suas partes, na medida em que era complementar ao traçado dos rios principais da região. Além disso, uma intrincada rede de caminhos secundários é estabelecida, de maneira complementar aos rios e ao Caminho Velho.

O conjunto desses fatores forma as bases econômicas do Sul de Minas do restante do século XIX, em uma continuidade com o que se verificava no século XVIII.

Na Mata, a ocupação se dá a partir de uma série de frentes não articuladas entre si, partindo da Região Central de Minas. O Caminho Novo corta a região apenas em sua porção sudoeste, mas mesmo assim é a origem da ocupação mais significativa, nos ranchos às suas margens e no vale do Rio Pomba. Trata-se de uma ocupação voltada principalmente para o auto-consumo, ligada à Região Central apenas pela origem de seus migrantes, sem estabelecer comércio significativo com ela ou com qualquer outra parte do Brasil. A Zona da Mata passará por alterações muito profundas na primeira metade do século XIX, em um processo que mudará a fisionomia da região e de Minas Gerais. Trata-se de uma ruptura, e não de uma continuidade com o passado, conforme veremos nas seções seguintes.

Muito se disse, nos parágrafos acima, acerca das dificuldades e vantagens trazidas pelo meio natural. É pertinente, nesse ponto da história, apresentar o ambiente natural sobre o qual o Sul de Minas e a Zona da Mata se desenvolveram, como subsídio para as seções seguintes do trabalho.

## **2.2 SÍNTESE DO QUADRO NATURAL DAS REGIÕES**

A apresentação do quadro físico do Sul de Minas e Zona da Mata não possui a intenção de ser um relato exaustivo das características da Geografia Física de ambas as regiões. O objetivo é fornecer uma visão geral, com o auxílio de mapas, das bases onde se estabeleceram as principais regiões agrícolas da Minas Gerais do século XIX, e quais as condições de competitividade dessa agricultura, considerando-se apenas os atributos naturais.

Como justificativa desse esforço, pode-se dizer que, mesmo nos dias de hoje, a produção agrícola não pode se dar sem a consideração do potencial intrínseco de solos, declividades e clima, entre outros fatores. No passado, quando as possibilidades de correções através de adubação e irrigação eram menores, essas condições eram ainda mais importantes, como pré-requisitos para uma agricultura competitiva.

O papel do quadro natural também é relevante para os transportes. Inicialmente, pelo fato da ocupação ser grandemente auxiliada ou retardada pela

navegabilidade dos rios. Em um segundo momento, quando da organização de uma rede terrestre, há a dificuldade em se vencer longas distâncias à pé ou montado em burros, que só é ampliada se as estradas estiverem assentadas sobre áreas declivosas ou escorregadias. Por fim, áreas demasiadamente declivosas constituem impedimentos intransponíveis à instalação de uma rede ferroviária.

Nesse trabalho, os elementos do meio físico são utilizados como ferramentas interpretativas, ajudando a elucidar as perguntas de pesquisa propostas na introdução e aumentar a precisão de argumentos tradicionais na comparação entre as duas regiões. O esboço que se encontra a seguir é apenas uma pequena porção do conhecimento disponível sobre o tema, selecionado de acordo com os objetivos gerais desse trabalho. A imensa diversidade da Geografia Física das regiões, uma característica comumente negligenciada na bibliografia, é de suma importância para a sua interpretação.

A principal fonte aqui utilizada é o *Levantamento de Recursos Naturais* feito pelo Projeto RADAMBRASIL ao longo da década de 1970, e cujos resultados foram publicados na década de 1980<sup>24</sup>. O uso de dados recentes sobre essas variáveis não constitui problema, dado que são elementos cujas alterações ocorrem em escala de tempo geológico. Os solos podem se desgastar a partir do uso agrícola, sem dúvidas, mas isso não resulta na alteração das classes de solo predominantes na região, já que a sua consolidação pode levar dezenas de milhares de anos. A influência sobre as grandes formas de relevo é ainda menor, dado que se estima que o modelado atual possui a mesma configuração, em linhas gerais, a centenas de milhares de anos.

A respeito do clima, alterações sazonais são mais comuns, mas os traços gerais do comportamento das precipitações e temperaturas não variam muito em relação à data do levantamento utilizado. Ainda assim, informações mais pormenorizadas serão disponibilizadas durante as seções seguintes do trabalho, sempre que necessário.

Por fim, caberia questionar a ausência de uma sessão separada acerca da vegetação das regiões. Justifica-se essa omissão pela impossibilidade técnica de reconstituir, ao longo do tempo, as formações vegetacionais existentes nas regiões

---

<sup>24</sup> Os volumes originais, do Projeto RADAMBRASIL encontram-se esgotados, o que levou o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) a fazer cópias *fac similes* em 2003 e disponibilizá-las em CD-ROM. Nessa dissertação, utiliza-se a cópia da folha *SF.23/24 Rio de Janeiro/Vitória*, disponibilizada nesse meio.

de estudo. Sempre que existirem informações na bibliografia consultada<sup>25</sup>, a vegetação será mencionada e sua influência será tratada, mas não há meios, nesse trabalho, para a elaboração de um mapa reconstituindo as formações vegetacionais encontradas na Minas Gerais do século XIX.

### 2.2.1 Clima

As informações sobre o clima podem ser obtidas, de maneira dispersa, ao longo do relatório do Projeto RADAMBRASIL. Para se ter uma visão do conjunto do clima regional, entretanto, é mais adequado o uso do *Mapa de Clima do Brasil*, publicado pelo IBGE em 2001.

Através dele, é possível observar que os climas da Zona da Mata e do Sul de Minas são similares, variando apenas em relação às condicionantes de altitude. Em ambas as regiões, temos duas estações bem definidas: a mais quente e chuvosa vai de outubro a abril, com a mais fria e seca se estendendo de maio a setembro. De uma maneira geral, pode-se dizer que a disponibilidade de chuva não constitui problema para as atividades econômicas das regiões, a não ser quando está associada às ocupações e culturas inadequadas, responsáveis por inundações e deslizamentos. As áreas onde as chuvas são mais abundantes estão ligadas à influência de barreiras físicas à passagem das massas de ar. Destaca-se, nesse caso, a porção da Zona da Mata situada imediatamente a leste da Mantiqueira e do Caparaó, nas proximidades de Juiz de Fora.

Regionalmente, a temperatura varia de acordo com a altitude. Como o Sul de Minas, em média, possui altitudes mais elevadas que a Mata, predomina o clima *Mesotérmico Brando*, enquanto na Mata predomina o *Subquente*. Nas porções mais baixas de ambas as regiões, teremos climas mais quentes, e nas porções mais elevadas, climas mais frios. No Mapa 2, temos a reprodução do Mapa de Climas do IBGE em suas porções relativas à Zona da Mata e ao Sul de Minas.

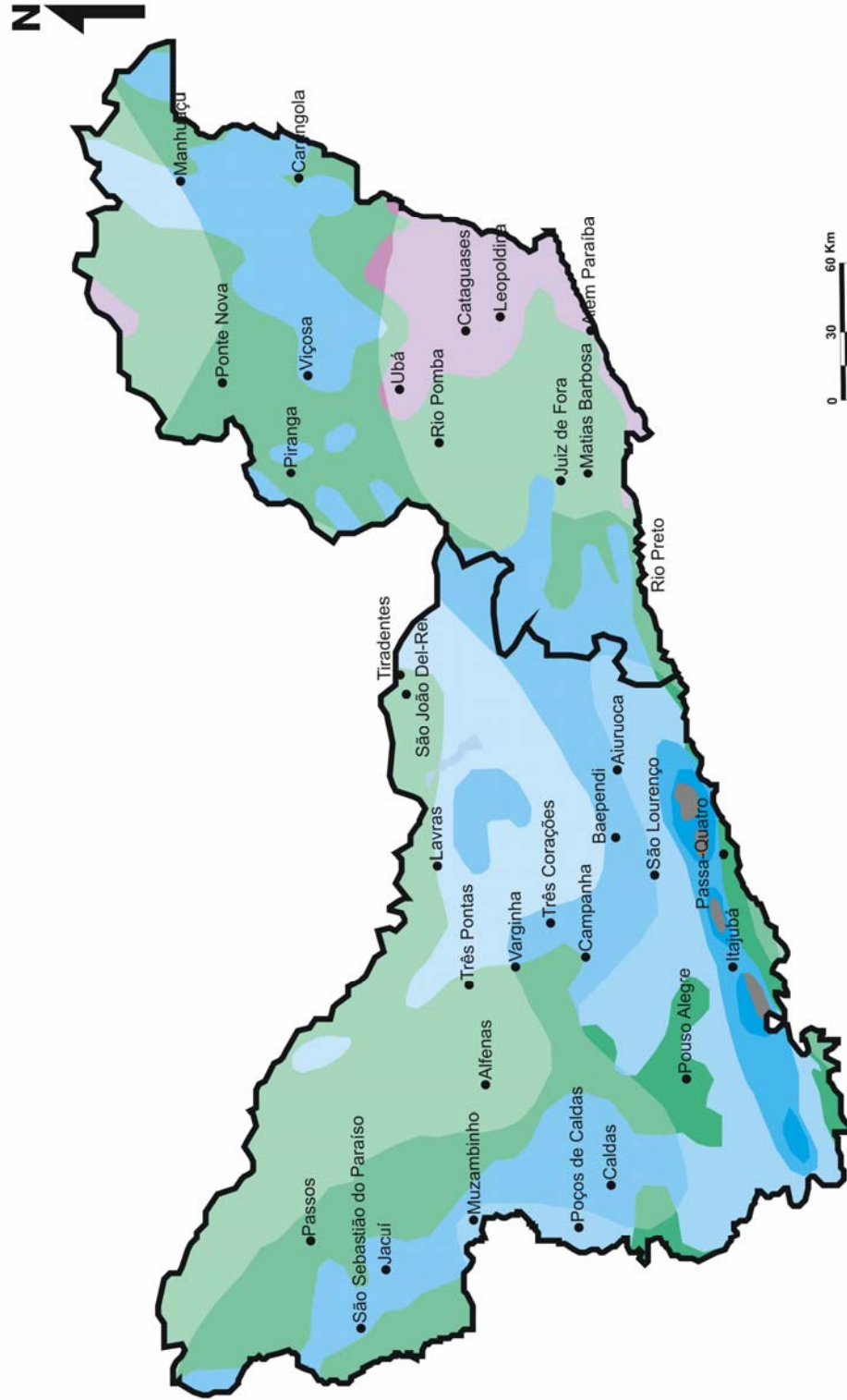
---

<sup>25</sup> Uma fonte importante nesse sentido é o *Atlas dos Municípios da Mata Atlântica*, feito em parceria entre a ONG SOS Mata Atlântica e o Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais (INPE). Nele, é possível identificar as formações vegetacionais originais da Mata Atlântica, bem como o seu estado atual. O mapa está disponível em: FUNDAÇÃO SOS MATA ATLANTICA; INSTITUTO NACIONAL DE PESQUISAS ESPACIAIS. **Atlas dos municípios da Mata Atlântica**. São Paulo: Fundação SOS Mata Atlântica, 2000. 2 mapas. Disponível em: <http://www.sosmatatlantica.org.br/?secao=atlas> Acesso em: 10 mai. 2006.

# MAPA 2

## MAPA DE CLIMAS DA ZONA DA MATA E DO SUL DE MINAS (MG)

QUENTE (média > 18°C em todos os meses)	SEMI-QUENTE (média entre 16°C e 18°C em pelo menos 1 mês)	TEMPERADO (média entre 10°C e 16°C)	FRESCO (média > 10°C)
SEMI-SECO	SEMI-SECO	SEMI-SECO	SEMI-SECO
SEMI-SECO	SEMI-SECO	SEMI-SECO	SEMI-SECO
1 a 2 meses secos	1 a 2 meses secos	1 a 2 meses secos	1 a 2 meses secos
3 meses secos	3 meses secos	3 meses secos	3 meses secos
4 a 5 meses secos	4 a 5 meses secos	4 a 5 meses secos	4 a 5 meses secos
6 meses secos	6 meses secos	6 meses secos	6 meses secos
7 a 8 meses secos	7 a 8 meses secos	7 a 8 meses secos	7 a 8 meses secos
9 a 10 meses secos	9 a 10 meses secos	9 a 10 meses secos	9 a 10 meses secos
11 meses secos	11 meses secos	11 meses secos	11 meses secos
SEMI-SECO	SEMI-SECO	SEMI-SECO	SEMI-SECO
SEMI-SECO	SEMI-SECO	SEMI-SECO	SEMI-SECO
1 a 2 meses secos	1 a 2 meses secos	1 a 2 meses secos	1 a 2 meses secos
3 meses secos	3 meses secos	3 meses secos	3 meses secos
4 a 5 meses secos	4 a 5 meses secos	4 a 5 meses secos	4 a 5 meses secos
6 meses secos	6 meses secos	6 meses secos	6 meses secos
SEMI-SECO	SEMI-SECO	SEMI-SECO	SEMI-SECO
SEMI-SECO	SEMI-SECO	SEMI-SECO	SEMI-SECO
1 a 2 meses secos	1 a 2 meses secos	1 a 2 meses secos	1 a 2 meses secos
3 meses secos	3 meses secos	3 meses secos	3 meses secos
4 a 5 meses secos	4 a 5 meses secos	4 a 5 meses secos	4 a 5 meses secos
SEMI-SECO	SEMI-SECO	SEMI-SECO	SEMI-SECO
SEMI-SECO	SEMI-SECO	SEMI-SECO	SEMI-SECO
1 a 2 meses secos	1 a 2 meses secos	1 a 2 meses secos	1 a 2 meses secos



Mapa e legenda retirados de: INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Mapa de climas do Brasil. Rio de Janeiro: Diretoria de Geociências, 2001. Mapa de climas. Escala: 1:5.000.000.  
 Organização: Rafael Rangel Giovanini  
 Data: Maio de 2006

## 2.2.2 Geomorfologia e hidrografia

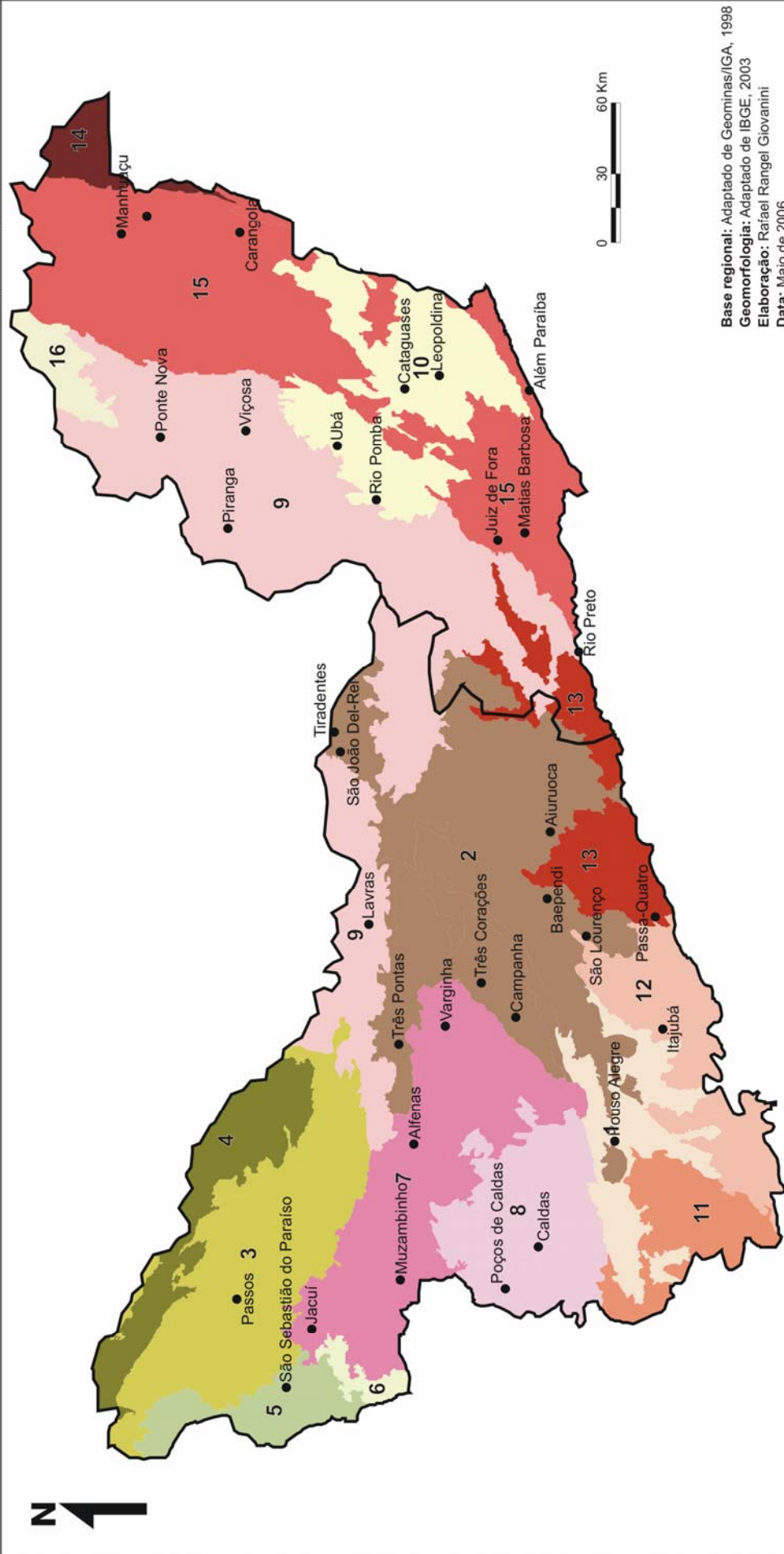
A interpretação da Geomorfologia de Minas Gerais é possível através de várias fontes, dentre as quais duas podem ser consideradas clássicas: o trabalho do IBGE, em 1977, o da Fundação Centro Tecnológico de Minas Gerais (CETEC-MG), de 1983. Sua não-utilização nesse trabalho se justifica por dois elementos relacionados entre si: a escala de trabalho e a apresentação/forma de discussão dos dados. No primeiro caso, tem-se que ambos os levantamentos, publicados em escala estadual, sacrificam os detalhes em função de uma percepção mais ampla. No segundo, o trabalho do IBGE encontra-se desatualizado, com algumas de suas conclusões sendo pouco adequadas aos dias de hoje. No caso do CETEC, os dados são atualizados, mas o relatório que acompanha o mapa é bastante sucinto, o que não permite uma interpretação mais completa da Geomorfologia da região.

Dessa forma, optou-se pela utilização da seção relativa à Geomorfologia da Folha Rio-Vitória, no *Levantamento de Recursos Naturais* do Projeto RADAMBRASIL. Além da escala de mapeamento ser mais adequada aos objetivos do trabalho, o relatório que acompanha o mapa é bastante pormenorizado, permitindo a obtenção de informações mais precisas.

Feitos esses esclarecimentos, procedemos à apresentação da Geomorfologia do Sul de Minas e da Zona da Mata, representadas no Mapa 3. Algumas informações sobre navegabilidade serão apresentadas juntamente com a discussão das unidades. O transporte fluvial foi muito importante para a exploração de ambas as regiões, de modo que todos os seus rios de porte médio em diante possuem condições de navegabilidade para pequenas embarcações. Para o transporte de cargas, entretanto, são raros os rios aptos, o que garante ao transporte terrestre ampla vantagem no escoamento dos produtos de ambas.

No Sul de Minas, o relevo está contido em quatro grandes conjuntos de formas, divididos em doze unidades distintas. O primeiro grande grupo são as *Faixas de Dobramentos Remobilizados*. Trata-se de uma área com marcas muito evidentes de processos tectônicos antigos, o que é caracterizado pela presença de dobras, falhas, deslocamento de blocos e outras feições típicas desse tipo de ocorrência. Sendo assim, diz-se ser uma área de forte *controle estrutural*, ou seja, as formas de relevo e a drenagem presentes na região obedecem às características gerais da estrutura geológica, seus alinhamentos e inclinações. As influências climáticas sobre

# MAPA 3 MAPA GEOMORFOLÓGICO DA ZONA DA MATA E DO SUL DE MINAS (MG)



Base regional: Adaptado de Geominas/IGA, 1998  
 Geomorfologia: Adaptado de IBGE, 2003  
 Elaboração: Rafael Rangel Giovanini  
 Data: Maio de 2006

**LEGENDA:**

- Sedes municipais

**REMANESCENTES DE CADEIAS DOBRADAS**

- 1- Depressão de Sapucaí
- 2- Planalto de Andrelândia
- 3- Patamares da Canastra
- 4- Serra da Canastra

**ESCUDO EXPOSTO**

- 5- Patamares Cuestiformes
- 6- Depressão do Tietê-Mogi
- 7- Planalto de Varginha
- 8- Planalto de Poços de Caldas
- 9- Planalto Campo das Vertentes

**BACIA E COBERTURAS SEDIMENTARES DO PARANÁ**

- 10- Depressão Escalonada dos Rios Pomba-Muriae
- 11- Planalto de São Roque-Jundiá
- 12- Planalto de Campos do Jordão
- 13- Planalto de Itatiaia
- 14- Maciços do Caparaó
- 15- Serras da Zona da Mata Mineira
- 16- Depressão Interplanáltica do Médio Rio Doce



o modelado, de maneira geral, não conseguem sobrepujar a orientação deixada pela Geologia.

A primeira unidade a ser mencionada é o *Planalto de Itatiaia*, que apresenta duas unidades morfológicas distintas em seu interior, das quais somente a unidade ocidental está inserida na região. Encontra-se desenvolvido em rochas migmatíticas, charnoquíticas e gnáissicas, bem como nos quartzitos do Grupo Andrelândia, mais ao norte. Apresenta-se com relevos de dissecação diferencial, vales estruturais, escarpas, cristas simétricas de grande extensão e linhas de cumeada, além de bordas de estruturas circulares, o que denota nítido controle estrutural. Na porção centro-norte dessa área, apresenta-se um pouco mais regular, com vales de fundo chato e rios de pequeno porte. De maneira geral, suas encostas são instáveis e tendem a facilitar os movimentos de massa.

Os rios dessa unidade não apresentam possibilidade de navegação, tendo em vista o modelado agitado. Apesar disso, é na divisa entre essa unidade e o Planalto de Campos do Jordão que se encontra o Rio Verde, ponto de passagem para os viajantes que vinham pelo Caminho Velho. Embora inadequado para o transporte de cargas em seu alto curso, o vale do rio Verde é uma das poucas rotas possíveis para as mulas que percorriam os caminhos daquela época.

O *Planalto de São Roque-Jundiá* está localizado na porção sul da região de estudo, na divisa com o estado de São Paulo. Predominam as litologias gnáissicas, juntamente com as rochas silicatadas associadas a intrusões graníticas. Em seu trecho mineiro, o modelado apresenta-se com formas mais alongadas, topos aguçados e maiores altitudes. As encostas apresentam rocha exposta, e os vales são profundos com perfil transversal em V. Em termos de navegabilidade, a unidade não apresenta boas condições, até pela falta de cursos d'água relevantes em sua área contida no Sul de Minas.

O *Planalto de Campos do Jordão* está situado na margem esquerda do rio Paraíba do Sul, na divisa entre Minas Gerais, Rio de Janeiro e São Paulo. Suas litologias principais são granitos e gnaisses fortemente afetados pela tectônica. Os eventos tectônicos também marcam profundamente o modelado, que é caracterizado por forte controle estrutural e presença de “escarpas de falhas, escarpas adaptadas a falha, escarpas erosivas, vales retilinizados, cristas alinhadas”

(IBGE, 2003, p. 343), entre outras formas. Os rios dessa unidade correm *encaixados* na estrutura geológica, em direção NE-SO, e apresentam fortes limitações à navegação de cargas. As cabeceiras do Rio Sapucaí estão presentes em seu interior, entretanto, e são um facilitador para atingir o interior do Sul de Minas e para a navegação de passageiros.

No grande conjunto do *Escudo Exposto*, mais três unidades de relevo estão contidas no território sul-mineiro. Este conjunto é caracterizado por IBGE (2003, p. 349) da seguinte forma:

A denominação Escudo Exposto deve-se às suas características morfoestruturais de estabilidade, com exposição de rochas cristalinas integrantes de uma plataforma ou cráton. Encontra-se envolvida por faixas móveis consolidadas, sem ter sofrido ulteriores ações tectônicas de grande porte.

Em função da estabilidade tectônica prolongada, não são freqüentes as áreas com predomínio de controle estrutural, sendo mais típicas as ocorrências de mantos de intemperismo profundos, resultantes de longos períodos de alteração química das rochas por influência do clima. Essa característica, somada à retirada da vegetação dessas áreas, é responsável pela ocorrência de fenômenos erosivos de grande intensidade.

A primeira unidade nela contida é o *Planalto Campo das Vertentes*, que está situado no limite norte da região e na divisa com a Zona da Mata. Suas características principais são as colinas convexo-côncavas, de dissecação homogênea, o que caracteriza um relevo pouco agitado. O manto de intemperismo é muito espesso, caracterizando uma área profundamente afetada pela ação climática. Os dois rios mais importantes do Sul de Minas cortam essa unidade: o Rio Grande e o Rio das Mortes, com ótimas condições de navegabilidade na maior parte do seu curso, inclusive permitindo o transporte de cargas.

O *Planalto de Varginha* é a segunda delas. Localizado na porção centro-oeste da região, está assentado sobre rochas cristalinas dos complexos Varginha e Amparo, com a presença ocasional de falhamentos e fraturas. Suas altitudes variam de 800 a 1200 metros: as áreas mais altas são resultantes do afloramento de rochas charnoquíticas em meio às colinas gnáissicas. Seu modelado é caracterizado pela dissecação homogênea e predomínio de “colinas e morros algumas vezes alongados, de vertentes convexo-côncavas e topos convexos a planos.” (IBGE,

2003, p. 350). Há a presença de relevos escalonados no contato com os Patamares da Serra da Canastra, com entalhe de drenagem profundo, seguidas de um relevo aplainado e em forma de mesas. Os rios da unidade merecem uma caracterização detalhada por parte do IBGE (2003, p. 350):

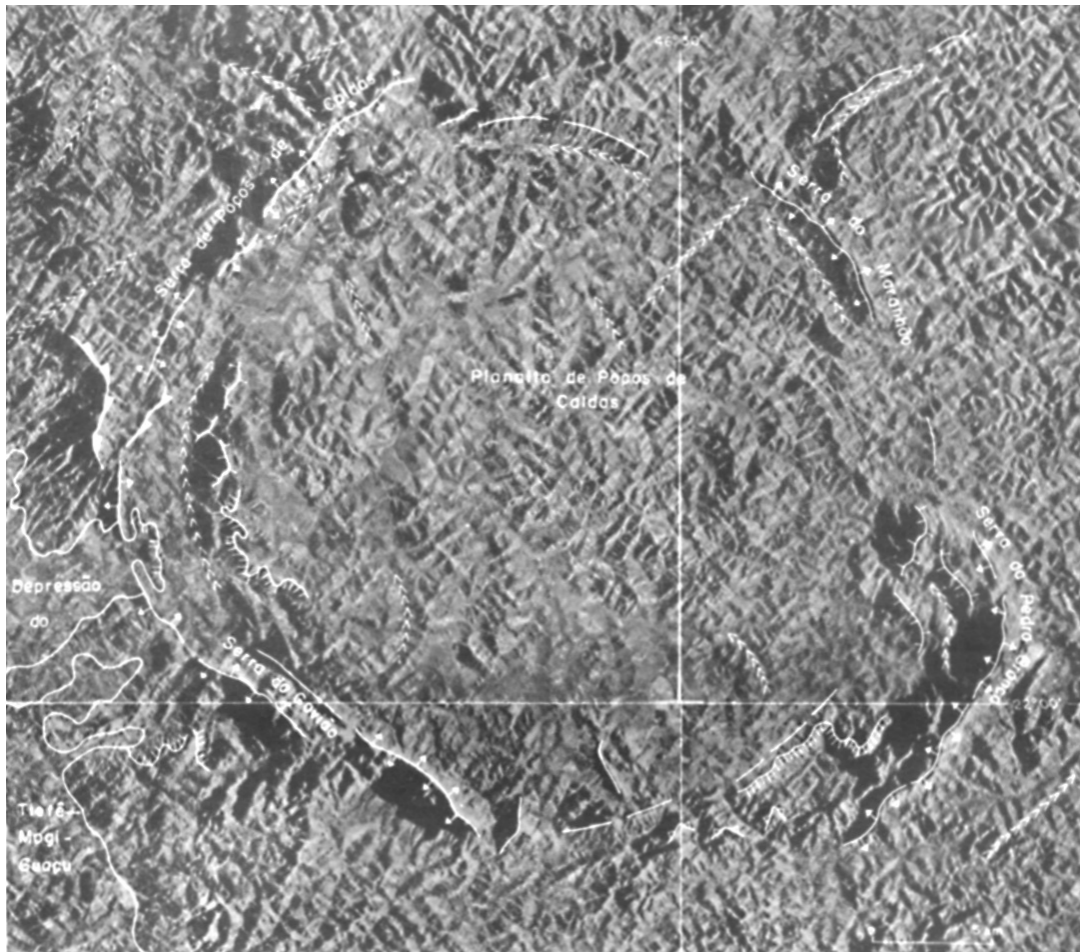
Nesta unidade geomorfológica toda a rede de drenagem pertence a bacia do Paraná. Na parte oeste destacam-se as bacias dos rios Guaxupé e Canoas, afluentes do Rio Pardo; a leste as bacias dos rios Muzambinho, Verde, São Tomé, Machado e Sapucaí-Guaçu, afluentes do Rio Grande. No conjunto, a drenagem da área apresenta padrão dendrítico, com variações para subdendrítico, apresentando curvas e ângulos anômalos localizados, bem como segmentos retilinizados.

O *Planalto de Poços de Caldas*, terceira unidade do conjunto, está situado ao sul do Planalto de Varginha. Consiste em uma área de altitudes elevadas, variando de perto de 1000 metros até cerca de 1300 metros, com pontos isolados na acima dos 1640 metros. A principal característica litológica da unidade é a “presença do corpo intrusivo alcalino cretáceo componente da estrutura elevada e internamente erodida de Poços de Caldas” (IBGE, 2003, p. 351), conforme podemos ver na Figura 3, a seguir. A presença da intrusão faz com que esse planalto seja fortemente influenciado por condicionantes litoestruturais, principalmente em sua drenagem. Alguns dos cursos d’água de primeira ordem dessa área apresentam são centrífugos, o que ilustra o que foi dito acima. A dissecação é intensa e diferencial, ou seja, ataca algumas litologias mais do que outras, deixando rochas expostas em muitas de suas vertentes.

A navegabilidade dos cursos d’água dessa unidade é comprometida pela sua declividade, bem como pela presença da intrusão, que determina anomalias em seus cursos.

O terceiro grande conjunto de formas presente no Sul de Minas é referente ao *Domínio dos Remanescentes de Cadeias Dobradas*. De acordo com IBGE (2003, p. 326), ele:

[...] integra conjuntos de modelados resultantes da exumação de estruturas dobradas ao longo de vários ciclos geotectônicos em que diferentes estilos estruturais explicam as particularidades do relevo das áreas abrangidas. É caracterizado pela presença de vestígios daquelas estruturas, com exposições eventuais de seus embasamentos. [...] As marcas do controle estrutural refletem-se seja



**Figura 3:** Imagem de radar do Planalto de Poços de Caldas (IBGE, 2003, p.352)

através de extensos alinhamentos de cristas, cortados por vales profundos, orientados conforme as disposições preferenciais das rochas e em concordância com os ciclos orogênicos que sobre elas atuaram, seja através de compartimentos planálticos atingidos por sucessivos ciclos de erosão e em que resquícios dos dobramentos apenas eventualmente estão impressos no relevo sob a forma de barras alinhadas e vales estruturais.

São três as unidades de relevo sul-mineiras nele contidas. A primeira delas é a *Depressão de Sapucaí*, localizada na porção centro-sul da região. Suas altitudes médias variam de 900 a 1100 metros, mas o que a caracteriza é o fato de estar em um patamar altimétrico inferior às unidades em seu entorno, com feições diferenciadas. Seu modelado é dissecado, com topos e vales convexizados e interflúvios longos, o que resulta em um relevo suave, de topos semi-aplainados. O manto de intemperismo é profundo e dificilmente permite a visualização da rocha matriz, que é geralmente composta por quartzitos, migmatitos, gnaisses e biotitas. Todos esses atributos fazem com que tenhamos, no interior da unidade, rios com boas condições de navegabilidade.

A segunda unidade é o *Planalto de Andrelândia*, localizado no centro-norte da região e uma de suas unidades mais significativas. Seu nome é oriundo da principal formação geológica sobre a qual se assenta, composta de rochas metassedimentares, quartzitos e alguns pontos isolados de rochas cristalinas. O modelado apresenta um padrão de dissecação homogêneo, representado por “colinas com topos convexos a tabulares e encostas também convexizadas, intercaladas com cristas alongadas, geralmente assimétricas.” (IBGE, 2003, p. 330). As áreas desse planalto, quando tem a sua vegetação retirada, propiciam a ocorrência de voçorocas com dezenas de metros de extensão e largura considerável.

A drenagem é dendrítica, e seu principal curso é o Rio Grande. Também se destacam os rios Capivari, Verde, Lambari, do Peixe e Aiuruoca, todos com boas condições de navegabilidade na maior parte do seu curso.

A terceira unidade são os *Patamares da Canastra*, situados na porção noroeste da região. Apresenta-se dividido em duas sub-unidades, das quais somente a unidade sul está inserida na área de estudo. Consiste em uma área rebaixada entre 600 e 750 metros de altitude, onde hoje se situam os principais complexos hidrelétricos da região. Seu substrato é composto por filitos, xistos, micaxistos e quartzitos revestidos por uma cobertura sedimentar. O relevo é caracterizado por colinas amplas, com topos planos, e vertentes em fase incipiente de dissecação, de formato convexo e rampeado. O conjunto do modelado permite ótimas condições para a agricultura e a pecuária, sem danos erosivos significativos. A navegabilidade, antes da construção das diversas represas, era possível na maior parte do Rio Grande e alguns de seus afluentes, salvo em pontos isolados.

A quarta e última unidade desse conjunto são as *Serras da Canastra*, situadas na extremidade noroeste da região. Consiste no divisor de águas entre as bacias do Paraná e do São Francisco, tendo como formas predominantes as barras, cristas e chapadas. Suas rochas principais são os quartzitos e os filitos, e o manto de intemperismo é profundo somente nos topos planos das chapadas, onde os processos de erosão linear propiciam o surgimento de vales encaixados. A unidade não possui rios navegáveis, por se tratar de uma área de nascentes e divisor de bacias.

O último conjunto de formas presente na região é a *Bacia e Coberturas Sedimentares do Paraná*. Trata-se de áreas formadas pela Bacia Sedimentar do Paraná e pelas coberturas sedimentares que extravasaram os limites das bacias, em uma configuração estrutural bastante distinta da verificada nos demais conjuntos tratados até aqui. Dentro do Sul de Minas, está circunscrito a uma área em seu extremo oeste, contendo duas unidades distintas.

A primeira delas é a *Depressão do Tietê-Mogi-Guaçu*<sup>26</sup>, que está quase que totalmente localizada em São Paulo, à exceção de uma faixa nas proximidades de Monte Santo de Minas. O modelado é plano, com interflúvios convexos e vales pouco aprofundados, sustentado pelos siltitos, arenitos, folhelhos, diamictitos e ritmitos. Não há cursos d'água significativos em seu trecho sul-mineiro.

A segunda são os *Patamares Cuestiformes*, localizados a norte da unidade anterior, em uma área mais extensa. Sua característica principal é a presença das *cuestas*<sup>27</sup>, com bordas escarpadas e caimento para o interior da bacia. No trecho mineiro da unidade, são encontrados couraças ferruginosas com fragmentos de arenitos. A drenagem é geralmente constituída de vales pouco profundos, e seus rios não se destacam quanto às condições de navegabilidade.

De acordo com a divisão adotada por IBGE (2003), o relevo da Zona da Mata está inserido dentro de dois grandes conjuntos de formas, divididos em seis unidades distintas. O primeiro grande conjunto é o *Domínio das Faixas de Dobramentos Remobilizados*, já mencionado anteriormente.

Na Região do vale do rio Paraíba do Sul, encontra-se a primeira unidade: a *Depressão escalonada dos Rios Pomba-Muriaé*. Suas formas estão muito relacionadas ao controle climático, bem como à dissecação exercida pelos rios que lhe dão o nome. Sua altitude varia entre 100 e 700 metros, aproximadamente, com litologias muito antigas, datadas do Pré-Cambriano Inferior e Médio. Suas formas típicas são os patamares escalonados gerados pelos rios, com altitudes maiores nas

---

<sup>26</sup> A denominação tradicional dessa unidade, proposta por Ab'Saber, é *Depressão Periférica*, por se tratar da área que margeia a Bacia Sedimentar do Paraná (AB'SABER, 1969 *apud*. IBGE, 2003, p. 319).

<sup>27</sup> *Cuestas* são formas de relevo típicas das bordas de bacias sedimentares, caracterizadas por estruturas inclinadas monoclinais, cujo mergulho tende para o centro da bacia. Para maiores detalhes, vide CASSETI, Valter. **Elementos de geomorfologia**. 1. reimpressão. Goiânia: Editora da UFG, 2001. 137 p.

proximidades da Serra da Mantiqueira, e menores à medida em que se aproxima da desembocadura de seus rios no Paraíba do Sul, já no estado do Rio de Janeiro.

Os rios Pomba e Muriaé são os principais dessa unidade de relevo. Suas nascentes estão na Serra da Mantiqueira, com mais de 500 metros de altitude separando suas cabeceiras e foz. Ambos desembocam no rio Paraíba do Sul já em território carioca, e não oferecem possibilidades de navegação à embarcações de porte grande e médio, devido ao seu elevado gradiente altimétrico.

Na Região da Mantiqueira Setentrional, duas unidades da Zona da Mata estão presentes: a primeira delas são os *Maciços do Caparaó*, circunscrita à porção nordeste da Mata. Eles apresentam um modelado fortemente marcado pelas intrusões graníticas e pelo controle estrutural, evidenciado pela drenagem retangular com vales retilíneos e extensos. Seu modelado, de uma maneira geral, “apresenta-se com grandes formas alongadas de topos e encostas convexizados, onde se desenvolvem alterações profundas, resultando em espessos mantos argilosos” (IBGE, 1983, p. 346). Seu ponto culminante, o Pico da Bandeira (2897 metros), é um fato isolado no maciço, embora suas altitudes médias sejam elevadas para os padrões brasileiros. No interior dessa unidade se encontra a Serra do Caparaó, com altitudes médias da ordem de 1800 metros, e de formação resultante de dobramentos tectônicos.

Os rios dessa unidade fazem parte da Bacia do Rio Doce, e nenhum deles consta entre os principais da Zona da Mata. A navegabilidade é comprometida pelo ondulado do relevo, marcado por uma grande diferença altimétrica entre os topos e os vales.

A outra unidade, inteiramente circunscrita aos limites da região de estudo, recebe o nome de *Serranias da Zona da Mata mineira*. O relevo local possui, como característica principal, as formas alongadas, tipo cristas, típicas do leste de Minas Gerais. Seus vales e formas de relevo têm forte tendência a apresentarem uma orientação SO-NE, refletindo a direção dos dobramentos a que a região foi submetida. Embora existam áreas menos sujeitas aos processos desnudacionais em seu interior, é marcante a presença de voçorocas relacionadas às atividades antrópicas. Esse fato é decorrência direta da associação entre profundos mantos de alteração e declividades elevadas, tornando instáveis as coberturas superficiais.

É dentro dessa unidade de relevo que se encontra o divisor entre as bacias do Rio Doce e do Paraíba do Sul. Ainda assim, alguns dos seus rios

apresentam boa navegabilidade para as embarcações típicas do século XVIII e XIX, embora sejam impraticáveis para embarcações de médio e grande porte atuais. Destaca-se, nesse sentido, o Rio Manhuaçu, principal curso dessa área.

Uma mancha na porção noroeste da Mata compreende a unidade denominada *Depressão Interplanáltica do Médio Rio Doce*. Ela se caracteriza pela extrema dissecação, com altitudes mínimas chegando à casa dos 200 metros, e médias em torno de 550 metros, com seus níveis mais elevados na parte sul. Sua litologia é dos gnaisses do Grupo Piedade, repletos de falhas e dobras, recobertos por um manto de intemperismo de cerca de dois metros. Seu modelado se caracteriza por colinas alongadas de topos convexos, intercaladas por setores planos de algumas centenas de metros. Existe uma grande propensão à escorregamentos de terra na área, em função de uma cobertura superficial inconsolidada associada à retirada da vegetação.

Uma pequena extensão dos rios Doce e Casca atravessa essa unidade, sem características que os destaquem relativamente às suas condições de navegabilidade.

Ao sul da Zona da Mata, temos outra unidade de relevo, situada na região da Mantiqueira Meridional. É o *Planalto de Itatiaia*, embasado pelas mesmas rochas de sua parte no Sul de Minas, mas com um modelado distinto. Caracteriza-se por um feixe de cristas alinhadas na direção OSO-ENE, permeadas por falhas profundas em sentido perpendicular. Seus topos são alongados, com rocha exposta na média vertente. A dissecação pelos rios é intensa, bem como a alteração química, que associada às declividades elevadas, gera voçorocamentos de dezenas de metros de extensão. Apresentam severas restrições à navegabilidade.

O outro grande conjunto presente na Zona da Mata é o *Domínio do Escudo Exposto*, já caracterizado anteriormente. Na região do Planalto Centro-Sul de Minas, onde estão situadas as cabeceiras de importantes bacias hidrográficas brasileiras, encontra-se a *unidade Planalto de Campos das Vertentes*, que tem parte de sua área no interior da Zona da Mata. Configura-se como um planalto extremamente dissecado, permeado por cristas e seqüências de formas convexo-côncavas, na paisagem tipicamente caracterizada como de *mares de morros*. Suas altimetrias variam entre 400 e 1300 metros, e suas litologias principais são todas arqueano-proterozóicas, com predominância de migmatitos, granitos e gnaisses.



Possui características específicas de uma localidade para outra, variando dentro da própria Zona da Mata. No trecho entre Viçosa e Teixeiras, “assume formas alongadas com os topos subaguçados e um nível embutido de colinas” (IBGE, 2003, p. 355), cujas encostas estão entre convexas e retilinizadas por ravinamentos, com tendência à reativação. Os mantos de alteração são profundos, chegando a sete metros, e não deixam sinais de rocha exposta.

No trecho entre Teixeiras e Ponte Nova, “o aspecto geral do relevo acusa mudança. As cristas se sobressaem mais e o nível inferior dissecado em colinas se torna embutido. As colinas são mamelonares e com vertentes bastante ravinadas.” (IBGE, 2003, p. 355). Já ao norte de Ponte Nova, “as feições convexas topograficamente niveladas mesclam-se às formas alongadas de vertentes convexo-retilíneas”, com grande tendência aos voçorocamentos, não só pelos fatores estritamente físicos, como também pelo tipo de ocupação antrópica praticada sobre elas. A oeste de Rio Casca, por sua vez, verifica-se outra alteração, resultado da transição para o vale do Rio Doce, com o surgimento de “grupos de pequenas colinas com cerca de 20 m de desnível, isoladas por setores rebaixados muito planos e alveolados” (IBGE, 1983, p. 355).

Os rios dessa área apresentam-se encaixados em vales em V, com desnível relativamente elevado entre os leitos e as margens. Apesar disso, trata-se dos rios com melhores condições de navegabilidade em toda a região, a exemplo do Rio Piranga, Rio Turvo e Rio Xopotó, que foram essenciais para o povoamento da Mata, ainda no século XVIII.

Em síntese, pode-se dizer que o traço mais marcante da geomorfologia de ambas as regiões é a heterogeneidade. Suas características variáveis vão gerar condições também variáveis quanto aos impedimentos/empecilhos à agricultura, que serão melhor apresentadas no decorrer dos próximos capítulos.

Particularmente no Sul de Minas, as formas de relevo variam desde áreas planas até declividades extremas, ocorrência de controle tipicamente estrutural ou climático, esculpidas sobre uma grande variedade de tipos de rocha. Assim sendo, o uso de elementos do quadro natural para a explicação dos sucessos agrícolas da região deve ser feita com muito cuidado, posto que essas afirmações geralmente implicam na insinuação de uma homogeneidade morfológica inexistente. Algumas partes do Sul de Minas apresentam forte instabilidade superficial, ao passo que outras apresentam ótimas condições de uso.

Para a Zona da Mata, a mesma conclusão é válida, embora com menos intensidade. Por se tratar de uma região menos extensa, suas variações internas, embora relevantes, são menos significativas que as encontradas no Sul de Minas. Destaca-se que a Mata é uma região onde predominam sistemas de coberturas superficiais com forte tendência à instabilidade, quando sujeitas a um uso que não respeite suas características de declividade.

Em relação à navegabilidade, as condições são extremamente variáveis dentro das duas regiões. Apesar disso, as condições são geralmente melhores no Sul do que na Mata, pela presença de grandes cursos d'água que cortam o seu interior em várias orientações. Os Mapas 4 e 5 procuram sintetizar as conclusões a esse respeito, valendo-se de informações obtidas no Atlas do Barão Homem de Melo<sup>28</sup> e em dados dispersos em toda a bibliografia consultada<sup>29</sup>.

### 2.2.3 Solos

Em 1999<sup>30</sup>, o sistema brasileiro de classificação de solos foi alterado pela Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária (EMBRAPA), com a modificação de nomenclaturas tradicionais e agrupamento de alguns tipos de solo, entre outras mudanças. Por se tratar de uma alteração recente, a quase totalidade da bibliografia sobre o tema se encontra desatualizada, ainda referenciada segundo a classificação antiga. Isso inclui o relatório e o mapa referentes aos solos no projeto pedológico e da elaboração de uma tabela de equivalência para cada tipo de solo. Além disso, os limites das classes teriam que ser redefinidos, em um processo muito demorado.

Em função desses empecilhos, serão utilizadas as informações contidas no *Mapa de solos do Brasil*, publicado pelo IBGE em 2001. Esse documento é elaborado a partir de uma atualização e recompilação de informações contidas nos relatórios do Projeto RADAMBRASIL, mas com um nível de detalhamento inferior<sup>31</sup>.

---

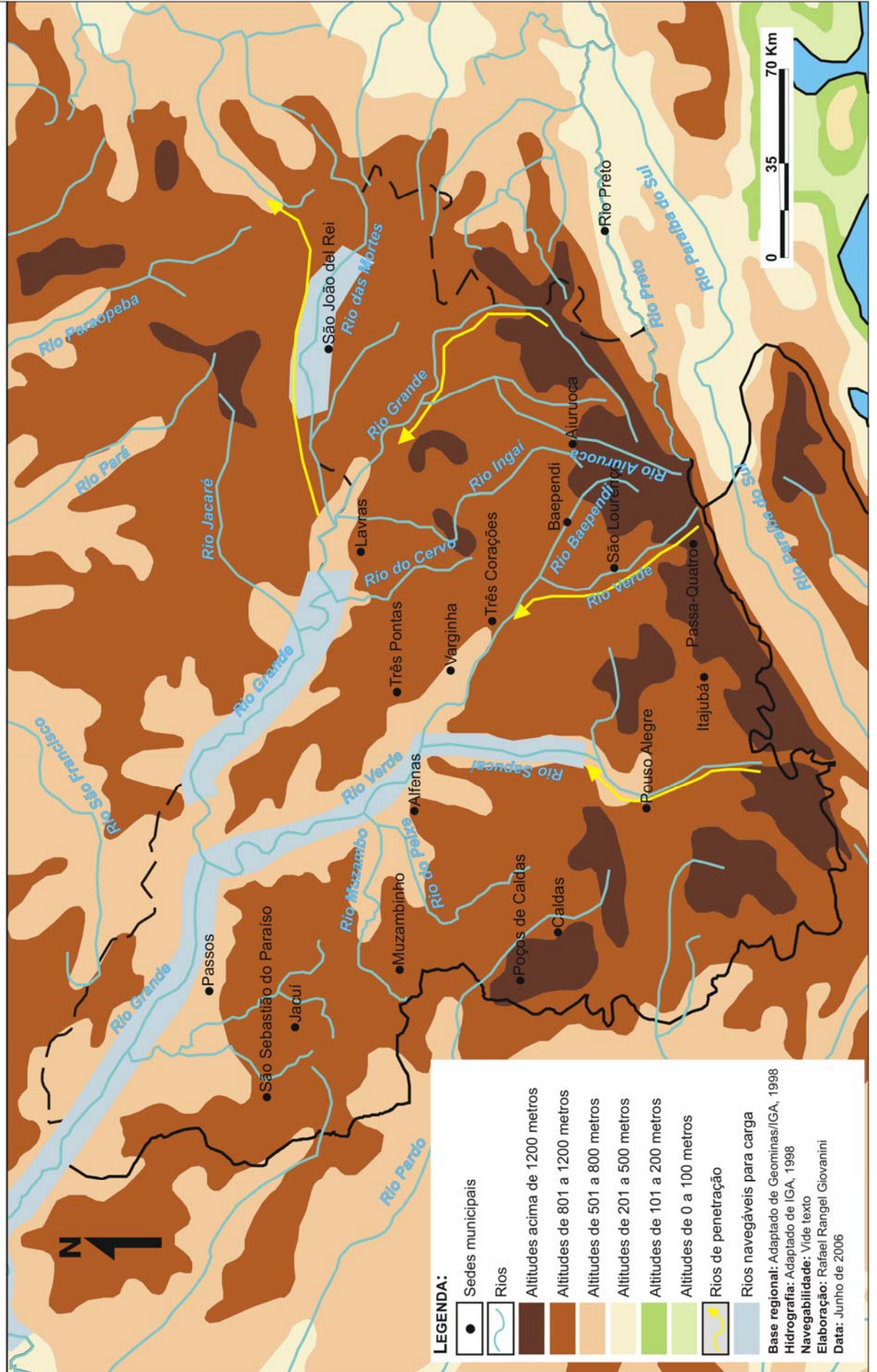
<sup>28</sup> O mapa original foi gentilmente cedido por Marcelo Magalhães Godoy para uso nessa dissertação. A interpretação pormenorizada de seus dados para toda a Minas Gerais pode ser encontrada em seus trabalhos no XII Seminário de Economia Mineira, ainda não realizado quando da elaboração dessa dissertação.

<sup>29</sup> Denomina-se rios de penetração, no mapa, àqueles que não permitem o transporte de cargas, mas que tiveram importância fundamental para a ocupação da região.

<sup>30</sup> Para maiores informações a esse respeito, consultar: EMPRESA BRASILEIRA DE PESQUISA AGROPECUÁRIA. **Sistema brasileiro de classificação de solos**. Brasília: Embrapa, 1999. 412 p.

<sup>31</sup> Todos os mapas apresentados no Projeto RADAMBRASIL estão em escala 1:1.000.000, ao passo que o mapa do IBGE está em escala 1:5.000.000.

# MAPA 4 REDE HIDROGRÁFICA E NAVEGABILIDADE NO SUL DE MINAS







Não obstante, a escala ainda é suficiente para fornecer um quadro adequado da pedologia regional, com enfoque principal sobre as suas potencialidades para a agricultura. A descrição das classes será feita em conjunto com as orientações de EMBRAPA (1999) e com o Mapa 6.

No Sul de Minas, de acordo com IBGE (2001b), temos a predominância dos *Latosolos*, com duas variações. A classe dos *latossolos* agrega os solos mais evoluídos do planeta, o que significa que, neles, o processo de intemperismo avançou até retirar a quase totalidade de seus minerais primários e secundários. Em decorrência desse fato, a presença de nutrientes para as plantas é sempre muito baixa, com soma de bases<sup>32</sup> inferior a 50%, caracterizando solos *distróficos* e muitas vezes *állicos*<sup>33</sup>. Deve-se destacar que a presença de nutrientes, sozinha, não explica o potencial agrícola de um solo, devendo ser relacionada a outros fatores, tais como a declividade e o clima regional, por exemplo.

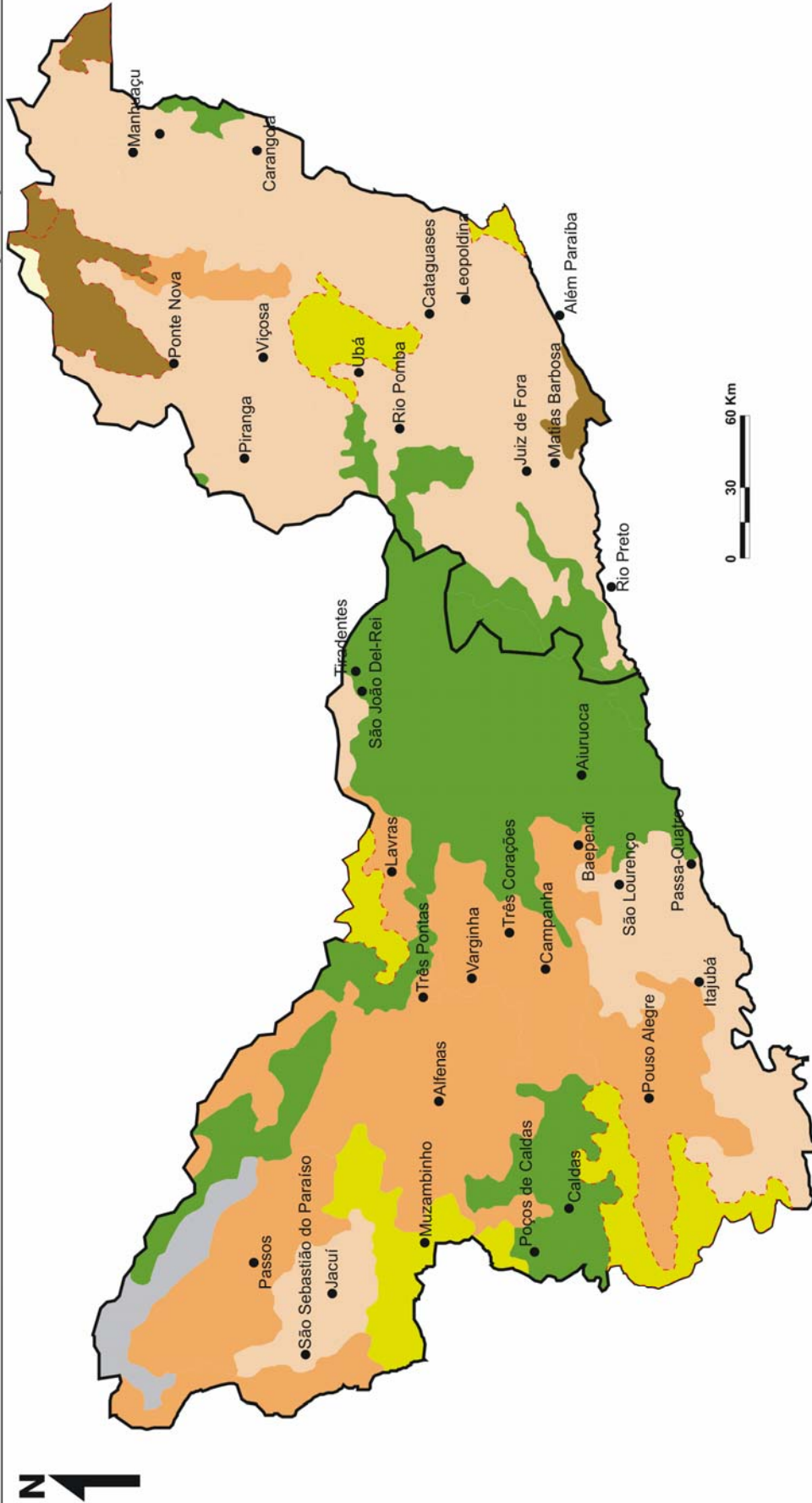
Outro sinal da evolução é a sua profundidade, que é raramente inferior a um metro, estando mais freqüentemente na casa da dezena de metros, na região de estudo. A diferenciação entre os seus horizontes é pequena, mas o teor de argila tende a aumentar em direção aos horizontes mais profundos. Sua drenagem geralmente é excelente, de modo que eles têm a capacidade de reter grande quantidade de água em seu interior. Essa característica também é decorrência de seu avançado estágio de evolução, que propicia o surgimento de uma estrutura granular em seu horizonte **Bw**, e confere aos *latossolos* uma grande capacidade de resistência à erosão.

---

<sup>32</sup> Dos seis elementos químicos atraídos pela fração argila de um solo, quatro são nutrientes (Ca, Mg, K e Na), um é neutro (H) e o outro é tóxico (Al) para as plantas. A determinação da fertilidade de um solo, dessa forma, é a aferição da proporção de nutrientes atraídos pelas suas cargas negativas. Para obtê-la, é necessário antes saber qual é o valor da Capacidade de Troca Catiônica (CTC), ou seja, o somatório da capacidade total de atração de cargas do solo. Feito isso, o próximo passo é a elaboração de uma regra de três simples entre a soma de bases (nutrientes) e a CTC. Se o resultado for maior que 50%, temos um solo fértil (eutrófico). Se for menor que 50%, temos um solo pobre (distrófico). Cabe destacar que a matéria orgânica auxilia no potencial agrícola dos solos retendo água, nutrientes e dando coesão, mas em si não possui nutrientes. Portanto, o teor de matéria orgânica não é considerado no cálculo da fertilidade.

<sup>33</sup> Quando se determina que o solo é *distrófico*, é importante saber se o teor de alumínio é alto ou não, visto que se trata de um elemento tóxico aos cultivos comerciais. Assim sendo, utiliza-se uma fórmula relacionando a soma de bases ao teor de alumínio dos solos. Se o resultado do cálculo for inferior a 50%, a classificação se mantém como *distrófico*, mas se passar de 50% ele é denominado solo *állico*. Solos *állicos* apresentam graves limitações para a agricultura, e sua correção não é simples ou barata.

# MAPA 6 MAPA PEDOLÓGICO DA ZONA DA MATA E DO SUL DE MINAS (MG)



**LEGENDA:**

- Sedes municipais
- Latossolo vermelho distrófico
- Latossolo vermelho-amarelo distrófico
- Latossolo amarelo distrófico
- Cambissolo Háplico Tb Distrófico
- Argissolo vermelho-amarelo distrófico
- Argissolo vermelho-amarelo eutrófico
- Argissolo vermelho distrófico
- Argissolo vermelho eutrófico
- Neossolo litólico distrófico

Base regional: Adaptado de Geominas/GA, 1998  
 Pedologia: Adaptado de IBGE, 2001  
 Elaboração: Rafael Rangel Giovanini  
 Data: Maio de 2006

Essa capacidade de resistir à erosão tem os seus limites, entretanto. Com a retirada da vegetação, a perda de solo nos horizontes A e B é acelerada. Caso o processo erosivo chegue ao horizonte C, ele ganha proporções alarmantes, com a possibilidade de formação de voçorocamentos de dezenas de metros de altura, e mais de uma centena de metros de extensão, em casos mais extremos. O umedecimento excessivo, também provocado pela retirada da vegetação, pode provocar movimentos de massa rápidos, tipificados pelos deslizamentos de terra que atingem as periferias das grandes cidades brasileiras, bem como as barreiras às margens das estradas do Sudeste. Sem a proteção da vegetação e em declividades desfavoráveis, portanto, os latossolos são a classe na qual ocorrem os fenômenos erosivos mais intensos, e de controle mais difícil.

A variedade predominante no Sul de Minas é a dos *Latossolos Vermelhos Distróficos*. Eles possuem todas as características acima enumeradas, mas se notabilizam pela coloração avermelhada, determinada de acordo com os padrões estabelecidos para a classificação de solos. Sua ocorrência no Sul de Minas está associada a vários tipos de relevo diferentes, o que inclui áreas declivosas, nas quais eles estão potencialmente sujeitos a causar problemas de perda de solos. Sua fertilidade é baixa, como é típico na classe.

A outra variedade presente é a dos *Latossolos vermelho-amarelos distróficos*. Eles diferem do anterior apenas pela cor e pela área de ocorrência, já que estão associados às áreas mais declivosas da região, no *Planalto de Campos do Jordão* e no *Planalto do Itatiaia*. Também aparecem no *Planalto de Varginha*, em condições de relevo bem mais favoráveis.

A segunda classe de solos mais presente no Sul de Minas é a dos *cambissolos*. O objetivo da criação dessa classe era o de agrupar os solos que não se encaixam perfeitamente em nenhum dos critérios definidores das demais classes de solo. Isso faz com que suas características sejam muito variáveis entre si, impossibilitando uma caracterização geral da classe, já que podem se originar de diversos tipos de rocha, nas mais variadas formas de relevo.

Na área de estudo, temos um *Cambissolo Háptico Tb Distrófico*, situado na região limítrofe entre o Sul de Minas e a Zona da Mata, bem como em uma área menor na divisa com São Paulo. As unidades de relevo compreendidas nessa área são os planaltos de *Andrelândia*, *Campos das Vertentes*, *Poços de Caldas*, *Campos do Jordão* e *do Itatiaia*. *Háptico* é a denominação utilizada pela EMBRAPA (1999)

quando o solo não se enquadra em nenhum dos atributos diagnósticos do segundo nível categórico. *Tb* diz respeito ao fato desses solos possuírem a chamada *argila de atividade baixa*, que vem a ser uma argila com baixa capacidade de troca de cátions. *Distrófico* diz respeito ao fato de se tratar de solos pobres em nutrientes.

As características mais específicas dos cambissolos da região de estudo variam de acordo com o local onde são encontrados. Nas áreas de relevo mais agitado, a tendência é que encontremos solos mais rasos e atingidos pela erosão. Nas áreas de relevo menos declivoso, a tendência é que eles sejam mais profundos e desenvolvidos. A proximidade com duas áreas extensas de latossolos e os relevos similares fazem com que predominem os cambissolos derivados de latossolos, com características similares às dos últimos.

A terceira classe de solos encontrada no Sul de Minas é a dos *Argissolos*. O traço mais marcante dessa classe é a migração de argila do horizonte A para o horizonte B, que passa a ser denominado B textural (Bt). Esse fato faz com que as camadas superficiais desses solos apresentem boa capacidade de infiltração d'água, mas a camada subsuperficial não, o que pode gerar retenções de água no limite entre os dois horizontes. A água retida tende a acelerar a ocorrência de processos erosivos superficiais, com evolução muito rápida até atingir o horizonte Bt. Quando isso ocorre, há uma queda em seu ritmo, motivada pela estrutura e impermeabilidade desse horizonte.

Em termos de manejo agrícola, são solos mais problemáticos que os latossolos, justamente em função de suas limitações à permeabilidade. Entretanto, se bem utilizados, possuem condições de fertilidade geralmente superiores, com uma frequência elevada de solos eutróficos. Sua profundidade é variável, mas geralmente inferior à de um latossolo típico.

No Sul de Minas, os *Argissolos Vermelho-Amarelos Distróficos* são predominantes. Ocorrem na divisa com São Paulo, na área dos planaltos de *Varginha*, *Poços de Caldas*, *São Roque-Jundiá* e na *Depressão de Sapucaí*. Esses solos apresentam todas as características elencadas acima, mas são distróficos. As áreas de ocorrência apresentam características variadas, dentre as quais se destacam os cuidados especiais necessários para o cultivo nos planaltos de *Poços de Caldas* e *São Roque-Jundiá*.



Uma variação eutrófica desse mesmo solo é encontrada no limite norte do Sul de Minas, no interior do *Planalto de Campos das Vertentes*. Pela localização e fertilidade, oferece ótimas condições para a agricultura.

A última classe encontrada no Sul de Minas são os *Neossolos*. São solos incipientes, que mantêm as características (lineamentos, bandamento, entre outras) da rocha de origem. Não são muito profundos, e raramente apresentam horizonte B: sua seqüência típica é A sobre rocha ou A-C sobre rocha. Geralmente ocorrem em áreas de relevo muito acidentado, o que somado à baixa profundidade, os tornam inadequados à agricultura.

A variedade encontrada é o *Neossolo Litólico Distrófico*, na área da *Serra da Canastra*. Esses solos não podem ultrapassar os 50 centímetros de profundidade, possuindo contato visível com a rocha-mãe. Em alguns casos, podem apresentar um horizonte B em estágio inicial de formação, sem nenhum atributo que permita classificá-lo como horizonte diagnóstico. Não é adequado à plantios ou à ocupação, e possui baixo nível de nutrientes.

Na Zona da Mata, os *Latossolos Vermelho-Amarelos Distróficos* são amplamente predominantes, ocorrendo em todas as unidades de relevo matenses. Suas características gerais foram discutidas anteriormente, mas há que se destacar a combinação entre os relevos declivosos das *Serranias* e da *Drepressão Escalonada* com os latossolos, que resulta em solos muito propensos à fenômenos erosivos.

Ainda temos, na Mata, *Latossolos Vermelhos Distróficos*, em sua porção central, na divisa entre as *Serranias da Zona da Mata Mineira* e o *Planalto de Campos das Vertentes*, e *Latossolos Amarelos Distróficos*, na *Depressão Interplanáltica do Médio Rio Doce*, extremo norte da região. Eles possuem características idênticas às dos demais latossolos, diferindo pelo teor e características dos óxidos de ferro nele encontrados. No solo vermelho, há um teor elevado de um óxido denominado *Hematita*, responsável por essa coloração, ao passo que no solo amarelo predomina a *Göethita*. As observações referentes à capacidade erosiva também permanecem válidas.

Os *Cambissolos* encontrado na Mata é do mesmo tipo do encontrado no Sul, ou seja, um *Cambissolo Háptico Tb Distrófico*. Sua ocorrência se dá em uma área contígua ao Sul de Minas, e suas características são similares. Destaca-se apenas o fato dos *Planaltos do Itatiaia*, na porção matense, possuírem um relevo

mais acidentado que no Sul, o que incrementa o potencial erosivo dos cambissolos nele localizados. Uma mancha nas proximidades do Maciço do Caparão possui características análogas a dos solos do Itatiaia.

Os *Argissolos Vermelho-Amarelos* também são encontrados na Mata, principalmente na divisa com o Rio de Janeiro e em uma mancha em seu interior. Diferentemente do Sul, entretanto, predomina a variação *eutrófica*, o que proporciona melhores condições para sustentação de vegetais. Sua área de ocorrência engloba as *Serranias*, a *Depressão Escalonada* e o *Planalto de Campos das Vertentes*. Na porção norte da região, há também uma grande área de *Argissolos Vermelhos Eutróficos*, assentados em áreas muito problemáticas em termos de impactos erosivos. Além da diferença de cor, nada os distingue em relação aos demais argissolos aqui tratados.

O quadro geral dos solos no Sul de Minas e na Zona da Mata mostra que quaisquer considerações mais generalizadas sobre as regiões consistem em simplificações excessivas. Particularmente no Sul de Minas, onde não há um predomínio destacado de nenhuma classe de solo, não é prudente estabelecer linhas de comparação que tenham a região toda como referência.

Na Zona da Mata, apesar do predomínio evidente do *Latossolo Vermelho-Amarelo Distrófico*, as condições são também heterogêneas. Isso se justifica pelo fato de que os solos, isoladamente, não possibilitam uma avaliação acurada das condições ambientais para a agricultura e a construção de caminhos e estradas. Uma mesma classe de solo, se assentada sobre relevos diferentes, terá limitações e potencialidades também diferentes para o uso.

O que se pode dizer, de maneira geral, sobre ambas as regiões, é que predominam os solos pobres em nutrientes, o que é comum a todo o território brasileiro. Ainda sobre os nutrientes, uma comparação simples demonstra a imprecisão das generalizações sobre as regiões. É lugar comum dizer que o Sul de Minas possui solos *mais férteis* que a Mata, mas um cálculo de áreas<sup>34</sup>, feito a partir do mapa aqui apresentado, desmente essa afirmação. No Sul, temos 3227Km<sup>2</sup> de solos *eutróficos*, enquanto na Mata temos 4230 Km<sup>2</sup>. Quando comparamos esses

---

<sup>34</sup> O cálculo é feito a partir da ferramenta de medição de áreas do Map Info. Suas medições apresentam um erro acumulado que não pode ser desprezado, dependendo do nível de detalhe exigido. Para os fins desse trabalho, entretanto, a precisão obtida através dessa ferramenta é suficiente, dado que propicia uma aproximação razoável em relação à escala de apresentação dos mapas.

valores com a área total das regiões, a vantagem da Mata aumenta significativamente: aproximadamente 11,49% da área da Zona da Mata está coberta por solos *eutróficos*, contra apenas 5,50% do Sul. Conforme foi dito anteriormente, os dados de fertilidade não são suficientes para determinar o potencial agrícola, de modo que essa informação não é determinante na interpretação do quadro físico das regiões. Não obstante, é interessante observar que, tecnicamente, há uma área maior de solos *eutróficos* na Mata do que no Sul.

Também pode-se dizer que existe um grande número de áreas onde se associam solos com potencial erosivo elevado após a retirada da vegetação e relevos declivosos, o que é fonte de problemas ambientais sérios. Na Zona da Mata, isso é mais crítico em função da área total da região ser menor, mas não se deve desconsiderar sua importância para o Sul de Minas.

#### **2.2.4 Avaliação de relevo**

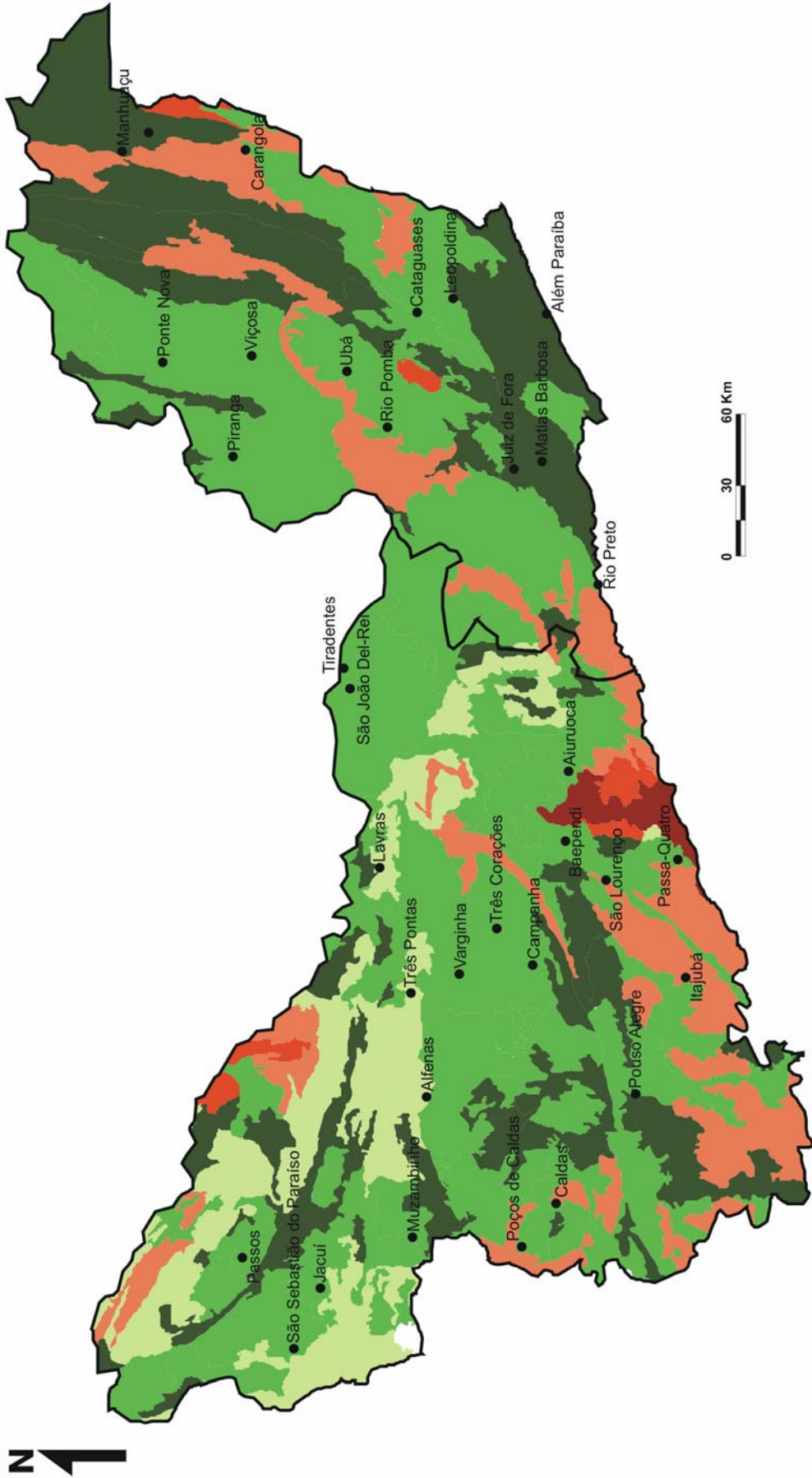
O *Levantamento de recursos naturais* inclui uma análise de fundamental importância para os objetivos desse trabalho. Trata-se do mapa e relatório de *avaliação de relevo*, que relacionam elementos referentes aos solos, climas, vegetação e geomorfologia, de modo a fornecer um diagnóstico acerca das potencialidades e dificuldades de ocupação dos espaços analisados.

O Mapa 7 sintetiza as conclusões dos técnicos do Projeto RADAMBRASIL acerca do quadro físico regional, e seu detalhamento será dado pelos parágrafos seguintes. De início, percebe-se que há apenas uma área muito pequena de relevo *plano*, localizada na *Depressão do Tietê-Mogi Guaçu*. Suas características principais são a declividade abaixo de 5° e as formações superficiais espessas, de textura arenosa e areno-argilosa. Em relação ao uso, as restrições dizem respeito à aceleração dos fenômenos erosivos por usos inadequados e retirada desenfreada da vegetação, não havendo problemas *intrínsecos* ao modelado.

Em todo o restante das regiões de estudo, os relevos são classificados como *desnudacionais em interflúvios e vertentes*, o que quer dizer que predominam os processos de erosão e movimento de massa aos de deposição de sedimentos. De acordo com a intensidade desses movimentos, seus terrenos recebem novas classificações. A maior parte da área de estudo está classificada como de *dissecação fraca*, o que corresponde a:

# MAPA 7

## MAPA DE AVALIAÇÃO DE RELEVO DA ZONA DA MATA E DO SUL DE MINAS (MG)



**LEGENDA:**

- Sedes municipais
- Dissecação extremamente forte
- Dissecação muito forte
- Dissecação forte
- Dissecação moderada
- Dissecação fraca
- Dissecação muito fraca
- Relevo plano

Base regional: Adaptado de Geominas/IGA, 1998  
 Avaliação de relevo: Adaptado de IBGE, 2003  
 Elaboração: Rafael Rangel Giovanini  
 Data: Maio de 2006

[...] relevos colinosos com vertentes convexas e topos convexizados ou tabulares, intercalados por alvéolos, com incisões de drenagem entre 44 e 92 m e declives que variam de 5 a 24°. Sob a influência das precipitações entre 800 e 1750 mm concentradas no verão, as formações vegetais que recobrem as formações superficiais argilosas e argilo-arenosas estão representadas por savanas e pastagens. (IBGE, 2003).

Para o uso dessa área, isso implica nas seguintes limitações principais:

[...]Proliferação de sulcos, ravinhas e voçorocas de maneira generalizada em função de culturas cíclicas e do criatório extensivo em pastagens naturais em áreas de colinas com vertentes convexas e maiores declives. (IBGE, 2003).

Uma porção significativa da Zona da Mata é classificada como de *dissecação moderada*, bem como uma porção menor do Sul de Minas. Tal denominação engloba:

[...] relevos de dissecação estrutural, orientados, constituindo cristas assimétricas e escarpas que coalescem com rampas de colúvio, “mares de morros” e colinas convexas. Incisões de drenagem de 98 e 155 m, declives entre 11 e 24° e formações superficiais espessas, de textura areno-argilosa, recobertas por pastagens e Vegetação Secundária, que recebem de 800 a 2000 mm de chuvas anuais. (IBGE, 2003).

As limitações quanto ao uso são:

Desequilíbrio morfodinâmico resultante da intensa utilização das encostas com declividades acentuadas com pastagens. A presença da cobertura coluvial espessa, de texturas argilosas e areno-argilosas, contribui fortemente para este desequilíbrio; a exemplo das áreas próximas a Ponte Nova (MG) [...]. A forte erosão linear funciona como fator importante na aceleração da instabilidade do relevo. (IBGE, 2003).

Nos limites do Sul de Minas com o Rio de Janeiro e São Paulo, bem como nas áreas de cabeceiras da Zona da Mata, há uma área significativa classificada como de *dissecação forte*, o que resulta na presença de:

[...] um conjunto de serras alongadas, escarpas e esporões digitados, com incisão de drenagem da ordem de 158 a 201 m e declives das encostas de 11 a 24°. Precipitação entre 800 e 2500 mm, formações superficiais delgadas, de textura argilosa e areno-argilosa, recobertas de pastagem e Vegetação Secundária sem palmeiras e florestas. (IBGE, 2003).

Seu uso encontra-se limitado em função de um:

Forte grau de instabilidade, caracterizada pela desagregação mecânica, originando blocos e matacões nas encostas e escoamentos difusos e concentrados acelerando movimentos de massa nas encostas onde a cobertura vegetal foi retirada. (IBGE, 2003).

Algumas áreas das Serras da Mantiqueira, do Caparaó e da Canastra se encontram classificadas como de *dissecação muito forte*, em um traço comum às áreas serranas das regiões. Estas:

Abrangem modelados estruturais representados por cristas de topos aguçados, pães de açúcar, morros, pontões, escarpas subparalelas e festonadas e patamares escalonados com incisões de drenagem de 212 a 312 m e declividades de encostas variando entre 24 e 37°. Precipitações entre 800 e 1750 mm anuais, concentradas no verão. Formações superficiais argilosas, parcialmente protegidas pela Floresta Montana, quando não foi substituída por pastagens. (IBGE, 2003).

Na área do Planalto de Itatiaia, no Sul de Minas, encontra-se também uma porção de relevo de *dissecação extremamente forte*, típica dos trechos mais elevados e declivosos das serras. Consiste em:

[...] feições morfológicas com forte controle estrutural, co escarpas festonadas, cristas, esporões e cornijas [...] e declividades superiores a 37°. Precipitações entre 1200 e 2500 mm, chegando a 4300 mm nos contrafortes da Serra do Mar. O modelado revestido por formações superficiais delgadas de textura argilosa e areno-argilosa. (IBGE, 2003).

O uso é praticamente impossível, em função das fortes declividades, que estimulam “constantes movimentos de massa, com deslizamentos e quedas de blocos, mesmo com a presença de cobertura vegetal” (IBGE, 2003).

Na Tabela 1, temos as áreas totais de cada classificação, bem como a porcentagem sobre a área total de cada região.

**Tabela 1 – Área ocupada por cada classificação de relevo na Zona da Mata e no Sul de Minas (MG), de acordo com IBGE (2003)**

Classificação	Sul de Minas		Zona da Mata	
	Área da classe (Km <sup>2</sup> )	Porcentagem da área total da região	Área ocupada (Km <sup>2</sup> )	Porcentagem da área total da região
Plano	123,1	0,21	0,0	0,0
Dissecação muito fraca	9820,3	16,78	28,7	0,08
Dissecação fraca	29646,0	50,67	17744,0	47,49
Dissecação moderada	9388,0	16,04	13221,0	35,39
Dissecação forte	7662,6	13,10	5995,4	16,05
Dissecação muito forte	904,1	1,55	373,1	1,00
Dissecação extremamente forte	967,2	1,65	0,0	0,0

A interpretação da tabela demonstra que o Sul de Minas possui condições melhores que a Mata em relação às condições de relevo. Ao considerarmos os relevos planos, de dissecação muito fraca e fraca como os melhor de melhores

condições, temos que 67,66% dos terrenos sul-mineiros estão nessas categorias, contra 47,57% da Zona da Mata. As proporções de terrenos em classificação forte e muito forte são parecidas em ambas as regiões, mas há larga predominância da Mata na categoria de dissecação moderada (16,04% contra 35,39%).

Relacionando essas conclusões com o Mapa 6, percebemos que a espacialização das condições adversas também é mais favorável no Sul. Isso se justifica pelo fato das áreas de dissecação moderada, forte, muito forte e extremamente forte não se caracterizarem como manchas contíguas, e sim como áreas intercaladas por outras, de relevos mais favoráveis. Isso faz com que não exista, no Sul, uma porção regional inteiramente desfavorecida em termos de recursos naturais, ou mesmo significativamente pior que as demais. As vicissitudes estão compartilhadas entre todas as porções regionais.

Na Mata, os relevos de dissecação moderada, forte e muito forte ocupam a maior parte de sua porção leste, concentrando-se no noroeste da região. A contigüidade entre as áreas propicia menores alternativas para a expansão da fronteira agrícola o que, relacionado ao manejo aplicado na região ao longo do século XIX, resultará em perdas de produtividade e competitividade.

### **3- FRONTEIRA EM EXPANSÃO, MERCADO EM EXPANSÃO (1808-1850)**

---

O início do século XIX é um período de expansão produtiva em ambas as regiões de estudo, mas as razões para essa expansão são muito diversas. No caso do Sul de Minas, a grande oportunidade se dá pela chegada da família real portuguesa ao Rio de Janeiro. Na Zona da Mata, inicia-se a expansão da fronteira do café, com a consolidação das primeiras fazendas. Em ambos os casos, tem-se uma ocupação e um desenvolvimento voltados para a exportação, embora com destinos diferentes. Para o Sul, o destino final é a Corte, para a Mata, a Corte é um importante ponto intermediário em direção ao exterior, ponto final das mercadorias produzidas.

Começemos pelo Sul de Minas, que se valeu de sua produção comercial de gêneros de subsistência para se tornar a região mais dinâmica da primeira metade do século XIX em Minas.

#### **3.1 A CORTE PRECISA COMER: O COMÉRCIO DE ALIMENTOS DO SUL DE MINAS**

O ano de 1808 tem aparecido nos estudos de história como um marco ímpar. Além de significar o ato final da quebra do “exclusivo colonial”, através da fixação da corte no Rio de Janeiro, representa também um avanço significativo na internalização do capital nativo no Centro-Sul. Estas novas condições deram margem à formação de um processo econômico específico na região, cujos resultados permitiram a expansão da economia cafeeira, com conseqüente recrudescimento do trabalho escravo. (LENHARO, 1979, p. 41)

No dia 29 de novembro de 1807, temerosos em relação à invasão iminente das tropas de Napoleão Bonaparte, toda a família real portuguesa, mais boa parte do aparato burocrático do Estado português, totalizando cerca de 10.000 pessoas, embarcam em direção ao Rio de Janeiro. A sua chegada, em 1808, traria grandes desdobramentos políticos e econômicos para o Brasil, que passava de colônia à sede do Império Português em um piscar de olhos.

No início do século XVIII, o Rio de Janeiro não possuía relevância demográfica, política ou econômica, mas o ciclo minerador mudou essa realidade. Porto oficial de exportação das riquezas minerais, o Rio passa a ser o mais importante entreposto comercial da colônia, centralizando também as importações



que buscavam o próspero mercado das Minas. Aproveitando-se da demanda existente, também se inicia uma importante produção de gêneros de subsistência, que visavam ao abastecimento de Minas Gerais.

Com a decadência da mineração, o Rio enfrenta grave crise econômica, mas estava em plena recuperação desde o final do século XVIII, com o aporte de recursos oriundos de migrantes mineiros e a expansão inicial da cafeicultura (OLIVEIRA, 1989, p. 16). A chegada da família real veio complementar esse quadro, incrementando o poder de compra e venda do mercado carioca. Assim que a esquadra portuguesa aportou no Rio, entretanto, havia problemas mais urgentes a serem considerados, além das futuras oportunidades comerciais.

A população urbana do Rio crescia em níveis consistentes desde 1789<sup>36</sup>, pelo menos, e o abastecimento já era uma questão anteriormente à chegada da família real e de seus acompanhantes. Prova disso são os ordens, dadas por D. João VI antes da viagem, para que os habitantes do Brasil *socorressem a cidade de alimentos*. Vários proprietários de terras mineiros atenderam ao pedido e enviaram vultuosas doações para a Corte, ansiosos em provocar uma boa impressão e garantir favores da realeza. No entanto, esse paternalismo não seria suficiente para resolver o problema de abastecimento do mercado carioca, conforme as crises crônicas de fome, agravadas nos períodos de entressafra, demonstram (LENHARO, 1979, p.42-44).

A gravidade do problema aparece de maneira clara nos documentos da época, bem como nas diversas leis expedidas para tratar do assunto. Inicialmente se culpou os atravessadores, cujas atividades não se restringiam à intermediação dos negócios entre os proprietários e a Corte, mas também incluíam a regulação da oferta para manter os preços altos. Posteriormente, perceber-se-ia que o mercado carioca, no momento aqui discutido, não podia prescindir de seus serviços, a não ser para aquelas produções que se realizassem muito próximas ao Rio de Janeiro, o que constituía uma minoria dos alimentos ofertados no mercado carioca.

O restante provinha de três fontes, a saber: a *externa*, a *interna de cabotagem* e a *interna por rotas terrestres*, cada qual especializada em tipos distintos de gêneros. A fonte externa consistia nos produtos trazidos de Lisboa, do

---

<sup>36</sup> Lenharo (1979, p. 41) menciona dados que mostram que o Rio de Janeiro teve taxas de crescimento em torno de 2,8% ao ano ao longo do período entre 1794 e 1821, subindo para 9,1% entre 1821 e 1849.

Porto e da Bacia do Prata, de onde vinham “sal, vinho, azeite, azeitonas, sardinhas, bacalhau, vinagre, trigo, farinha de trigo, carnes salgadas, toucinhos e sebo. A fonte interna de cabotagem compreendia os alimentos trazidos principalmente do Rio Grande do Sul, Santa Catarina e de localidades próximas ao Rio, como Cabo Frio. Através dela, a cidade era abastecida de carnes salgadas, couros, trigo, peixe, milho, feijão, arroz, cebola, farinha de mandioca, café e hortaliças. Através da fonte *interna por rotas terrestres*, a Corte era abastecida de gado em pé, porcos, galinhas, carneiros, toucinhos, queijos e cereais. O Sul de Minas era a principal origem dessas mercadorias, de acordo com Lenharo (1979, p. 25).

Muitas eram as origens para os alimentos que abasteciam a corte, mas nem tantos eram aqueles que os negociavam. Uma prática comum era a de comerciantes cariocas irem ao interior e comprarem toda a produção de um conjunto de agricultores. Acrescidos dos custos de transporte e de impostos urbanos, os alimentos já chegariam ao mercado carioca com preços maiores. Somando-se a isso o fato da produção estar concentrada na mão de um só comerciante, temos um quadro bastante favorável à alta dos preços.

O advento da cultura cafeeira em terras cariocas contribuiu para agravar o quadro. A necessidade de mão de obra para o cultivo de exportação desviava as atenções e os recursos da produção de gêneros de subsistência. Além disso, as próprias fazendas cafeeiras passaram a se descuidar de sua subsistência, se transformando em consumidoras, ao invés de produtoras, de gêneros alimentícios. Como se não bastasse, a área suburbana do Rio de Janeiro estava em franco processo de urbanização ao longo da década de 1820, eliminando a maior parte dos antigos sítios de produção de alimentos (LENHARO, 1979, p.50).

Toda essa conjunção de fatores já seria motivação suficiente para estimular a produção de alimentos com vistas ao abastecimento do mercado carioca. Afinal de contas, tratava-se de um local onde os produtos poderiam ser vendidos com preços elevados e em grandes quantidades, dado o tamanho da população e a escassez da oferta. O monopólio exercido pelas casas de comércio cariocas poderia ser um empecilho, mas resultou em estímulo: ao invés de entregar o produto aos atravessadores, alguns produtores preferiram se aventurar no mercado do Rio. Produção, transporte e comércio seriam unificados em várias das famílias que venderam seus gêneros na Corte.

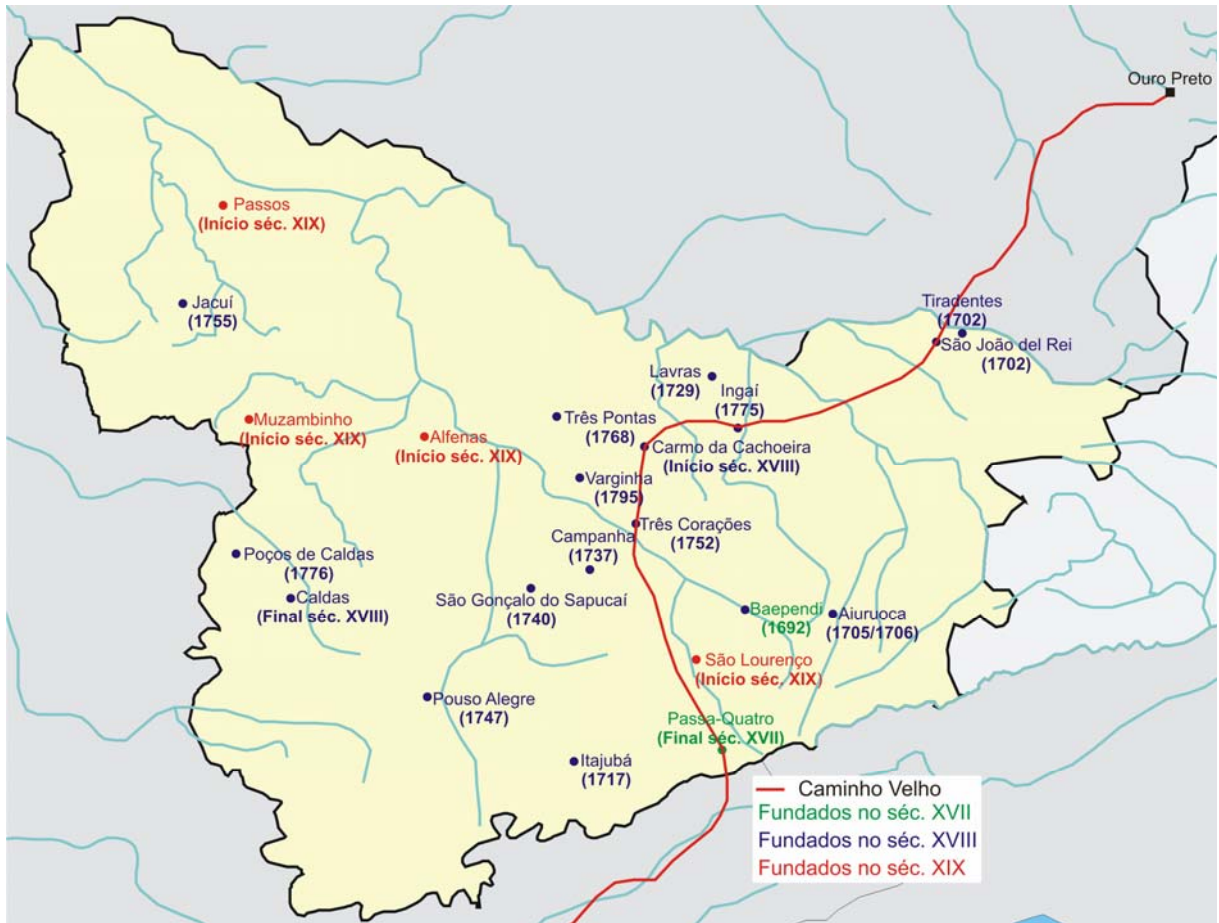
Não que isso fosse uma novidade para todos. Os agricultores do Sul de Minas, um dos principais beneficiários do surgimento desse mercado, já o fizeram no século XVIII, ao venderem seus alimentos para a Região Central de Minas. Agora, isso se daria em bases mais amplas, através da organização de uma maneira de produzir e de comerciar muito peculiar, e que marca a região através dos tempos.

### **3.1.1 Integração das localidades, distribuição de mercadorias**

Conforme foi dito no capítulo anterior, o Sul de Minas do final do século XVIII era uma região especializada na produção de gêneros de subsistência, mas com uma ocupação circunscrita às proximidades do Caminho Velho. O mercado preferencial para os produtos do Sul era a Região Central. Quando sobreveio a crise da mineração, muitos dos que se dedicavam à exploração mineral se tornaram agricultores ou dedicaram maiores atenções às atividades agrícolas. Com isso, cessaria a maior parte da demanda pelos produtos sul-mineiros no interior de Minas.

Dois processos ocorreriam concomitantemente a esse, fazendo com que não houvesse maiores problemas para a agropecuária sul-mineira. O primeiro deles é o incremento da demanda no Rio de Janeiro, pelos motivos citados na seção anterior. O segundo, também já mencionado, é a queda nos preços dos escravos, que permitiu aos proprietários investirem em terras e aumentarem suas condições de produzir. Combinados, esses fatores permitiriam um nível razoável de prosperidade aos proprietários de terras sul-mineiros, apoiados em uma crescente expansão de seus negócios.

O primeiro passo para essa expansão foi a integração de terras mais afastadas do Caminho Velho aos círculos de produção tradicionais, já que estes não seriam suficientes para suprir a demanda da Corte. No início do século XIX, um fluxo significativo de pessoas se dirige para o oeste da região, formando fazendas para negociar produtos de subsistência com o Rio, mesmo que através de intermediários. Cabe destacar que a data de ocupação dessa área é muito antiga, mas a sua ocupação efetiva só se dá a partir a crise da mineração na região central. Na Figura 4, podemos observar a antiguidade da fundação de algumas localidades do Sul, baseando-se na data do primeiro documento encontrado a seu respeito, nas pesquisas de BARBOSA (1995). Valendo-se dos núcleos já estabelecidos historicamente e fundando novos, os fazendeiros do Sul buscaram o oeste.



**Figura 4:** Marco inicial de algumas cidades do Sul de Minas

O segundo passo, ainda mais importante, era fazer com que os alimentos chegassem aos seus consumidores na Corte. Por isso, o Príncipe Regente propõe e faz executar uma série de projetos de infra-estrutura viária ligando vários pontos do Brasil ao Rio de Janeiro. Boa parte dos projetos consiste na ampliação e oficialização de trilhas já abertas pelos tropeiros, a despeito da proibição em se abrir estradas, que vigorou durante a maior parte do século XVIII e o início do século XIX. O Sul de Minas, em função de sua relevância para o abastecimento do Rio, seria um dos principais beneficiados.

Dois caminhos eram utilizados pelos tropeiros que partiam do Sul de Minas em direção à Corte, quando do início do estabelecimento dos vínculos comerciais. O primeiro é a Estrada Real<sup>37</sup> para São Paulo, de traçado similar ao do Caminho Velho até a altura de Lorena, quando se entroncava com a Estrada Real Rio-São Paulo e descia o Vale do Rio Paraíba, em direção à Corte. É interessante

<sup>37</sup> O termo *Estrada Real* era utilizado para todas as estradas do centro-sul do Brasil que tivessem sua abertura e tráfego autorizados pelo Governo Português.

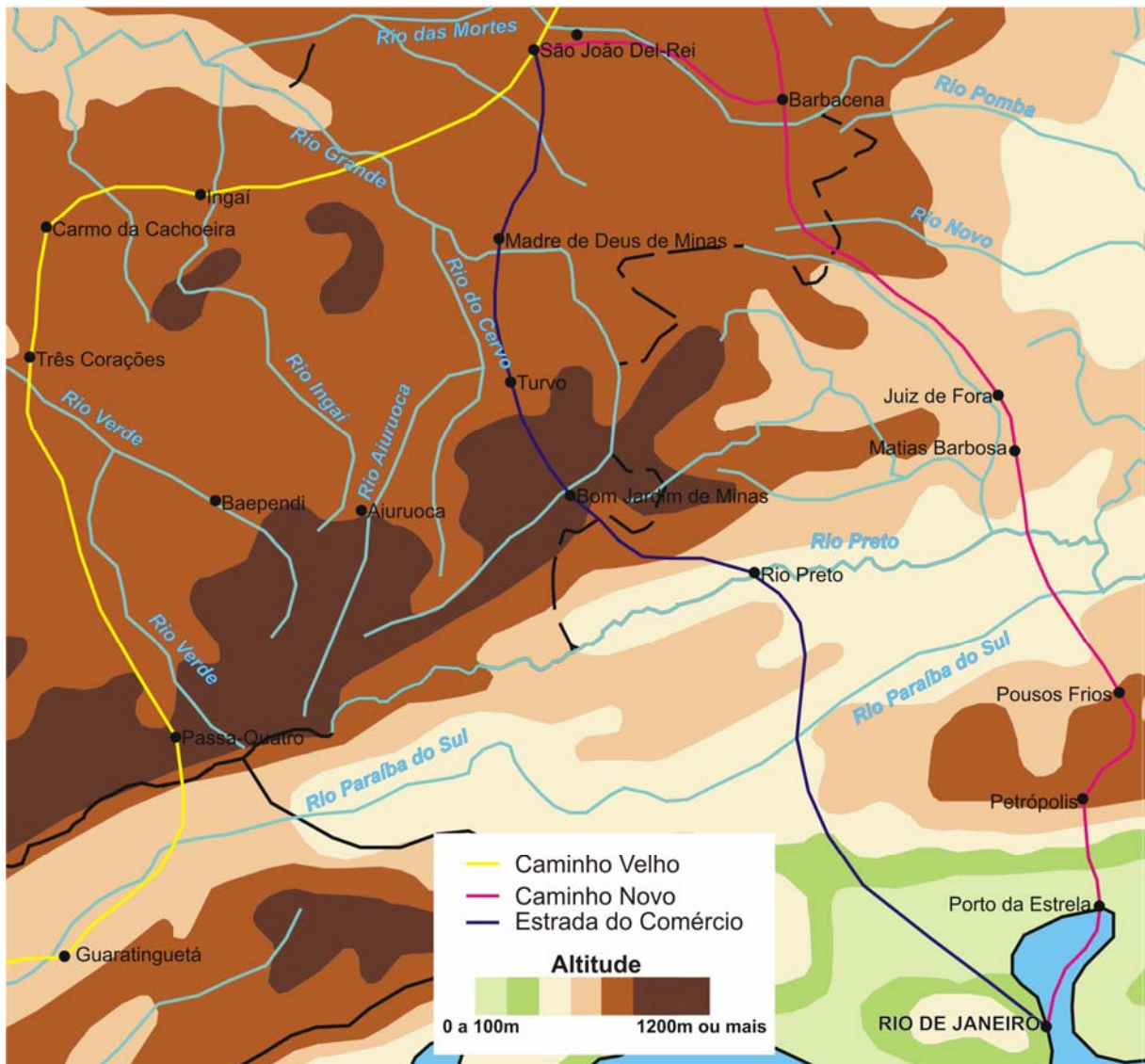
observar que o fluxo entre São Paulo e Rio era muito inferior do que entre este último e Minas. Os paulistas também eram produtores de alimentos nessa época, mas em escala muito inferior ao Sul de Minas. O relato de Saint Hilaire (1974, p. 96) demonstra essa realidade, ao dizer que a estrada “é muito mais movimentada do que a que vai de Lorena a S. Paulo, visto que é aquém de Lorena que vem dar a estrada de Minas, cujas margens são muito habitadas”. Os problemas de conservação ligados a essa estrada eram mais intensos nas proximidades do Rio de Janeiro, onde enchentes a tornavam intransitável várias vezes por ano, motivando reformas constantes e drenagens, o que não quer dizer que suas condições fossem adequadas. A travessia da Mantiqueira ainda era um desafio, particularmente para aqueles que se dispusessem a transportar cargas pela estrada.

A segunda é a Estrada Real para o Rio de Janeiro, uma ampliação do Caminho Novo. Caso os tropeiros do Sul de Minas quisessem utilizá-lo, teriam que se dirigir primeiramente para São João del Rei, onde se situava um entroncamento em direção à Barbacena. De lá, seguia-se através de um traçado praticamente idêntico ao do Caminho Novo até o Rio de Janeiro. Tratava-se de uma viagem longa e em estradas em estado de conservação péssimo, em que muitas vezes as mulas só podiam passar em fila indiana.

Sabendo das dificuldades, D. João VI propõe a criação de uma estrada ligando a Corte diretamente a São João del Rei. Trata-se da Estrada do Comércio, cujo marco inicial das construções não pode ser encontrado com precisão na bibliografia, conforme LENHARO (1979, p. 60) afirma em seu livro. Seu traçado partia da região de Vassouras, no Rio, servindo ao porto do Comércio, às margens do Rio Paraíba, atingindo o porto dos Índios ao lado do Rio Preto, na Mata, e daí se dirigia para São João del Rei. Na Figura 5, feita com o auxílio de informações retiradas do trabalho de Godoy (1996), é possível visualizar, de maneira esquemática, seu traçado, comparando-o com o Caminho Velho e o Caminho Novo.

A Estrada do Comércio encurtava em 18 léguas a distância entre o Rio de Janeiro e São João del Rei, sendo derivada de um atalho criado por tropeiros para encurtar o caminho para o Rio. Mesmo inacabada e em condições precárias, já em 1817 estava aberta ao trânsito, com movimento constante de tropas, porcadas e boiadas. Saint-Hilaire percorreu a estrada em 1822, percebendo uma grande diferença entre seu tronco principal e os atalhos que dela partiam, em direção às partes mais a oeste do Sul de Minas. Sobre o tronco principal, o viajante diz que:

O caminho foi aberto em zigue-zague, com bastante arte. Construíram-se pequenas pontes para a passagem dos regatos e nos lugares onde os desabamentos são de se temer, as terras foram escoradas. (SAINT-HILAIRE, 1974, p.19).



**Figura 5:** Mapa esquemático da Estrada do Comércio

Já sobre os atalhos, Saint-Hilaire diz que “em certos pontos tem o caminho apenas a largura necessária para uma mula carregada, defeito muito comum a toda essa estrada.” (SAINT-HILAIRE, 1974, p. 20). O viajante também menciona que o estado de conservação das estradas era péssimo, posto que boa parte das obras constantes nos projetos originais não eram efetuadas, ao mesmo tempo em que não havia conservação daquilo que já estava construído.

Apesar dessa precariedade, a Estrada do Comércio exerceu função fundamental na integração do Sul de Minas com o mercado da Corte. Além disso, ela auxiliou a colonização do Vale do Paraíba fluminense, para onde a cultura do café já havia começado a se expandir. Em 1829, o trânsito das mulas e das carretas que levavam o café era tão intenso que a estrada foi reformada, de modo a voltar a garantir condições mínimas de trafegabilidade.

As ligações entre o Sul de Minas e o Rio de Janeiro seriam ainda reforçadas pela construção da Estrada da Polícia<sup>38</sup>. Ela seguia o roteiro da Estrada do Comércio até Iguazu, para quem partisse do Rio de Janeiro, e a “partir daí enveredava por Sacra Família, Vassouras e, tomando um rumo mais ocidental que o da outra estrada, atingia Valença para se deter no Presídio de Rio Preto às margens do mesmo rio.” (LENHARO, 1979, p.61). Não foi possível reconstituir seu traçado<sup>39</sup>, mesmo de maneira esquemática, a partir das informações disponíveis, mas sabe-se que essa estrada teve importância equivalente à do Comércio na colonização do Vale do Paraíba e no abastecimento da Corte.

A construção das estradas do Comércio e da Polícia foram, na visão de Lenharo (1979), os projetos de infra-estrutura mais ambiciosos efetuados no período joanino. O fato de ambos se dirigirem ao Sul de Minas demonstra o nível de prioridade dado à regularização do fornecimento de alimentos para a Corte, mas não só isso. Ao mesmo tempo em que abria estradas, D. João VI distribuía várias sesmarias ao longo de seus trechos no Vale do Paraíba fluminense. São grandes latifúndios, entregues à funcionários do governo, grandes comerciantes ligados à Coroa e seus parentes, e que serão as bases da expansão da economia cafeeira, alguns anos mais tarde. Os traçados dessas estradas visavam não somente o atendimento das necessidades alimentares e dos proprietários de fazendas de subsistência, mas também a valorização das terras dos beneficiários da política de distribuição de sesmarias de D. João.

---

<sup>38</sup> O nome dessa estrada decorre do fato de sua construção ser encargo do intendente geral da Polícia do Rio de Janeiro, Paulo Fernandes Vianna, em 1816, à pedido de D. João.

<sup>39</sup> O roteiro mencionado por Lenharo (1979, p. 61) não fornece pontos suficientes para a elaboração do mapa esquemático, e não há referência sobre ele nos trabalhos de Pimenta (1971) e Godoy (1996). Pesquisando outras fontes, chegou-se a um documento do Centro de Informações e Dados do Rio de Janeiro (Fundação CIDE), vinculado à Secretaria de Estado de Planejamento e Coordenação Institucional do Governo do Estado do Rio de Janeiro. Nele, vê-se que não existem mapas com o traçado correto da estrada, e que os vestígios que dela se encontram, em trabalhos de campo, são descontínuos e não permitem a sua reconstituição (FUNDAÇÃO CIDE, 2001, p. 22).



Um sinal evidente da presença de interesses conflitantes entre os sesmeiros escolhidos por D. João e os proprietários sul-mineiros se dá no episódio da construção da Estrada da Polícia. Ao invés do traçado efetivado, os proprietários queriam outro, que passasse por São Domingos e Brumado, atendendo de maneira mais conveniente à parte oeste do Sul de Minas. Não foram atendidos, já que o traçado original favorecia os interesses do intendente e de funcionários da Intendência de Polícia da Corte.

Não satisfeitos com a resposta, os proprietários de Campanha, Baependi, e Pouso Alegre empreenderam a construção da estrada por conta própria, em 1822. Seu traçado atravessava a Mantiqueira em Picu, alcançando a Estrada Real Rio-São Paulo abaixo de Areas. Essa nova opção encurtava em cinco dias o deslocamento do Sul de Minas para a Corte.

Eram constantes as requisições de benefícios por parte dos proprietários sul-mineiros, sempre ressentidos com o tratamento marginal que recebiam das administrações de D. João VI e D. Pedro I. Os pedidos de melhorias nas condições das estradas sempre foram numerosos, mas havia também outras demandas. A mais importante delas era a dispensa do recrutamento militar nas épocas de plantio e colheita. Argumentava-se que isso penalizava de maneira injustificável a capacidade de trabalho nas propriedades, assim como o transporte dos produtos até o Rio.

A estrutura de distribuição de alimentos do Sul de Minas era centralizada principalmente em São João del Rei, onde se concentrava o comércio atacadista de gêneros de subsistência. A primazia da cidade no comércio regional está ligada principalmente a sua importância histórica e à sua localização geográfica. Administrativamente, São João del Rei era a sede da Comarca do Rio das Mortes, centralizando serviços e órgãos de governo importantes desde a sua fundação.

Economicamente, sua prosperidade remonta ao princípio do século XVIII, quando o ouro foi descoberto em grande quantidade, tanto em seu território quanto em Arraial Novo, distrito que viria a se tornar o município de Tiradentes, nos dias atuais. O comércio de alimentos, particularmente gêneros pecuários e laticínios, sempre se fizeram em suas praças de negócios, de modo que, no início do século XIX, a cidade já estava mais do que consolidada nessa atividade (BARREIROS, 1976 e SILVA, 1997).



Em termos de localização, o município é a porta de entrada para o Sul de Minas, estando próximo de Borda do Campo, atual Barbacena, outro importante centro atacadista do século XIX. Vila Rica, o principal centro administrativo da capitania e depois da Província de Minas, não estava distante. As principais estradas de Minas passavam por São João del Rei (caso do Caminho Velho e do Caminho Novo) ou se dirigiam para lá, como no caso das estradas do Comércio e da Polícia.

Em termos de sua geografia física, a cidade é favorecida por estar situada em uma área de dissecação fraca, no Planalto de Andrelândia, com solos pobres, mas topografia favorável à ocupação. É banhada pelo Rio das Mortes em trecho navegável, o que lhe facultava acesso facilitado a boa parte da porção ocidental do Sul de Minas.

O entreposto comercial situado na cidade tinha como principal função a negociação dos gêneros alimentícios advindos do Sul, mas também era responsável por outros tipos de comércio. Ainda no ramo de subsistência, os “ponteiros” de São João del Rei negociavam gado produzido na região de Paracatu, e vendiam gado e queijos para Vila Rica. Como complementação de seus negócios, também eram vendidos artigos importados, trazidos do Rio de Janeiro. Essas atividades tinham, lugar no Tijuco, no largo Tamandaré, na Prainha e no Largo da Praia, atual avenida Rui Barbosa, e eram comandadas por cerca de 64 casas comerciais de secos e molhados, conforme Lenharo (1979, p. 90-91) relata, citando cronistas da época.

Também estavam presentes na cidade casas especializadas em transporte de mercadorias, organizando tropas e mantendo um comércio superavitário com a Corte. Conforme relatado por Godoy (1996, p. 61), levava-se para o Rio de Janeiro “toucinho, queijos, algodão em rama, tecidos grosseiros de algodão, chapéus de feltro, couro, gado bovino, cavalos, mulas, galinhas, açúcar, café, ouro e pedras preciosas”. Do Rio, vinham “mercadorias européias, sobretudo portuguesas e inglesas, como chitas, panos, rendas, utensílios de ferro, vinho, cerveja Porter, licores, etc.” (SPIX e MARTIUS, 1976, volume 1, p. 172 *apud* LENHARO, 1979, p. 91).

A pujança do comércio de São João del Rei não significa que a cidade era a única alternativa para aqueles que quisessem vender seus produtos para o Rio de Janeiro. Dependendo da parte do Sul de Minas em que se localizassem, os produtores tinham outras alternativas, cada qual com as suas peculiaridades.

Alguns produtores levavam a produção diretamente para os consumidores através da prática das quitandas, que consistem em feiras organizadas ao ar livre para a venda de produtos de Minas e de locais mais próximos ao Rio de Janeiro. Apesar de não ser predominante, o volume de mercadorias negociado dessa forma é significativo.

Mais comum, particularmente para aqueles cujas propriedades eram situadas na porção setentrional da região, era o repasse das mercadorias a casas comissárias situadas no Rio de Janeiro e em suas proximidades. O sistema utilizado por elas era o da consignação, conforme descrito abaixo:

Prescrevia este sistema que o produtor devia entregar seus gêneros ao comerciante, sem que os preços fossem estipulados, e esperar a comercialização dos mesmos para poder acertar o pagamento dos seus produtos. Os comerciantes, por sinal, procuravam obter junto aos vendedores exclusividade de compra, antes mesmo que a produção já estivesse garantida. Para isto costumavam adiantar uma quantia de dinheiro que o produtor recebia integralmente depois. Os comerciantes compravam pois em condições de preços não definidos, podendo manipula-los arbitrariamente, alegando desequilíbrios do mercado, diminuição da procura ou perecibilidade da mercadoria vendida. Podiam também promover a estocagem, pressionando os preços para cima ampliando assim a prática da especulação. (LENHARO, 1979, p. 93).

Muitas casas comissárias tinham correspondentes em locais mais próximos dos produtores, com a função de acertar a compra e o transporte dos gêneros com maior eficiência. Em alguns casos, para garantir um volume maior de mercadorias disponíveis, os correspondentes arcavam com os custos de transporte do ponto de coleta até o Rio de Janeiro.

Os proprietários da porção meridional do Sul de Minas tinham outra forma de venderem seus produtos, em muito auxiliada pela menor distância entre suas terras e os mercados consumidores. Para esses proprietários, era vantajoso manter uma tropa própria e se encarregar, pessoalmente ou com o auxílio de filhos ou parentes, da venda dos produtos no Rio de Janeiro. O uso de mão de obra familiar nas atividades das fazendas sul-mineiras é uma prática bastante comum, que incluía o trato do gado, o trabalho na lavoura e as tropas, sendo essa última atividade reservada aos filhos mais velhos, acima de 14 anos. Lenharo (1979, p. 95-98) faz um levantamento acerca da composição das boiadas, porcadas e tropas que passavam pelos registros de Minas na primeira metade do século XIX, demonstrando a predominância dos filhos dos proprietários no seu comando.

A partir desse levantamento, também é possível observar a proporção de presença de escravos nas tropas, que curiosamente é distinta de acordo com o tipo de mercadoria transportada. Nas porcadas, predomina o camarada, trabalhador livre contratado especificamente para a tarefa, com pequena presença de escravos. Nas boiadas a situação é bem distinta, com uma presença bastante significativa de escravos, que chegam a computar a totalidade dos envolvidos em algumas delas. Nas tropas, quase a metade do pessoal envolvido era escrava, e não são incomuns os casos em que os escravos são os condutores da viagem.

Em comparação com suas congêneres paulistas, as porcadas, boiadas e tropas mineiras sempre possuem um número muito superior de escravos. Isso ilustra a maior presença dessa mão de obra em Minas. Lenharo (1979) atribui esse fato a maior facilidade de aquisição dessa mão de obra, dada a sua grande disponibilidade na Região Central de Minas. O poder de compra dos proprietários sul-mineiros também era um fator importante, dada a sua capacidade de bancar a importação de escravos. Ambas as explicações são alvo de muitas controvérsias, como veremos na seção seguinte.

Ainda assim, predomina a mão de obra livre nos serviços de transportes, sempre sob a chefia de filhos ou parentes dos proprietários rurais. Temia-se pela ineficiência dos livres e dos escravos para esse tipo de tarefa, bem como pela dificuldade de fiscalização dos serviços.

A estrutura viária e de distribuição de mercadorias no Sul de Minas possui características muito particulares, em especial para o momento histórico aqui abordado. A multiplicidade de estradas, caminhos e atalhos disponíveis para atingir a região, a despeito da precariedade de seu estado de conservação e das dificuldades impostas pelo meio natural, propiciam um ótimo nível de integração entre os municípios da região. São João del Rei centraliza o comércio atacadista sul-mineiro, mas não o monopoliza, o que permitiu que centros como Campanha começassem a ganhar importância, mesmo na primeira metade do século XIX.

A construção da estrada do Picu é particularmente útil na elucidação dessa argumentação. Ao propiciar uma ligação direta entre a porção meridional do Sul de Minas e a Corte, essa estrada dispensava a intermediação dos comerciantes e tropeiros de São João del Rei, estimulando a formação de uma estrutura própria de transportes, cujo alcance e impactos serão melhor detalhados na seção seguinte. O fato dos recursos utilizados em sua construção provirem de outros municípios da

região também é representativo de uma relativa desconcentração do poder decisório sul-mineiro.

Parte da explicação para essa desconcentração certamente está relacionada à localização de São João del Rei: se é verdade que ela favorece a cidade, na medida em que está no entroncamento de estradas para toda a porção centro-sul de Minas, também é correto afirmar que ela estimula os demais municípios sul-mineiros a procurarem outras alternativas para a venda e estocagem de seus produtos. Isso se justifica pelo fato de que, para boa parte do Sul de Minas, a cidade está na direção contrária dos mercados consumidores, não consistindo em ponto de passagem obrigatória. A travessia do Rio Grande, situado ao sul da Cidade, também era um estímulo considerável para que se buscassem rotas mais diretas na porção central e meridional do Sul de Minas, conforme mencionado por BARREIROS (1976).

A desconcentração do poder decisório e das atividades econômicas também fica evidenciada pela estruturação de suas fazendas, particularmente em sua porção meridional.

### **3.1.2 A fazenda do Sul de Minas**

#### **a) Complementaridades e racionalidade acidental**

Um dos elementos mais importantes para se compreender a articulação entre os lugares no Sul de Minas e, como veremos depois, na Zona da Mata, é a organização interna de suas propriedades agrícolas. Seu tamanho, tipo de produção, manejo da terra, mão de obra utilizada, entre outros fatores, influenciam decisivamente na existência de complementaridades entre os municípios onde se localizavam, estimulando a integração entre eles.

A idéia associada aos cultivos de subsistência geralmente encontra-se influenciada pelos escritos clássicos de Furtado (1961) e outros autores correlatos, que apontam características de baixa produtividade e rentabilidade às propriedades e aos cultivos. Tal esquema, conforme debatido por vários autores das duas últimas décadas, é razoavelmente adequado ao conjunto da economia açucareira do nordeste, mas não encontra qualquer sustentação para a economia mineira,

particularmente no Sul de Minas. Lá, a produção de subsistência se dava com características próprias de produtividade e acesso à mão de obra escrava.

Pode-se dizer que as propriedades sul-mineiras eram geralmente muito extensas, e que possuíam uma grande variedade de culturas e funções em seu interior. As produções predominantes eram de gado vacum e suíno, pano de algodão, toucinho, queijo, tabaco, milho, feijão e arroz (OLIVEIRA, 1989, p. 26). A policultura era predominante entre os produtores sul-mineiros. Essa prática, incomum em áreas exportadoras tradicionais, é o padrão para as áreas produtoras de artigos de subsistência, mesmo que estes sejam predominantemente destinados à venda e não ao auto-consumo, como no caso aqui abordado.

A explicação para esse fato tem origens tanto culturais quanto econômicas. Culturalmente, o produtor de subsistência não tem por hábito o investimento concentrado em apenas um cultivo. Se houver algum impedimento a venda dos produtos, por exemplo, os prejuízos são minimizados se não for necessário sair ao mercado para a aquisição de gêneros para a manutenção da escravaria, dos animais da fazenda e do próprio sustento da família do proprietário. Além disso, muitas pragas são específicas de um dos cultivos, e não de todos os cultivos ao mesmo tempo, da mesma forma que cada cultivo possui resistências diferenciadas à escassez de água, o que torna heterogêneos os efeitos da seca. Em síntese, pode-se concluir que a policultura minimiza os riscos do proprietário, em uma época em que as técnicas de prevenção de pragas e de irrigação eram muito rudimentares, quando não inexistentes. Como se não bastasse, essa prática estava profundamente arraigada ao ideário do produtor da região, que assim se comportava desde a fundação das primeiras fazendas às margens do Caminho Velho, no início do século XVIII. O relato do Pe. Antonil, exposto no Capítulo 2, não deixa dúvidas a esse respeito.

Em relação ao rendimento econômico dos cultivos, há que se considerar a nítida complementaridade entre as culturas praticadas. A principal fonte de alimentação de suínos é o milho, sendo comum, até hoje, que as granjas de porcos possuam fazendas de produção desse grão, para diminuir os custos de compra de ração. A associação entre milho e feijão, por sua vez, traz nítidas vantagens para a

produtividade de ambas as culturas, o que é comprovado por uma série de artigos científicos atuais<sup>40</sup>.

As vantagens certamente foram percebidas rapidamente pelos agricultores, provavelmente ao acaso, e se espalharam por todo o território brasileiro. No caso específico do Sul de Minas, o fato da Estrada Real para São Paulo cortá-lo em direção sul-norte é um facilitador, na medida em que o fluxo constante de tropeiros ajuda a difundir o conhecimento.

O cultivo do algodão está mais ligado à fiação e tecelagem artesanais, prática muito comum na Minas Gerais da primeira metade do século XIX, conforme discutido no Capítulo 4 de Libby (1988) e no artigo de Marcelo Moura (2002). Cultivava-se grande quantidade de algodão em São João del Rei, assim como produções menores poderiam ser encontradas por todo o Sul de Minas (MOURA, Marcelo, 2002, p. 4).

De acordo com esses autores, uma grande quantidade de teares artesanais estava presente nas sedes das fazendas e nas casas em todo o interior mineiro, geralmente produzindo tecidos grosseiros para a escravaria, mas também com a disponibilização de excedentes para venda no mercado. Tratava-se de uma atividade exercida predominantemente pelas mulheres livres, com a participação secundária de mulheres escravas e presença quase nula de homens, sejam livres ou escravos. Campanha e São João del Rei eram os principais centros produtores dos fios e tecidos, com a comercialização sendo concentrada no último.

O Rio de Janeiro era o destino preferencial dos excedentes produzidos: estima-se que um terço dos produtos têxteis mineiros eram exportados, com predominância dos produtos das proximidades de Minas Novas, no Norte de Minas. Os dois terços restantes ficavam no interior das fazendas, o que denota uma complementaridade de natureza distinta da analisada anteriormente. Ao invés de culturas que se complementam, aqui temos que o cultivo do algodão alimentava os teares, que proporcionavam vestuário para os escravos.

A pecuária bovina é obviamente complementar à fabricação de laticínios. Conforme exposto por Prado Júnior (2000, p. 85), a pecuária sul-mineira era de alto

---

<sup>40</sup> Vários artigos relatam esse fato, o que pode ser comprovado por uma pesquisa rápida nos anais de congressos de Agronomia, na EMBRAPA, no Portal da CAPES e no Scielo. Como exemplo disso, vale a pena mencionar o artigo de FLESCHE, Roger Delmar. Efeitos temporais e espaciais no consórcio intercalar de milho e feijão. **Pesquisa Agropecuária Brasileira**, Brasília, v.37, n.1, p. 51-56, jan. 2002.

nível, e a produção comercial de derivados de leite, além de pioneira, possui uma qualidade que até hoje notabiliza os “Queijos de Minas”. A produção de tabaco, segundo o mesmo autor, não possuía a mesma importância dos cultivos baianos, mas era relevante no contexto do centro-sul do Brasil.

Não foi localizada nenhuma fonte bibliográfica que tratasse especificamente do tipo de manejo e técnicas utilizados no Sul. Apesar disso, é possível estabelecer um retrato bastante acurado se relacionarmos os tipos de cultivos, as práticas geralmente utilizadas na época e o quadro natural da região.

Iglesias (1958), tratando da política econômica do governo provincial mineiro entre 1835 e 1889, apresenta algumas informações que podem ser extrapoladas para os anos iniciais do século XIX, ou mesmo antes disso, conforme observamos na passagem abaixo, referente ao ano de 1865:

Não se pense, porém, que o trabalho seja assistido de todos os auxílios da técnica ou que apresente rendimentos máximos. Não se distinguirá muito do que foi no período anterior, uma vez que continua com processos antiquados: "o lavrador entre nós é ainda o rotineiro dos antigos tempos, cultiva-se hoje em Minas precisamente como se cultivava nos tempos dos paulistas e emboabas" – afirmavam Rodrigo José Ferreira Bretas, José Cesário de Faria Alvim e Ovídio João Paulo de Andrade, no parecer sobre o estado da Instrução. Pela leitura das mensagens da presidência à Assembléia, na abertura dos trabalhos legislativos, bem como por outros documentos oficiais, vemos que a situação estava longe de ser boa. Quase todos que tratam do assunto se referem à rotina que impede o desenvolvimento: processos acanhados de cultivo, falta de variedades, limitação em tudo. (IGLESIAS, 1958, p. 62-63).

As afirmações de Prado Júnior (2000, p. 87-88) dão conta dos mesmos problemas, ao tratar do manejo agrícola no Brasil como um todo. Afirma o autor que a prática mais comum era o plantio sem qualquer tipo de cuidado com a conservação do solo, seja em sentido de prevenir a erosão e a perda de nutrientes, seja no de auxiliar a sua drenagem/irrigação. Dada a pobreza geral dos solos brasileiros, isso resultava na necessidade de pousios cada vez mais longos entre as culturas, que tinham tempos úteis geralmente curtos. Acrescenta ainda à análise a afirmação de que a incorporação de novos terrenos era feita com base nas queimadas, meio mais simples para remoção das matas, conforme será debatido com mais detalhes na análise da Zona da Mata.

Especificamente sobre o Sul de Minas, encontramos o relato de Oliveira (1989, p. 26) e descrições dispersas de Saint Hilaire (1974 e 1975), nas quais se

fazem algumas breves considerações sobre as condições da pecuária bovina na região. Afirma-se que a atividade recebia grandes cuidados, particularmente em relação às pastagens, cujo trato era responsabilidade dos escravos. A alimentação era complementada com o farelo de milho, nos currais. Estes possuíam estruturas separadas para a ordenha e beneficiamento do leite, destinado à produção de laticínios.

Não obstante esses relatos, não há subsídios na bibliografia para que afirmemos que o trato da terra no Sul de Minas fosse significativamente melhor que no restante do Brasil. Apesar disso, tampouco nos deparamos com relatos sobre crises de produção motivadas pelo manejo, alterações climáticas, erosão desenfreada e empobrecimento generalizado dos solos. Grosso modo, somente as secas ou chuvas acima da média afetaram a produtividade das fazendas, bem como as eventuais turbulências políticas do período (GRAÇA FILHO, 2002, p. 298-303).

Estaria na Geografia Física a resposta? Como vimos no Capítulo 2, os solos sul-mineiros são predominantemente pobres em nutrientes, mas de uma classe que apresenta boa drenagem e resistência à erosão, se a cobertura vegetal não for retirada: os *Latossolos Vermelhos Distróficos*. Também encontramos uma mancha significativa de *Cambissolos* cujas características devem se aproximar dos latossolos, embora com menor resistência à erosão. As manchas de *Argissolos Vermelho-Amarelos*, na divisa com São Paulo, são significativamente mais instáveis, mas apresentam índices de nutrientes superiores, inclusive com a presença de áreas *eutróficas*. Essas características não são significativamente diferentes das da Zona da Mata e, conforme veremos em seções posteriores, os problemas causados pelo manejo são muito sérios nessa região, ao contrário do Sul.

Em contrapartida, as condições de relevo são muito diferentes entre as duas regiões. Apesar da grande heterogeneidade do modelado sul-mineiro, há uma nítida predominância de áreas de dissecação fraca e muito fraca no centro da região, onde se desenvolveu a maior parte da agropecuária. Esse fato, embora não impeça a existência de limitações e problemas ligados ao relevo, garante uma tolerância maior ao descuido dos produtores.

Outra consideração importante diz respeito à associação entre a vegetação original do Sul de Minas e a pecuária. De acordo com o Atlas da Fundação SOS Mata Atlântica (2002), grande parte do Sul era coberto por campos



de altitude e manchas de cerrado. Essas formações vegetacionais podem ser utilizadas como pastagens naturais, na medida em que predominam as espécies arbustivas e as gramíneas. Nesses casos, a prática das queimadas não era necessária, bastando o aproveitamento do potencial natural das áreas.

Na porção setentrional, onde predominava a Floresta Estacional Semidecidual, mais densa e predominantemente arbórea, os tipos de relevo encontrados são bem menos declivosos, e há abundância de cursos d'água de médio e grande porte. Assim sendo, pode-se estimar que as queimadas eventualmente feitas nessa região tenham seus impactos minizados pelo relevo e pela disponibilidade hídrica.

Em relação à agricultura, a relação não é tão direta, mas existe. Propriedades policultoras, como é o caso do Sul de Minas, se caracterizam pela baixa taxa de exposição do solo. Isso se justifica pela variação entre as épocas de plantio e colheita de cada um dos gêneros cultivados, bem como pelo ciclo curto de alguns plantios. A associação entre arroz, milho, feijão e tabaco faz com que em nenhuma época a totalidade dos solos das propriedades fiquem descobertos<sup>41</sup>. No caso do milho e do feijão, os restos dos cultivos anteriores ainda servem como adubo natural para a safra seguinte, potencializando os rendimentos. Da mesma forma, a existência das pastagens na pecuária implica em uma maior cobertura do solo, particularmente na estação úmida.

Em termos dos nutrientes presentes no solo, a policultura favorece um menor desgaste e, em alguns casos específicos, um incremento em sua presença. Sabe-se que os cultivos comerciais possuem necessidades distintas em termos de nutrientes. Também é conhecido o fato de que, para manterem equilíbrio químico, os vegetais precisam trocar cargas com o solo. Essa relação de troca, na monocultura, resulta no esgotamento total do solo, sujeito às exigências de retirada e depósito de uma mesma espécie ao longo de vários anos. Na policultura, não é raro que os elementos depositados no solo por um vegetal sejam necessários para outro, o que amplia a sua capacidade de sustentar cultivos. O pousio de áreas policultoras também surte melhores efeitos, na medida em que há uma perda menos intensa de

---

<sup>41</sup> Nas monoculturas da cana e da soja, por exemplo, o solo fica completamente exposto após a colheita. Mesmo na cafeicultura, em que os pés de café não são removidos a cada safra, a existência dos corredores entre os pés de café gera locais de escoamento preferencial da água, potencializando os riscos de erosão e perda de nutrientes pela lixiviação.

cada nutriente, que pode ser reposta pelo seu descanso ou pela adubação natural da atividade pecuária.

Em síntese, pode-se afirmar que a propriedade sul-mineira possuía um manejo apoiado em uma *racionalidade accidental*. Não há indícios que permitam afirmar que os proprietários sul-mineiros fossem mais preocupados com a manutenção de boas condições ambientais em suas fazendas, ou dotados de um maior conhecimento técnico. Entretanto, é plausível que a combinação da paisagem natural com a policultura e a pecuária resultasse em impactos muito menores, passíveis de serem confundidos, à primeira vista, com um maior conhecimento técnico. Assim sendo, a fazenda do Sul de Minas está assentada em condições de produtividade mais prolongada, já que os problemas ambientais gerados pelo manejo são muito menores que os verificados nas áreas monocultoras tradicionais.

#### b) Os números da discórdia: população livre e escrava no Sul de Minas

É consensual na bibliografia mais recente a afirmação de que as fazendas sul-mineiras da primeira metade do século XIX valiam-se do uso intensivo da mão de obra escrava, e que se focavam principalmente na produção de alimentos. Para a historiografia tradicional, entretanto, isto é algo impensável. A presença de um grande número de escravos, para a dinâmica econômica do século XIX, era sinal de capitalização da produção, materializada na capacidade de investimento em escravos. Se considerássemos, assim como a historiografia tradicional, que a produção de subsistência é um setor marginal da atividade econômica do período, concentrado na venda local de parques excedentes, seria de se esperar plantéis escravos reduzidos no Sul de Minas.

A associação entre dinâmica econômica e tamanho dos plantéis é considerada um dos pontos-chave para a discussão dos rumos da economia brasileira no período, particularmente em Minas Gerais, que no século XVIII acumulou um grande contingente de escravos destinados à mineração. Saber o que houve com esses escravos após a decadência da atividade é, em grande medida, saber o que houve com a economia mineira do período. Vários trabalhos de demografia histórica produzidos a partir da década de 1980 se dedicam a esse e a outros temas correlatos, concentrando-se particularmente na primeira metade do século XIX.

Os dados e interpretações apresentados freqüentemente são conflitantes entre os autores, mas há alguns pontos consensuais. Sabe-se, por exemplo, que a economia mineira não regrediu ao estágio de uma economia natural, desmonetarizada, tal como proposto por Furtado (1961). Da mesma forma, não é mais plausível afirmar que houve um êxodo de escravos de Minas para outras regiões do Brasil. O cafeicultura do Vale do Paraíba, por exemplo, teria sido abastecida por escravos importados da África, e não de outras regiões brasileiras.

Os pontos conflitantes são muitos e variados. Vão desde a forma de apresentação dos dados populacionais, em que variadas regionalizações são utilizadas, passando pela metodologia de análise e tabulação dos dados e chegando até as razões pelas quais o plantel escravo mineiro tinha o volume verificado. Não convém, para os fins desse trabalho, discutir os méritos de cada uma das propostas, mas é importante apresentar as particularidades e divergências existentes na bibliografia antes de citar os dados nela disponíveis.

Os trabalhos de Roberto Borges Martins são os mais importantes e polêmicos entre aqueles que se dedicaram a essa temática. Pela ruptura que representaram com a historiografia tradicional e pelo estilo provocador do texto, suas afirmações serviram como ponto de partida para uma série de trabalhos que buscaram utilizar, confirmar ou refutar suas conclusões. É em Martins (1982) que se encontra pela primeira vez a afirmação e a comprovação documental de que Minas Gerais era um importador líquido de escravos ao longo de todo o século XIX. Na interpretação, entretanto, se iniciam as polêmicas. Para justificar sua tese, Martins alega a inexistência de mão de obra livre disposta a trabalhar regularmente, em função da abundância de terras livres. Tal raciocínio é baseado na *hipótese de Wakefield*, posteriormente desenvolvida por Marx e outros autores. Nas palavras de Martins (1982, p. 53), o mecanismo embutido na hipótese atuaria da seguinte forma:

Não havia uma oferta voluntária de trabalho em Minas porque a maior parte das terras ainda não havia sido apropriada ou, como Marx o diria, o processo de acumulação primitiva não havia se completado. Cada família camponesa poderia se apossar de um pedaço de terra, cultivá-lo e subsistir sem ter que vender seu trabalho. Na ausência de alguma forma de coerção, o sistema econômico se reduziria (como efetivamente aconteceu com o seu setor livre) a uma constelação de unidades familiares independentes. [...] Minas, no dizer de um dos seus presidentes, já no século atual, era um estado "curto em trabalho e comprido em terras". Na verdade, ele era curto em trabalho porque era comprido em terras.

Em Douglas Cole Libby (1988, p. 20-21), encontramos uma boa síntese dos questionamentos apresentados à tese de Martins, baseando-se em sua própria análise de setores da economia mineira e em trabalhos de outros autores. Para esse autor, Minas Gerais teria se adaptado à decadência da mineração através do desenvolvimento de outros setores dinâmicos, que garantiriam divisas para a compra de escravos<sup>42</sup>. Também seria importante o crescimento vegetativo da população escrava, possibilitado pela redução dos níveis de exploração após a decadência da mineração<sup>43</sup>. O uso da *hipótese de Wakefield* é questionado, dado que vários setores da economia mineira do período apresentavam níveis razoáveis de proletarização. Se é verdade que haviam terras disponíveis, nem sempre essas terras apresentam condições minimamente adequadas para a agropecuária, o que relativiza a sua disponibilidade.

As divergências dizem respeito ainda à relevância e a articulação interna e externa da economia mineira do século XIX. Enquanto Martins (1982) afirma que Minas teria se fechado em si mesma, e que a economia cafeeira seria um dado isolado e irrelevante para o conjunto da província, Libby (1988), Lenharo (1979), Blasenheim (1982) e outros afirmam justamente o contrário. Minas estava integrada ao mercado nacional, seja através do café, dos gêneros de subsistência ou da manufatura de tecidos. O apogeu da cultura cafeeira, em particular, teria grandes implicações para Minas Gerais como um todo.

É inquestionável que o trabalho de Martins (1982) contém interpretações e dados fundamentais para a interpretação da economia de Minas nos Oitocentos, mas suas afirmações sobre regiões particulares são problemáticas. Ao se refletir sobre isso, observa-se que algo importante diferencia os trabalhos iniciais de Martins e os de seus opositores. Enquanto o autor em foco apresenta considerações gerais sobre Minas Gerais, com alguns mergulhos breves sobre escalas maiores, os demais se concentram em regiões específicas ou atividades específicas. Esse fato garante a apreensão de particularidades invisíveis na escala da Capitania ou da Província.

A dinâmica interna do Sul de Minas e da Zona da Mata, em alguns momentos e questões, vai na contramão da ordenação geral da economia mineira.

---

<sup>42</sup> Libby (1988) utiliza argumentos de Robert Slenes para embasar sua hipótese, desenvolvida com base em dados próprios nos capítulos seguintes de seu trabalho.

<sup>43</sup> Essa hipótese é apresentada originalmente por Cano e Luna, sendo citada e utilizada por Libby (1988) como uma alternativa plausível ao esquema proposto por Martins (1982).

Os trabalhos a elas dedicados mostram de maneira inequívoca que essas regiões jamais se fecharam em si mesmas, mantendo vínculos políticos e econômicos fortes com a Região Central de Minas, Rio de Janeiro e São Paulo. Em um trabalho posterior, o próprio Martins (1994) apresenta dados sobre regiões particulares que não estão inteiramente de acordo com o quadro mais geral de Minas Gerais. Por isso, os dados da discussão sobre a demografia histórica de Minas Gerais serão sempre considerados como contextualizadores das realidades regionais, cuja dinâmica interna é afetada, mas não determinada pelo que ocorre na Capitania e na Província.

Feita essa breve incursão sobre as polêmicas envolvendo a população de Minas no século XIX, podemos voltar à discussão da fazenda sul-mineira e de seus habitantes. Relatos valiosos sobre isso podem ser encontrados nos escritos dos viajantes<sup>44</sup>, em particular na *Segunda viagem do Rio de Janeiro a Minas Gerais e a São Paulo* e na *Viagem às nascentes do rio São Francisco*, de Auguste de Saint Hilaire. No primeiro, encontramos uma descrição valiosa da fazenda típica do Sul de Minas, baseada a estada do viajante na *Fazenda do Ribeirão*, próxima ao Rio das Mortes:

As benfeitorias dessa fazenda obedecem ao mesmo sistema de todas as outras dessa comarca. Um muro de pedra seca, mais ou menos da altura de um homem, rodeia em parte um pátio muito vasto, no fundo do qual ficam enfileiradas, umas ao lado das outras, as casas dos negros, as pequenas construções que servem de depósitos e locais de beneficiamento dos produtos agrícolas, e a casa do dono. (SAINT HILAIRE, 1974, p. 46).

A existência das casas dos escravos é um indício de seu uso por parte dos fazendeiros locais. Mais evidências são obtidas quando ele compara a criação de gado do Vale do São Francisco com a sulista: na primeira predominava o homem livre, “que vive longe dos olhos dos patrões”, mas no Sul o cuidado era delegado aos escravos (SAINT HILAIRE, 1975, p. 50). Também na agricultura o uso do negro é relatado, tanto na produção de gêneros de subsistência como na do fumo. Na verdade, em termos do uso de mão de obra, Saint Hilaire não diferencia os proprietários do Sul de Minas dos do Vale do Paraíba. O fato da comparação não parecer disparatada ao viajante dá uma dimensão do tipo de agricultura de

---

<sup>44</sup> O uso dos relatos de viagem encontra-se disseminado por toda a literatura sobre Minas Gerais, mas é em Paiva e Godoy (2002) e em Godoy (1996) que se discute de maneira mais criteriosa o seu uso e importância.

subsistência que se praticava na região, muito superior às suas concorrentes em São Paulo e no Rio em escala e capitalização.

Lenharo (1979) menciona várias tropas vindo do Rio de Janeiro em direção à região com escravos para serem vendidos. Se, por um lado, isso vai de acordo com a proposta de Martins (1982) de que Minas importava escravos, por outro, demonstra que havia capitais disponíveis para a sua aquisição. Dificilmente estes capitais seriam oriundos de unidades desarticuladas do mercado: mesmo que as casas comissárias pudessem efetuar a troca de escravos por mercadorias de subsistência, o volume trocado seria muito mais que um mero excedente, caracterizando sim uma produção intencionalmente voltada para o comércio com outras partes do Brasil.

Graça Filho (2002, p. 284-285), com base em trabalhos diversos, afirma que a Comarca do Rio das Mortes<sup>45</sup> “quase triplicara seus habitantes, passando de 82.781 para 213.617 pessoas, enquanto a de Vila Rica declinara”. Isso significa que a Comarca passava de 26% para 42% da população de Minas, no período compreendido entre 1776 e 1821, em uma demonstração de um incremento no dinamismo demográfico após a crise da mineração. Entre os escravos, a sua proporção “passou de 21% para 35% de sua população total entre 1776 e 1821, ano em que concentrara 47% (84.995 cativos) de todo o plantel mineiro”. Os dados do levantamento de população<sup>46</sup> de 1831/32 apresentados por Libby (1988, p. 47) permitem conclusões semelhantes para os anos de 1831-1840. Os escravos seriam 31,99% da população sul-mineira, desconsiderando o expressivo plantel de São João del Rei, que foi incluída na Região Mantiqueira-Metalúrgica<sup>47</sup> por esse autor.

Baseando-se nas mesmas fontes, o trabalho de Paiva e Godoy (2002) avança na compreensão da distribuição da população em Minas Gerais no século XIX. Os autores em foco empreendem uma análise mais detalhada que a de Libby

---

<sup>45</sup> A comarca do Rio das Mortes, no período em questão, compreende os termos situados na porção setentrional do Sul de Minas, a saber: São José del Rey (atual Tiradentes), São João de del Réy e Lavras.

<sup>46</sup> O presidente da província de Minas em 1831 solicitou aos Juizes de Paz de Minas Gerais um levantamento da população, com o objetivo de conhecer melhor o número de indivíduos passíveis de serem eleitores e contribuintes para o fisco, bem como o volume de pessoas eventualmente recrutável para o serviço militar.

<sup>47</sup> Os limites dessa região são similares ao da Região Central de Minas aqui utilizada.

(1988) no que diz respeito a documentação, o que resulta em uma menor margem de erro e uma cobertura espacial mais homogênea<sup>48</sup>.

Os resultados são apresentados de acordo com a regionalização proposta por Godoy (1996) e revista em Cunha (2004), cujos limites não se assemelham em nada com a delimitação aqui utilizada, ou com quaisquer regionalizações mais usuais do território mineiro. Para o caso do Sul de Minas, a compatibilização é simples, na medida em que a agregação das regiões Sudeste, Sul Central e Sudoeste criadas por esses autores resulta em um recorte com limites similares aos aqui considerados. A única discordância digna de nota é a inclusão de Barbacena no Sul de Minas.

Além da regionalização incomum, há que se notar a sub-representação da população mineira no trabalho de Paiva e Godoy (2002). O volume de população apontado por esses autores para os anos de 1831/32 é muito inferior ao obtido por Maria do Carmo Salazar Martins (2002) para o ano de 1835. A diferença é grande o suficiente para se duvidar que a população tenha crescido tanto em apenas três ou quatro anos. A população total do Sul de Minas, por exemplo, é de 185.092 em Martins (2002), e de apenas 105.979 habitantes para os outros autores. As tabelas e análises referentes aos dados obtidos de Paiva e Godoy (2002), dessa forma, devem ser lidas tendo em conta o volume populacional inferior ao verificado para o período.

A despeito dos problemas, o trabalho em foco possui muito mais méritos do que problemas em sua elaboração. O rigor na garantia da representatividade dos dados e a riqueza dos detalhes encontrados nas Listas Nominativas fazem da análise de suas tabelas algo obrigatório para todo aquele que se dedicar ao estudo de Minas no século XIX. Além disso, os autores tiveram acesso aos dados desagregados de Martins (2002), confirmando que, apesar da diferença no volume

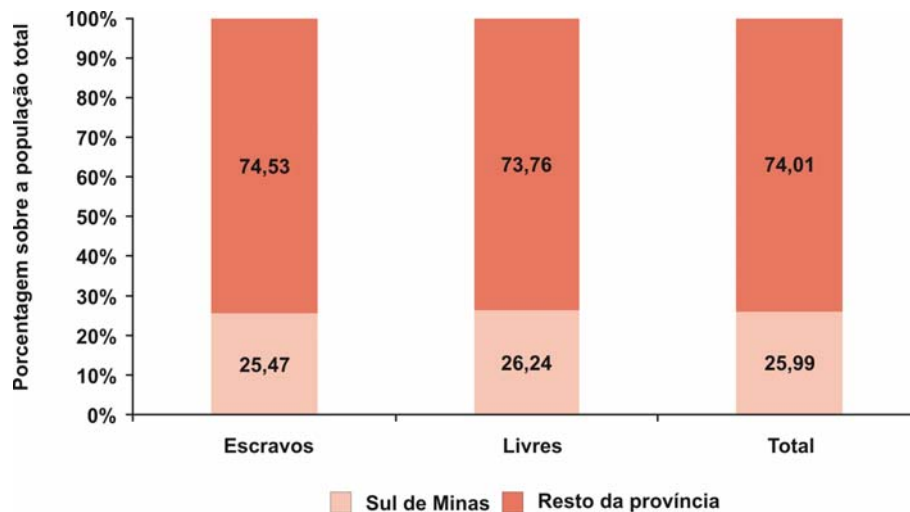
---

<sup>48</sup> Ao contrário do levantamento de Libby (1988), que se vale de uma amostragem bem mais reduzida, Paiva e Godoy investigaram as listas nominativas de 234 dos aproximadamente 420 distritos de paz existentes na época. Além disso, 8 listas de um levantamento efetuado em 1838/1840 também foram incluídas na análise. Espacialmente, as fontes encontram-se bem distribuídas ao longo do território mineiro, particularmente quando se observa que os distritos sem dados são geralmente pouco populosos e situados em localidades afastadas. “Prenome, sobrenome, relação com o *chefe* (relações de parentesco e relações de subordinação ou dependência social e econômica), idade, cor/origem, condição social, estado conjugal, ocupação e nacionalidade são as variáveis das listas nominativas de 1831/32” (PAIVA e GODOY, 2002, p. 4). Destas variáveis, sobrenome, relação com o chefe, estado conjugal, nacionalidade e ocupação apresentam valores significativos de não informação, mas as demais possuem registro da quase totalidade da população recenseada.

de população, a proporção de cada categoria sobre a população total analisada se aproxima muito entre os dois trabalhos, o que garante a sua representatividade.

As tabelas e gráficos a seguir apresentam as características principais da população do Sul de Minas no século XIX, em comparação com o restante da Província<sup>49</sup>. Com relação à população total (Tabela 2), percebe-se que o Sul de Minas concentra cerca de um quarto da população de Minas, com proporções similares entre a população livre e escrava. O Gráfico 1 representa visualmente os dados da Tabela 2, comparando-os com os do restante da Província.

**Gráfico 1**  
**Participação da população escrava, livre e total do Sul de Minas frente o restante da província**



**Fonte dos dados:** Paiva e Godoy (2002). Tabulação própria.

Na composição por sexo, representada na Tabela 3, fica clara a predominância dos homens na população total, com uma razão de sexo de 114,82 homens para cada 100 mulheres, pouco acima do verificado para a província como um todo. Entre os escravos, há largo predomínio do sexo masculino, como era de se esperar, mas a razão de sexo é ligeiramente inferior à média de Minas. Entre a população livre predominam as mulheres, mas em proporção menor que na média

<sup>49</sup> A regionalização pouco usual adotada pelos autores impede que façamos a comparação com outras regiões de Minas.



**Tabela 2**  
**Populações livres, escravas e totais e porcentagem sobre a população total do Sul de Minas e de Minas Gerais<sup>50</sup> (1831/1832)**

Localidade	Escravos <sup>(1)</sup>	% Pop. Total <sup>(1)/(3)</sup>	Livres <sup>(2)</sup>	% Pop. Total <sup>(2)/(3)</sup>	Total <sup>(3)</sup>
Sul de Minas	34.343	32,41	71.636	67,59	105.979
Minas Gerais	134.835	33,06	272.985	66,94	407.820

Adaptado de: Paiva e Godoy (2002, p. 47)

**Tabela 3**  
**Composição por sexo<sup>51</sup> da população livre e escrava do Sul de Minas e de Minas Gerais (1831/1832)**

Localidade	Escravos			Livres			Total		
	Homens <sup>(1)</sup>	Mulheres <sup>(2)</sup>	(1)/(2)	Homens <sup>(3)</sup>	Mulheres <sup>(4)</sup>	(3)/(4)	Homens <sup>(5)</sup>	Mulheres <sup>(6)</sup>	(5)/(6)
Sul de Minas	20.871	13.472	154,92	35.770	35.858	99,75	56.641	49.330	114,82
Minas Gerais	82.769	52.060	158,99	133.080	139.603	95,33	215.849	191.663	112,62

Adaptado de: Paiva e Godoy (2002, p. 38 e 42)

**Tabela 4**  
**Composição por faixa etária da população livre<sup>52</sup> do Sul de Minas e de Minas Gerais (1831/1832)**

Localidade	0 a 14 anos		15 a 44 anos		45 a 59 anos		Acima de 60 anos		Total
	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	
Sul de Minas	31.842	44,48	30.413	42,49	5.942	8,30	3.387	4,73	71.584
Minas Gerais	109.697	40,27	118.869	43,63	26.680	9,79	17.187	6,31	272.433

Adaptado de: Paiva e Godoy (2002, p. 39)

<sup>50</sup> A porcentagem da população total é calculada tendo como referência a população total da região e de Minas, respectivamente.

<sup>51</sup> Os dados por sexo não consideram 6 listas em que essa informação não está presente para os escravos (PAIVA e GODOY, 2002, p. 44).

<sup>52</sup> Excluídos 522 casos de não informação da idade (PAIVA e GODOY, 2002, p. 39).

**Tabela 5**  
**Composição por faixa etária da população escrava<sup>53</sup>**  
**do Sul de Minas e de Minas Gerais (1831/1832)**

Localidade	0 a 14 anos		15 a 44 anos		45 a 59 anos		Acima de 60 anos		Total
	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	
Sul de Minas	11.116	32,38	20.709	60,33	1.723	5,02	780	2,27	34.328
Minas Gerais	37.414	29,20	77.014	60,11	9.216	7,19	4.472	3,49	128.116

Adaptado de: Paiva e Godoy (2002, p. 45)

**Tabela 6**  
**Composição por faixa etária da população total<sup>54</sup>**  
**do Sul de Minas e de Minas Gerais (1831/1832)**

Localidade	0 a 14 anos		15 a 44 anos		45 a 59 anos		Acima de 60 anos		Total
	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	
Sul de Minas	42.958	40,56	51.122	48,27	7.665	7,24	4.167	3,93	105.912
Minas Gerais	147.111	36,73	195.883	48,90	35.896	8,96	21.659	5,41	400.549

Adaptado de: Paiva e Godoy (2002, p. 39 e 45)

<sup>53</sup> Excluídos 6719 casos de não informação da idade (PAIVA e GODOY, 2002, p. 45).

<sup>54</sup> Excluídos 7241 casos de não informação da idade.

da Província. Apesar da expansão da população em direção ao oeste, fica evidente que o Sul de Minas não possui o comportamento de uma região de fronteira agrícola, com população masculina superior tanto para escravos quanto para livres. Tendo em vista a antiguidade de sua ocupação, que em algumas áreas remonta ao século XVII, esse comportamento não é surpreendente.

Os dados da distribuição por idade, presentes nas Tabelas 4, 5 e 6, confirmam o que se afirmou acima, já que a predominância da faixa etária entre 15 e 44 anos se dá nas mesmas proporções que a verificada no restante de Minas.

Em linhas gerais, os dados acerca da população do Sul de Minas denotam valores relativos muito próximos às médias mineiras em cada uma das variáveis analisadas. Não se destacar do restante do estado nesses quesitos não significa que a região não tivesse um grande peso demográfico na Minas de então, o que é demonstrado pelos números absolutos de suas populações livre e escrava. Se considerarmos que somente após a crise da mineração, no final do século XVIII, é que a ocupação do Sul ganhou seu impulso mais relevante, os números são ainda mais significativos.

É pouco provável que todo esse contingente fosse atraído somente para uma produção para auto-consumo e comércio local, tal como proposto por Martins (1982, p. 37). Particularmente quando consideramos o tamanho do plantel escravo e os freqüentes relatos de compra de novos cativos elencados por Saint Hilaire (1974) e Lenharo (1979), não há como desconsiderar o poderio econômico dos grandes proprietários da região. A análise de sua participação no mercado carioca só reforça essa constatação.

#### c) Concentração desconcentrada: a integração produção-transporte-comércio

A grande presença das propriedades escravocratas voltadas para a produção mercantil de alimentos era evidente no Sul de Minas da primeira metade do século XIX, mas isso não resulta em um quadro de homogeneidade regional. Além da presença de pequenas propriedades, praticamente ignoradas pela bibliografia consultada, havia um nível razoável de disparidade entre os grandes proprietários, de acordo com a localização de suas fazendas e o nível de integração de suas atividades.

Os níveis médios de lucratividade dos cultivos e da pecuária eram geralmente os mesmos para todos, já que os produtos alcançavam preços similares no mercado e os custos de produção eram proporcionais a área utilizada. Relatos de Saint Hilaire (1974, p. 54) dão conta de que havia um retorno de cerca de 10% do capital investido na pecuária, por exemplo, descontados os tributos reais e a eventual compra de escravos para repor o plantel. Trata-se de um índice de rentabilidade relativamente baixo, que não permitia um reinvestimento para ampliação da produção, mas que tampouco a inviabilizava. Em outras palavras, era um lucro suficiente para a manutenção das propriedades em bases estáveis, a uma distancia segura da miséria, mas igualmente longe da riqueza.

Inegavelmente, havia espaço para se aumentar os rendimentos. O quadro natural do Sul de Minas, desde que devidamente manejado, oferece potencial para ganhos de produtividade significativos sem aumento da área cultivada. Já vimos, no entanto, que esse tipo de abordagem não era compatível com o ideário do produtor do período. Incrementos de produtividade geralmente eram conseguidos através da incorporação de novas áreas que, mesmo que não fossem compradas<sup>55</sup>, necessitavam de investimentos na preparação do terreno, o que inclui a compra de mais escravos. Nas áreas em que a preparação do terreno para a pecuária não era problema, permanecia a necessidade de capital para a ampliação do rebanho. O acúmulo desses fatores mostra que aumentar os rendimentos na produção era algo fora do alcance da maior parte dos proprietários, seja por limitações técnicas ou financeiras.

Olhando para as fazendas como um todo, havia meios viáveis para se romper esse ciclo e ampliar os rendimentos. Alguns produtores sul-mineiros perceberam que poderiam aumentar as receitas e diminuir as despesas de suas fazendas, integrando o transporte e a distribuição em suas propriedades e oferecendo esses e outros serviços a terceiros.

Os proprietários da porção meridional da região foram os mais bem sucedidos nesse intento. Aproveitando-se do fato de suas propriedades serem passagem obrigatória para o gado que se dirigia para a Corte, os fazendeiros converteram parte de suas terras em *Fazendas de Invernada*, com pastagens e

---

<sup>55</sup> A distribuição de sesmarias é uma prática muito freqüente ao longo de toda a primeira metade do século XIX, tanto no Sul de Minas quanto em suas regiões limítrofes no Vale do Paraíba (LENHARO, 1979).

milharais destinados exclusivamente ao atendimento das boiadas e porcadas que passassem por suas terras. O gado proveniente do Goiás, por exemplo, necessariamente precisaria parar nessas fazendas para descansar e recuperar o peso perdido na viagem, antes de seguir para o Rio.

Com os mesmos cultivos de antes, o proprietário das *Fazendas de Invernada* auferia lucros superiores, na medida em que não arcava com os custos de transporte para a Corte e com a porcentagem obtida pelas Casas Comissárias. O desenvolvimento dessa atividade gerou receitas suficientes para a formação de grandes centros atacadistas em algumas fazendas. Através da contratação de ponteiros, funcionários com a função de ir a Goiás e Paracatu negociar grandes quantidades de mercadorias, particularmente gado, os fazendeiros passaram a concentrar em suas terras a produção de diversas áreas (LENHARO, 1979, p. 101-102). Ganhava-se escala de produção a custos menores do que a ampliação do rebanho por conta própria.

O transporte era feito por tropas próprias, comandadas por parentes do fazendeiro, em especial seus filhos, ou pelo proprietário em si. Diversos relatos de viajantes reunidos por Lenharo (1979) demonstram que era muito comum que os fazendeiros fossem também tropeiros, e que tropeiros se transformassem em fazendeiros com os frutos de seu trabalho. Essa realidade passou despercebida por muitos anos em função do fato do *status* social do proprietário ser muito superior ao do tropeiro. Quando era questionado acerca de sua ocupação, o tropeiro-fazendeiro declarava a ocupação que lhe garantisse maior status, subestimando a importância econômica e política dos tropeiros na primeira metade do século XIX.

O elo final da cadeia se dava na comercialização dos produtos na Praça do Rio de Janeiro. Evidentemente reservada àqueles proprietários mais prósperos e influentes, a abertura de casas comissárias na Corte conferia excepcional poder econômico e político para os que tivessem condições de fazê-lo. Lenharo (1979, p. 102) cita o caso de João Francisco de Mesquita como sendo típico dessa classe de produtores-comerciantes: através de seus vínculos com o interior de Minas, adquiria produtos para revenda no Rio, remetendo, de volta, os escravos pedidos pelos proprietários mineiros. Entre 1830 e 1831, o volume exportado chegaria a 94 escravos. Saint Hilaire (1974, p. 67) menciona proprietários de fazendas de fumo utilizando expedientes similares para ampliação de seus rendimentos.

A diferenciação entre os proprietários comuns e os proprietários-comerciantes, no Sul de Minas, não se dava somente pela rentabilidade intrínseca de suas atividades, mas também pelo estabelecimento de um vínculo de dependência do primeiro para com o segundo. Na função de intermediário, o proprietário-comerciante:

[...] firmava-se no crédito concedido aos proprietários. A aquisição de escravos e seu pagamento com altos juros e a inexistência de poupança impediam os proprietários de se manterem independentes, mesmo porque permaneciam a mercê do comprador, seu intermediário. (LENHARO, 1979, p. 102).

Outro fator de aumento na rentabilidade eram as práticas monopolistas. Na medida em que tinham contato direto com a praça do Rio, através de seus correspondentes e parentes estabelecidos na Corte, os proprietários retinham o liberavam seus rebanhos de acordo com o nível de preços praticado no mercado. No caso da pecuária, o estabelecimento de matadouros próprios no Rio propiciava um monopólio total na cadeia produtiva da carne: da criação ao abate e comercialização no varejo<sup>56</sup>.

Ainda havia um último componente de incremento dos lucros: o acesso facilitado ao crédito através do estabelecimento de redes de parentesco e amizade. Nas épocas em que havia escassez de moeda no mercado, como na Crise de 1829<sup>57</sup>, as:

[...] firmas de tropas complementavam seus negócios dentro do âmbito familiar ou através de pessoas aparentadas ou de conhecimento muito próximo, de modo que não era necessário proceder a acertos de conta imediatamente após as entregas das mercadorias, o que podia ser feito após um prazo mais dilatado, um semestre ou um ano, no mais das vezes – o que diminuía a pressão da constante falta de liquidez. (LENHARO, 1979, p.103).

A integração produção-comércio-transporte produziria efeitos importantes para o Sul de Minas com um todo. Vimos que os fazendeiros-comerciantes tinham condições de concentrarem em seu poder a produção de diversas propriedades, servindo como intermediários em relação aos que não tivessem integrado o transporte e comércio em suas famílias ou conhecidos. Da mesma forma, a venda de produtos oriundos do Rio, especialmente escravos, era por eles intermediada.

<sup>56</sup> O monopólio no varejo de carnes verdes nunca foi alcançado, mas os estágios anteriores eram totalmente controlados pelos fazendeiros-comerciantes de Minas Gerais, com participação destacada dos sulistas.

<sup>57</sup> Trata-se da falência do Banco do Brasil. Depois de ser atingido duramente pelo vultoso saque efetuado por D. João VI quando de sua volta para Portugal, o banco agravaria sua crise através dos gastos com a Independência, em 1822, com a política militar de D. Pedro I.

Trata-se de um quadro de grande concentração de riquezas, dado que os fazendeiros-comerciantes conseguiam os lucros de venda de seus produtos, dos produtos daqueles que intermediava e da revenda de artigos obtidos no Rio. Um exemplo de seus lucros pode ser dado pelo relato de Saint Hilaire (1975, p. 51), em que vemos que as rezes compradas no Sul por 4.000 réis, em 1819, seriam vendidas por 7.000 réis no mercado da Corte.

É importante observar que esse acúmulo de riquezas, embora concentrado nas mãos de poucos, estava disperso em muitos lugares. Os fazendeiros-comerciantes geralmente utilizavam os ponteiros para a obtenção de suas mercadorias, e as próprias fazendas para o armazenamento. Se considerarmos o grande tamanho das propriedades, já teríamos um relativo espaçamento dos pontos de concentração das mercadorias e riquezas, mas há mais que isso. Essas fazendas se encontram dispersas por uma vasta área do Sul de Minas, o que permitiu o desenvolvimento de diversos centros de captação e revenda de mercadorias.

Associando os nomes dos proprietários às localizações de suas propriedades, conforme é possível fazer a partir do trabalho de Lenharo (1979), vemos a emergência de Alfenas, Baependi, Aiuruoca, Pouso Alegre e diversos outros municípios que tiveram a sua importância ampliada pela presença dos fazendeiros-comerciantes. Fortalece-se, com isso, a conclusão de que o Sul de Minas apresenta uma maior desconcentração de suas atividades econômicas, sem a presença de um grande centro polarizador que monopolize os investimentos e a atenção da região. Essa estrutura dispersa garante uma maior possibilidade de recuperação nos momentos de crise econômica, e uma melhor organização de seu espaço interno, como veremos no capítulo seguinte.

### **3.2 DERRUBADAS E CAFEZAIS: A SEGUNDA GERAÇÃO DA OCUPAÇÃO NA MATA<sup>58</sup>**

Mesmo com a proibição da ocupação na maior parte de sua área até o ano de 1805, vimos que a Zona da Mata já possuía alguns núcleos de povoamento estabelecidos no século XVIII, em duas frentes distintas. A primeira delas diz

---

<sup>58</sup> Partes do texto a seguir são oriundas da revisão de um artigo publicado em 2004 em co-autoria com o professor Ralfo Matos, a saber: GIOVANINI, Rafael Rangel; MATOS, Ralfo Edmundo da Silva. Geohistória econômica da Zona da Mata mineira. In: SEMINÁRIO SOBRE A ECONOMIA MINEIRA, 11:2004, Diamantina (MG). *Anais...* UFMG/Cedeplar, 2004 (Disponível em CD-ROM).

respeito aos ranchos e fazendas estabelecidos ao longo do Caminho Novo, cujos habitantes se originaram dos mais variados lugares, atraídos pela prosperidade da extração de ouro.

A segunda, intensificada a partir da crise da mineração na segunda metade do século XVIII, associa-se aos migrantes oriundos da Região Central, que fundaram propriedades de subsistência nas porções central e norte da região. Daí originou-se a maior parte das freguesias e vilas da Zona da Mata, em um sistema de pequenos núcleos desarticulados e voltados para o auto-sustento. Seus centros polarizadores eram Mariana e Ouro Preto, de onde a maior parte dos habitantes havia se originado.

Ao final do século XVIII, inicia-se um novo fluxo migratório de importância fundamental para a Zona da Mata. Tendo como marco inicial o ano de 1790, sua origem era também a Região Central, mas o destino era outro: o Vale do Paraíba fluminense, onde florescia a cultura do café. Mineiros influentes, com prestígio inabalado apesar da crise da mineração, foram contemplados com grandes extensões de terras no Rio de Janeiro. Lá instalados, tiveram o caminho facilitado pela esperança da Coroa em recuperar os níveis de arrecadação dos tempos do ouro, e pelo acesso fácil ao porto do Rio, de onde exportariam seus grãos.

Os mineiros em terras fluminenses são as molas mestras de uma fronteira agrícola que se expandiu rapidamente, sempre ávida por novas terras. As razões dessa expansão dizem respeito à alta dos preços do café no mercado internacional e ao manejo agrícola efetuado no Vale do Paraíba, que necessitava de um afluxo constante de novas terras e braços para manter seus níveis de rentabilidade. Conforme afirma Mercadante (1973, p. 70), eram filhos e netos de mineiros regressando a Minas, ocupando os grandes espaços vazios deixados pela ocupação efetuada até então.

A segunda geração da ocupação na Mata teria características inteiramente distintas da primeira, e influenciaria de maneira decisiva aqueles que já estavam instalados na região. A marcha do café, partindo do Sul da Mata, terá o efeito de uma recolonização da região, alterando e substituindo estruturas existentes, estabelecendo novos marcos e novas prioridades para as elites locais. É tentador dizer que se trata da substituição dos valores da Região Central pelos do Vale do Paraíba, mas não é esse o caso. Processa-se, sim, uma ruptura, mas o



novo arranjo foi estabelecido sobre as velhas estruturas, que deixam alguns legados.

A sobreposição dos velhos e novos elementos, firmada no período entre 1809 e 1850, é a origem da hegemonia econômica da Mata na Minas da segunda metade do século XIX, bem como da *região-problema*<sup>59</sup> do século XX.

### 3.2.1 Expansão e consolidação da cultura cafeeira

Entre 1760 e 1762, uma série de sementes e mudas de café foram trazidas do Maranhão para o Rio de Janeiro, com o intuito de verificar a possibilidade de seu plantio. Delas, diz-se que apenas quatro vingaram: “uma, plantada no quintal da casa em que residia o Desembargador; outra, nos terrenos do mosteiro de Santa Teresa e, finalmente, as duas últimas, na horta do Convento dos Capuchinhos Italianos” (CASTRO, 1987, p. 65). A partir do Convento, as mudas se espalharam, chegando à Resende, no Vale do Paraíba do Sul, através do Padre Antônio Couto da Fonseca.

O sucesso dos cultivos, aliado ao alto preço dos grãos no mercado internacional, motivou um verdadeiro *boom* de cultivos de café ao longo de todo o Vale do Paraíba fluminense. Diversas famílias mineiras já estabelecidas no Vale passaram a se dedicar à atividade, atraindo, por vínculos de parentesco e compadrio, mais migrantes oriundos de Minas Gerais. Estes se estabeleciam em áreas contíguas às de seus parentes, empurrando a produção em duas direções distintas: a primeira, em direção a São Paulo, no sentido das cabeceiras do rio Paraíba do Sul, e a segunda, em direção ao médio Paraíba do Sul e seus afluentes mineiros.

Se considerarmos que o meio natural do Vale do Paraíba é muito similar ao da Mata, a rota dos migrantes mineiros, partindo da Região Central para o Rio, para voltar à Mata, parece pouco lógica. Era a proibição da ocupação que motiva esse trajeto pouco usual. Se a lei não era empecilho à ocupação dos pequenos

---

<sup>59</sup> Afirmar que a Zona da Mata é uma *região-problema* passou a ser comum a partir da década de 1970, particularmente nos diversos diagnósticos e documentos oficiais voltados ao planejamento e superação da estagnação econômica da região. Dentre eles, podemos mencionar: BANCO DE DESENVOLVIMENTO DE MINAS GERAIS. **Zona da Mata**: diagnóstico e indicações de ações prioritárias para seu desenvolvimento. Belo Horizonte: BDMG, 2000. 158 p. e BANCO DE DESENVOLVIMENTO DE MINAS GERAIS. **Minas Gerais do século XXI**: reinterpretando o espaço mineiro. Belo Horizonte: BDMG, 2002. 335 p. v. 2

produtores de alimentos que se estabeleceram desde o século XVIII, certamente o era para os cafeicultores oriundos de famílias tradicionais. A impossibilidade de obter títulos de propriedade das terras trazia implicações negativas em termos da participação na vida política da Corte, de modo que era preferível se estabelecer no Vale, em um primeiro momento. Outro empecilho se dava em relação à distância: como a produção necessariamente deveria ser exportada pelo porto do Rio, era preferível ocupar as áreas mais próximas a ele. Somente quando as terras fluminenses estivessem totalmente ocupadas (e esgotadas) é que a Mata passa a ser uma opção interessante para os fazendeiros.

Que não se pense que isso demorou a acontecer, entretanto. Já em 1809, a margem norte do Rio Paraibuna, no território mineiro, via suas terras serem preparadas para o plantio do café. A partir desse momento, a rota de chegada dos migrantes livres permanecia a mesma, mas sem o ponto intermediário no Rio. Passavam a se dirigir diretamente da Região Central e do Sul para a Mata, e faziam com que a população regional aumentasse significativamente, em um curto espaço de tempo.

O avanço pela região se dava por entre as terras da primeira geração de fazendeiros da Mata, mas o impulso para seu avanço vinha do Vale do Paraíba, o que explica que sua expansão seja inicialmente contígua à fluminense. Nas margens dos rios Paraibuna e Paraíba, por exemplo, muitas das propriedades tinham parcelas tanto no Rio quanto em Minas. Em 1819, toda a produção mineira se concentrava nos distritos de fronteira, como Matias Barbosa, Mar de Espanha, Além Paraíba e Rio Preto. Os lucros advindos da produção, bem como os métodos de plantio, incentivavam a continuidade do processo de expansão da fronteira em direção norte, de modo que o café chegou a Juiz de Fora em 1828. Por volta de 1840, Leopoldina, Cataguases e Ubá eram atingidas (BLASENHEIM, 1982, p. 36).

Os fazendeiros instalados anteriormente na Mata vêem o café se estabelecendo por entre as suas propriedades, mas não ofereceram resistência ao seu avanço. Ao invés disso, acolhem o cultivo e as idéias trazidas pelos fazendeiros do café, sem, contudo, perderem sua identidade. Apesar da cafeicultura matense se desenvolver de maneira contígua à fluminense, ela possui traços de *mineiridade* muito típicos, e que ajudam a formar a identidade regional da Zona da Mata mineira. Conforme Mercadante (1973, p.71) afirma, as:

[...] gerações da Mata ainda guardavam tradições dos velhos pioneiros, mas se adaptaram facilmente à lavoura cafeeira. De braços abertos, recebem à novidade. Os cafezais vindos do litoral imprimem um sentido político conservador. Mas a Corte distante e o tempo de paz que o Regresso fizera descer sobre o País, ensejavam a relativa calma. Do convívio nasceria um novo tipo, na mistura de virtudes e defeitos. Do rústico ao sofisticado, do liberalismo chimango ao conservantismo contrafeito.

Segundo Blasenheim (1982, p. 26-27), não era o espírito empreendedor e pioneiro o que caracterizava os produtores mineiros de café, apesar deles se intitulem os *Yankees* de Minas. Seus valores eram ainda mais aristocráticos e tradicionais que os da região Central, particularmente Ouro Preto, a quem freqüentemente se contrapunham. Legisladores de outras regiões argumentavam que não era a capacidade do matense para o trabalho duro que fazia de sua região próspera, e sim o clima e solo favoráveis, sobretudo se comparados com os solos férteis e o clima mais quente e seco das cercanias de Ouro Preto.

Mas o fato é que isso não era pouco, uma vez que fortalecia a identificação da Zona da Mata com o Rio de Janeiro, e a diferenciava do restante de Minas. A Zona da Mata, portanto, desde cedo se configura como uma região ligada politicamente a Minas e economicamente ao Rio, pela proximidade espacial e pelos vínculos com os fazendeiros do Vale do Paraíba fluminense. Essa dupla influência marca de maneira clara esse período, se atenuando somente com a crise da cafeicultura carioca, no último quartel do século XIX.

O latifúndio<sup>60</sup> era um dos traços comuns entre os dois lados do Rio Paraíba do Sul. Os métodos para a sua formação eram os mesmos de outras partes do Brasil. Os mais influentes recorriam ao governo central em busca de Sesmarias, voltando à região com o título de propriedade para tomar posse da área. Outros, igualmente influentes, tomavam posse da área antes de fazer a requisição ao governo. O fato dela ser ocupada anteriormente não constituía problema, conforme podemos depreender dessa passagem de Saint Hilaire (1974, p. 24):

Os pobres que não podem ter títulos, estabelecem-se nos terrenos que sabem não ter dono. Plantam, constroem pequenas casas, criam galinhas, e quando menos esperam, aparece-lhes um homem rico, com o título que recebeu na véspera, expulsa-os e aproveita o fruto de seu trabalho.

---

<sup>60</sup> Apesar de muitos trabalhos clássicos considerarem que a cafeicultura mineira do século XIX era alicerçada na pequena propriedade, essa possibilidade é completamente afastada por uma série de trabalhos, dentre os quais se destaca o de Rômulo Andrade (2002b), que recorreu a inventários e anúncios de jornais de Juiz de Fora como fontes. Os trabalhos de Mercadante (1973), Blasenheim (1982) e Castro (1987) também reforçam essa idéia, com base em outras fontes.

O viajante menciona também que a única alternativa que sobrava àqueles que eram removidos da terra era se oferecerem aos fazendeiros como *agregados*. Dificilmente a oferta era recusada e, como veremos mais a frente, mão de obra livre era necessária à expansão da fronteira do café. O fato da obtenção de títulos de propriedade ser cara e exigir influência política ajuda a afastar ainda mais os pobres da posse da terra. Ao menos para aqueles que escolhessem habitar a Zona da Mata, os campos não eram tão *abertos* como Martins (1982) afirma em seu artigo.

Independentemente da maneira como a Sesmaria fosse obtida, o fato é que sua aquisição geralmente levava ao acréscimo de mais terras, por três motivos distintos. O primeiro diz respeito à escassez de fiscalização e à relativa imprecisão dos títulos de posse, que permitiam que os fazendeiros agregassem as terras vizinhas sem maiores problemas. O segundo era a concessão concentrada de sesmarias dentro de uma mesma família. Mercadante (1973, p. 81) cita, por exemplo, o caso da formação da fazenda de Manuel José Monteiro de Barros, em Leopoldina, através da concessão de Sesmarias para todos os seus filhos, o que incluiu uma filha que ainda estava no ventre da mãe. Por fim, era também importante a concentração de terras e riquezas através de casamentos entre as grandes famílias. Os Monteiro de Barros são agora citados por Castro (1987, p. 67) como um exemplo dessa prática que, segundo o autor, era disseminada por toda a Zona da Mata.

Em 1822, quando é suspensa a concessão de Sesmarias, a expansão da fronteira passou a se dar através da simples ocupação das áreas, seja pelos grandes fazendeiros ou pelos pequenos posseiros. No futuro, o período de ausência de uma legislação específica vai gerar conflitos e violência entre diversos proprietários, já que não eram claros os limites das propriedades. Os diversos litígios serão resolvidos pela Lei de Terras de 1850, que valida a ocupação dos sitiantes, ao mesmo tempo em que praticamente veda a posse legal da terra aos pobres (MERCADANTE, 1973, p. 82).

Como é típico de uma região de fronteira agrícola, os caminhos que levavam às terras recém-demarcadas eram especialmente precários. Na verdade, eram picadas apenas um pouco melhores que as abertas pelos índios e pelos desbravadores dos séculos anteriores. Como complicadores, a mata fechada, o relevo acidentado e as chuvas constantes, que faziam acumular grandes quantidades de lama nos caminhos. Além delas, encontravam-se as trilhas abertas

pelos fazendeiros de café, ansiosos em tornar mais fáceis as ligações necessárias para a venda de seu produto. A ligação direta entre Mar de Espanha e o Rio, por trilha e por barco, e entre a mesma cidade e São João Nepomuceno, Rio Novo e Ouro Preto são as mais importantes, empreendidas pela família Leite Ribeiro.

Entre os núcleos de povoamento existentes na Mata, as estradas estavam em condições mais adequadas, já que estavam abertas há alguns anos e tinham maior tráfego de pessoas. Contudo, pelo que podemos depreender dos relatos de viagem de Saint Hilaire (1974) e dos planos rodoviários expostos por Pimenta (1971) para a primeira metade do século XIX, as condições eram também muito ruins. De acordo com esse último, citando um presidente da Província, as estradas que faziam a ligação entre Ouro Preto e as demais regiões de Minas “ [...] se tem reduzido a tal estado de ruínas, mormente em tempo chuvoso, que parece incrível como transitam os cavaleiros e bestas de carga; os viandantes tremem a cada passo porque correm perigo de vida e tocando à desesperação” (PIMENTA, 1971, p. 44). O fato das estradas principais em direção à capital estarem nessas condições e ainda assim serem consideradas como melhores que as estradas intra-regionais da Mata diz muito acerca de seu estado de conservação e trafegabilidade.

O traçado que ligava a Mata ao Rio e à Ouro Preto era, em linhas gerais, o mesmo do Caminho Novo de Paes Leme, mas sua denominação foi alterada duas vezes para refletir as reformas nele efetuadas. Ainda no século XVIII, ele ganha a denominação de Estrada Real para o Rio de Janeiro, depois de ser alargada e calçada em alguns trechos. Seu traçado é reproduzido por Pimenta (1971, p. 29) em toda a sua extensão:

[...] iniciando-se no Cais de São Cristóvão, no Rio de Janeiro, apresentava duas saídas: uma marítima, a barco, até a aldeia do Porto da Estrela, no fundo da Baía de Guanabara; e outra, denominando-se Caminho de Terra, passava por Inhaúma e Iguaçú. Reunidas naquela aldeia, galgava a Serra do Mar, em trecho pavimentado, e, atingindo o seu alto, procurava a Fazenda do Padre Correia, prosseguindo em direção aos Rios Paraíba e Paraibuna, os quais eram transpostos em balsas. Penetrando no território de Minas, passava por Simão Pereira, Matias Barbosa, Chapéu D’Uvas, João Gomes (atual Santos Dumont), Registro Velho da Serra da Mantiqueira, Barbacena, Queluz (atual Lafaiete), Varginha do Lourenço, Fazenda das Carreiras, Ouro Branco. Alto do Morro, Serra Deus te Livre, atuais Serras do Ouro Branco e Itatiaia. Continuando, entroncava-se, na Estalagem do Chiqueiro, com a grande estrada proveniente do Sul de Minas, via São João del Rei-Congonhas. No Pouso do Chiqueiro, a Estrada Real atingia o Capão do Luna, José

Correia (atual Rodrigo Silva), Boa Vista, Três Cruzes, Tripuí, atingindo, finalmente, Vila Rica, pela Rua das Cabeças.

Deve-se ressaltar a omissão do autor em relação ao fato de que havia, em Barbacena, uma via que levava à São João del Rei, ligando as Estradas Reais para o Rio e para São Paulo. As condições de tráfego eram certamente melhores que as do Caminho Novo, particularmente pela presença de trechos calçados em algumas áreas serranas, mas ainda não se tratava de uma estrada carroçável em toda a sua extensão. Não obstante, é através dela que será transportado o café colhido na Mata na maior parte da fase inicial do desenvolvimento da atividade.

Em 1836, a estrada sofre nova reforma em seu trecho entre Santo Antônio do Paraibuna, atual Juiz de Fora, e a fronteira com o Rio<sup>61</sup>, recebendo a denominação de Estrada Paraibuna. A execução da obra é orientada pelo engenheiro alemão Fernando Halfeld<sup>62</sup>, que foi nomeado pelo governo provincial para fazer estudos acerca de uma reforma no trecho até Ouro Preto. A conclusão de seu relatório opta pela manutenção do traçado entre Barbacena e Matias Barbosa. A partir daí, é elaborado um novo projeto, que incluiu a construção da ponte sobre o Rio Paraibuna. Mesmo com a sua conclusão, os demais trechos da estrada ainda impediam que todo o trajeto entre Minas e Rio fosse percorrido com carroças, o que ressalta a importância dos tropeiros e de suas mulas nessa fase.

Blasenheim (1982, p. 108) afirma que os 215 Km que separavam o Rio de Janeiro de Santo Antônio do Paraibuna eram percorridos em *quatro dias*, pela Estrada Paraibuna e pelas trilhas à ela ligadas. As reclamações dos proprietários quanto às condições da estrada eram constantes, indo desde a demora até as freqüentes perdas causadas pelos perigos do trajeto, estreito e permeado por trechos limitados por verdadeiros penhascos. Apesar disso, sua importância para a organização espacial da Zona da Mata é muito grande. O estado de conservação das estradas a norte de Santo Antônio do Paraibuna era ainda pior, assim como o dos caminhos alternativos que levavam ao Rio. Tal situação faz com que a cidade comece a exercer, mesmo que de maneira incipiente, a função de passagem

---

<sup>61</sup> Segundo Blasenheim (1982, p. 109), Antônio José da Silva Pinto, futuro barão de Bertioga, foi o responsável pela execução dessa obra com recursos da região, sem contar com o apoio financeiro do governo provincial.

<sup>62</sup> Halfeld é o autor do primeiro levantamento técnico sobre o Rio São Francisco, e engenheiro da Província por muitos anos. Através de seu casamento com uma mulher da família Dias Tostes, herdeira de Paes Leme, ele se torna um dos maiores proprietários da Zona da Mata, e é o fundador de Juiz de Fora. Maiores detalhes sobre a vida de Halfeld podem ser encontrados em Stehling (1979).

obrigatória para as mercadorias que chegassem ou saíssem da Mata. Na falta de caminhos alternativos viáveis, tudo se concentra na futura Juiz de Fora.

Quando levamos em conta o papel dos tropeiros na Mata, percebe-se que a importância desse fato vai além da formação de um entreposto comercial. Sua presença e atuação na região são anteriores à chegada do café, mas se mantêm com o advento dos cafezais, já que eles passam a ser elo essencial entre o porto do Rio e as fazendas, conforme definido por Mercadante (1979, p.66):

O tropeiro desempenhou na Mata o papel complexo de bandeirante, mercador, conselheiro e capitalista. Em regra, participava da elite da província. O negócio exigia, para o bom êxito, recursos e instrução, tino e boas relações. A circunstância do meio de vida possibilitava a imagem de um homem bem informado que, em suas andanças, conhecida todo o País. Passava naturalmente a conselheiro dos lavradores, pessoa de confiança para as compras na Corte. Era um mensageiro da civilização, no dizer de Calógeras. No tempo em que raros jornais circulavam, a tradição oral valia como meio quase único de contato com os acontecimentos do litoral.

Ao concentrar mercadorias, Santo Antônio do Paraibuna passa também a ser um ponto de encontro privilegiado dos tropeiros e destes com os fazendeiros. Negócios são firmados ali, em uma origem remota do centro financeiro que a cidade se tornaria no futuro. Da mesma forma, é ali que chegam primeiro as notícias da Corte, o que contribui para a formação do núcleo de decisões políticas da região. Desde os primórdios, a organização espacial da Mata favorece a concentração, e não a dispersão dos recursos econômicos e do poder de decisão.

### **3.2.2 A fazenda da Zona da Mata**

#### **a) Independência e sede de terras**

A concentração do poder político e econômico em Santo Antônio do Paraibuna, ao menos no período em foco, não será auxiliada pela organização interna da fazenda de café matense. É de suma importância, por isso, entender os seus métodos e ritmo de trabalho para a compreensão da organização espacial da região.

A expansão da cafeicultura na Zona da Mata ocorreu através da organização de uma propriedade fundamentalmente distinta da anteriormente encontrada. Além de sua maior extensão, a dimensão das construções e a

complexidade das tarefas também o eram. Isso não quer dizer, entretanto, que os cafezais apagaram completamente o que havia se estabelecido ao longo do século XVIII. As fazendas de café da Mata, ao menos nesse período, guardam características próprias, que as diferenciam de outras fazendas de exportação, particularmente no Vale do Paraíba fluminense.

Conforme descrito por Blasenheim (1982, p. 46), para quem adentrasse no pátio da sede, a primeira feição a chamar a atenção era a seqüência de casas de pau-a-pique, que serviam como *senzalas* dos escravos. Com pequenas diferenças, uma delas era adaptada para os cuidados dos doentes. Também se encontravam as estufas para as mudas e os terreiros para secagem dos grãos, bem como os armazéns para a sua estocagem. Por fim, encontrava-se a *fábrica*, local onde o café era beneficiado. Nesse período, o beneficiamento ainda é um trabalho predominantemente manual, destinado aos escravos. A Casa Grande geralmente era construída próxima a um morro ou colina, para facilitar a drenagem. Apesar disso, o aspecto geral era de umidade excessiva, graças ao sombreamento gerado pelo posicionamento da casa. As condições de higiene não eram ideais, mesmo para os padrões da época: uma epidemia de cólera na região, ocorrida na década de 1880, é testemunho desse fato. Vistos em conjunto, os prédios se organizavam de forma retangular, com a Casa Grande ao fundo, dominando as demais edificações.

Ao contrário do Vale do Paraíba, a fazenda de café matense *ainda* não era totalmente dedicada ao cultivo do café. Mantendo a tradição do século XVIII, cultivavam-se cana de açúcar, milho, feijão, mel, mandioca, gado bovino e suíno para o consumo dos escravos e da Casa Grande. Para o gado, inicialmente destinava-se um campo próximo às construções, onde não era plantado café. Quando a produtividade dos cafezais começava a decair, o surgimento de uma vegetação similar a do cerrado motivava a introdução da pecuária. Os demais cultivos de subsistência eram plantados entre os cafezais, em um primeiro momento, para depois ocuparem as áreas com produtividade reduzida. Andrade (2002b, p. 101) mostra que algumas propriedades chegavam ao ponto de ter facilidades como olarias, tendas de ferreiro, monjolos, engenhos de cana, casas de vivenda e moinhos.

Curiosamente, a tecelagem artesanal, que se espalhou por toda Minas Gerais na primeira metade do século XIX e era muito importante no Sul de Minas,



não apresenta expressividade na Zona da Mata (MOURA, 2002, p. 26). Os diversos inventários analisados por Andrade (2002b) dão conta de diversos equipamentos nas fazendas, mas não mencionam teares. Apesar disso, a menção a cultivos de algodão nos leva a crer que existisse sim, nas fazendas da Mata, uma pequena produção artesanal de tecidos, suficiente para suprir ao menos parte das necessidades de vestuário da fazenda. Ainda se deve levar em conta o predomínio de mulheres livres nessa tarefa: como estas eram minoria na população da região nesse período, a disponibilidade de mão de obra para os teares era reduzida.

Alguns relatos de tropeiros vindo da Mata com alimentos demonstram que os excedentes da produção eram comercializados, embora em escala bem menor que no Sul de Minas. A existência de proprietários com terras nas duas regiões, conforme relatado por Lenharo (1979), ajuda a explicar a existência desse comércio. Suas terras na Mata, geralmente situadas na divisa com o Rio ou com o Sul de Minas, serviam como complementação da produção principal, advinda do Sul. Diferentemente de Libby (1988, p. 48), não acredita-se que a Mata estava “firmemente engajada na agricultura mercantil de subsistência antes da chegada do café”. Seu volume populacional era inferior ao do Sul de Minas, e a organização interna da produção e dos caminhos não permitiriam um arranjo produtivo comparado ao dos sulistas.

De qualquer forma, a importância dos cultivos de subsistência para a organização espacial da Mata não é desprezível. Se havia uma produção suficiente para o auto-sustento, a necessidade dos produtores recorrerem ao mercado em busca de mercadorias era muito reduzida. Fazendas auto-suficientes em uma economia escravocrata implicam na quase inexistência de mercado interno, assim como de aglomerações urbanas significativas. A área urbana tinha função apenas de ponto de encontro entre os fazendeiros nos finais de semana, ainda assim de maneira muito incipiente.

No tocante ao estabelecimento de uma rede de localidades minimamente articulada, a auto-suficiência das fazendas da Mata também trazia problemas. O único ponto que vivenciará algum desenvolvimento nesse sentido é Santo Antônio do Paraibuna, beneficiada pelo fluxo de mercadorias e pessoas em seu interior. Mesmo assim, a cidade ainda estava longe de constituir um núcleo polarizador capaz de concentrar pessoas e funções fora dos finais de semana. Também contribui pra isso a grande dificuldade de comunicação, graças às vicissitudes do

quadro natural e a precariedade das estradas. O predomínio do latifúndio e o caráter de fronteira, da mesma forma, fazem com que distâncias relativamente grandes tenham que ser percorridas a cada deslocamento. O relativo isolamento, característico da ocupação matense no século XVIII, é um traço que não foi removido pela chegada do café.

Somente os altos lucros obtidos com os cafezais desde os primórdios da expansão dos cafezais motivariam tropeiros e fazendeiros a transporem as dificuldades e porem-se em contato com o mercado. Para os demais produtos, preferia-se a segurança da produção local. A fonte mais importante de renda para os fazendeiros, em alguns casos a única, era o cultivo do café. Ele era efetuado na maior área possível, da forma mais apressada possível, não sem conseqüências. A contínua expansão da fronteira do café na Mata não está ligada somente aos lucros conseguidos com os grãos. Igualmente importante era a técnica utilizada para a incorporação de novas terras, e a total ausência de cuidados para manter os cultivos.

Novas terras eram preparadas para o cultivo através da *derrubada*. Tal procedimento consiste em três operações distintas. A primeira era a *roçada*, que consiste na remoção das taquaras, cipós e arbustos que estão presentes entre as grandes árvores. A segunda era a derrubada das árvores, um trabalho arriscado e que exige experiência por parte daquele que o realiza. Utilizando-se de machados, procuravam-se as chamadas *árvores-mestras*, ou seja, aquelas cuja queda resulta em um impacto sobre o maior número de árvores possível, como em uma fileira de peças de dominó. O procedimento era especialmente arriscado na Zona da Mata devido às declividades dos terrenos: cortes mal-calculados poderiam resultar em uma maior demora no processo ou mesmo em morte, se a árvore caísse sobre os trabalhadores. Removidas as árvores, era hora de aguardar a estação seca para se fazer a *queimada*. Esta era um procedimento igualmente delicado: se excessiva, empobrecia demasiadamente os solos; se insuficiente, não propiciava a remoção total do mato, bem como a incorporação das cinzas.

Em função da complexidade e dos riscos relativos à *derrubada*, os fazendeiros preferiam contratar os *marginais* para o serviço. Estes são trabalhadores livres, geralmente posseiros que vivem nas proximidades da fazenda e são *mateiros experientes*. O fato da escravaria constituir a maior parte das riquezas possuídas

pelos fazendeiros<sup>63</sup> explica o não uso do cativo na tarefa, dado que o fazendeiro não teria que arcar com os eventuais problemas ocorridos com os trabalhadores livres. De acordo com Lima (1981, p. 50-51), “estimava-se que a roçada e a derrubada de um alqueire geométrico (48.800 m<sup>2</sup>) exigia, em regra, 20 serviços de foice e 30 serviços de machado”.

O plantio do café não se dava de maneira direta, também desde o início da expansão produtiva. Em um primeiro momento, os pés eram cultivados em estufas, onde as mudas eram cuidadosamente tratadas. Após 3 ou 4 anos, elas eram transplantadas para os campos, mas só atingiam condições razoáveis de produtividade no quinto ano após a sementeira nas estufas. A colheita se dá entre os meses de Maio e Setembro, e é totalmente feita por escravos divididos em grupos de mais ou menos 25 pessoas e supervisionados por um capataz, ele mesmo um escravo.

Depois de colhido, o café é transportado pelos escravos até a *fábrica*, onde será beneficiado. O processo de beneficiamento predominante é a *via seca*, comum no Brasil até os dias atuais, apesar de resultar em grãos de qualidade inferior. Consiste, em um primeiro momento, na peneiragem dos grãos na *fábrica*, com o intuito de separar os galhos, pedras e folhas. Depois, ele era levado a um terreiro adjacente a fábrica para a secagem, feita ao ar livre. Durante a secagem, os grãos eram constantemente revolvidos até que a sua casca se secasse completamente. Nesse ponto, ele era levado para pilões movidos a água ou tração animal, nos quais a casca era separada da polpa.

Na entressafra, o principal cuidado com a plantação eram as capinas, necessárias para remover o mato que crescia entre os cafezais. De maneira geral, eram feitas de três a quatro capinas por ano, no máximo. Como parâmetro de comparação, as propriedades mais produtivas do Oeste paulista, em seu apogeu, chegavam a fazer oito capinas anuais, já que os produtores consideravam que “uma limpa equivale a uma chuva” (CAMILLO, 2003, p. 54). Todo o trabalho efetuado na fazenda, excetuando-se a *derrubada*, era feito por escravos.

Quando comparamos o manejo utilizado na Mata com o do Vale do Paraíba fluminense, não se encontram diferenças significativas, seja no número de capinas ou em qualquer outro aspecto da produção. Em relação à produção de

---

<sup>63</sup> Inventários analisados por ANDRADE (2002b) confirmam essa afirmação.

alimentos do Sul de Minas, não havia qualquer disparidade em termos de técnicas de manejo ou preocupações ambientais, tampouco no nível de conhecimento técnico dos fazendeiros. Entretanto, não podemos nos esquecer da *racionalidade accidental* causada pela combinação do quadro natural com a policultura, o que amenizava os efeitos do descuido com a lavoura.

Na Mata, pelo contrário, a combinação da *derrubada* com a exuberância de sua vegetação original certamente gerou uma impressão distorcida dos cafeicultores quanto à fertilidade de seus solos. A Mata Atlântica, de maneira similar à Floresta Amazônica, possui plantas adaptadas a solos pobres e chuvas abundantes, se nutrindo basicamente da matéria orgânica por elas despejada. Quando queimadas, suas cinzas incorporam alguns nutrientes ao solo (muito embora o vento e as chuvas lavem a maior parte deles), que vão se somar à camada de matéria orgânica antes sustentada pela floresta. O fato resultante dessa prática é um desenvolvimento inicial rápido dos cafezais, seguido de um declínio também rápido de sua produtividade. Sem a cobertura da floresta, desaparece a reposição de nutrientes feita pela decomposição de galhos, folhas e animais. Sem ela, os solos, que já eram naturalmente pobres, tinham o seu potencial agrícola ainda mais debilitado.

Tal dinâmica não demorou a ser percebida. Blasenheim (1982, p. 36) mostra que os cafezais da Mata atingiam produtividade máxima em 8 anos, começavam a decair por volta dos 16 anos e eram completamente inúteis em 25 anos<sup>64</sup>. Isso quer dizer que, em meados de 1840, as plantações pioneiras na fronteira com o Rio já estavam iniciando sua fase de declínio. Ainda assim, não havia preocupação em limpar os plantios velhos ou em adubar as terras para replantio. Era mais fácil abandoná-los e continuar a expansão da fronteira para o norte, que coincidentemente possuía solos relativamente mais férteis, embora em terrenos mais declivosos.

Mas a declividade também não estava entre as preocupações dos proprietários, em mais um traço comum entre o Vale do Paraíba fluminense e a Zona da Mata. A esse respeito, Orlando Valverde afirma que:

Em ambas as zonas, os cafezais eram plantados seguindo a linha de **maior declive**. Isto, porém, tinha conseqüências particularmente ruins no vale do Paraíba e na Zona da Mata, por causa das

---

<sup>64</sup> A título de comparação, os cafezais de São Paulo são produtivos por cerca de 30-35 anos. (VALVERDE, 1985, p. 54).

inclinações nos terrenos. (...) o autor já mediu declives de **mais de 30°** em cafezais dessa mesma região. (VALVERDE, 1985, p. 54, grifos meus)

Embora o relato dispense maiores argumentos, cabe acrescentar que os plantios eram lineares e direcionados para a baixa vertente, o que possibilita o surgimento de processos erosivos em larga escala. A conseqüência disso era que “entre os 15 e 18 anos de idade, os cafeeiros começavam a se ressentir, **em virtude de ficarem suas raízes superiores expostas ao ar.**” (VALVERDE, 1985, p. 54, grifos meus). A lixiviação também cobrava o seu preço. Ao atingir as áreas desprovidas de vegetação, a água removia os poucos nutrientes presentes no solo, levando-os para os rios.

Em síntese, o manejo dos solos da Mata pode ser considerado, no mínimo, temerário. Apesar da boa resistência à erosão e boa drenagem dos *Latossolos Vermelho-Amarelos distróficos* típicos da área em foco, já na primeira metade do século XIX é possível encontrar relatos acerca de voçorocamentos e ravinamentos na área de estudo.

Em condições tão desfavoráveis, o que explicaria os incrementos constantes na produção de café da Mata? O tempo de maturação do cafezal fornece alguns indícios, bem como o constante avanço da cultura na direção norte. Quando a produção já estava chegando ao auge no sul, o centro ainda estava na fase da sementeira. Da mesma forma, quando se inicia o declínio dos cafeeiros da porção meridional, o centro está chegando ao auge, e o norte está na fase da sementeira. Outra explicação diz respeito ao fato dos proprietários deixarem reservas de terra virgem no interior de suas propriedades, para serem aproveitadas em épocas de aumento de preços ou de desgaste das plantações já efetuadas.

Somente quando os problemas ambientais se generalizam, no final do século XIX, eles se transformarão em problemas econômicos, que se somarão a uma conjuntura desfavorável para o café no País.

b) Os números da discórdia: população e relevância econômica entre 1809 e 1850<sup>65</sup>

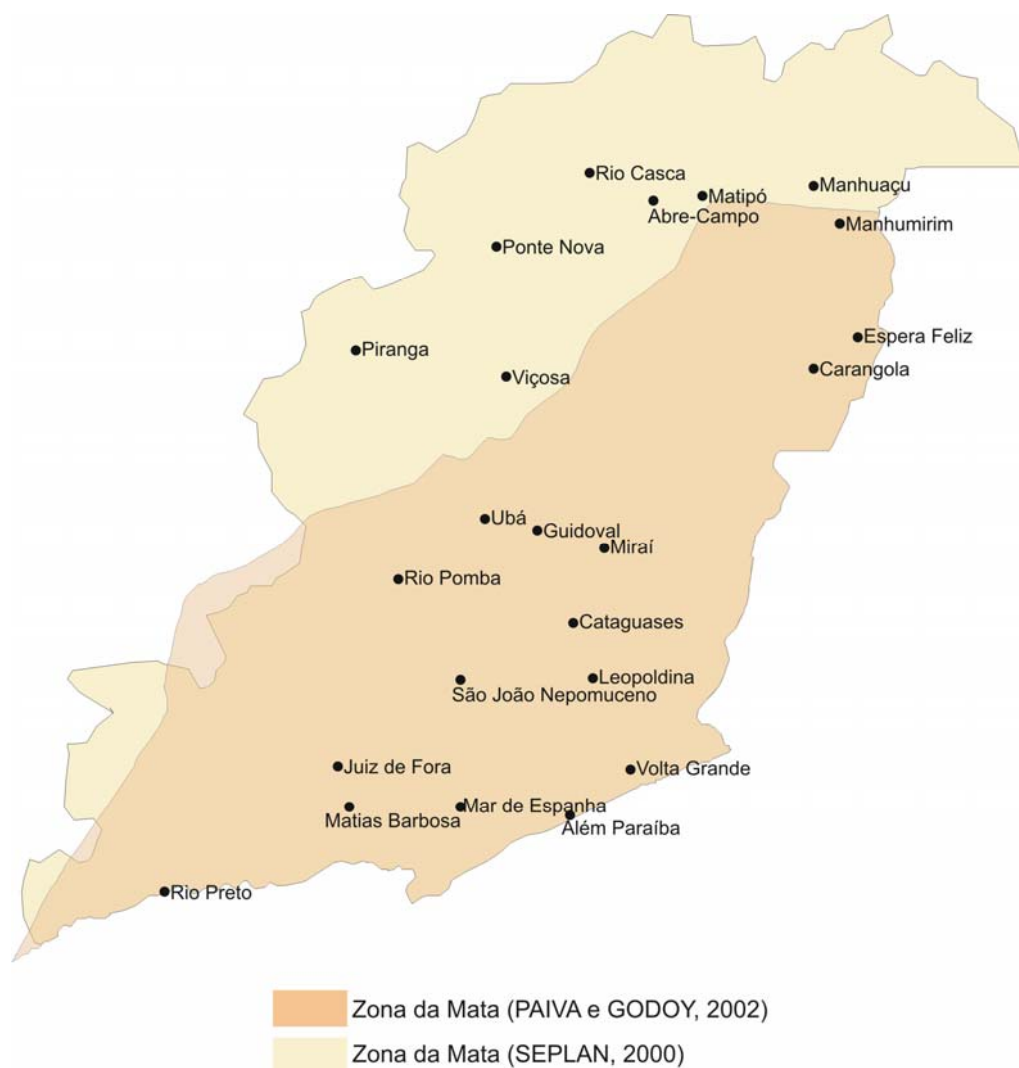
Assim como no estudo do Sul de Minas, as análises acerca da população da Mata na primeira metade do século XIX serão feitas com base no trabalho de Paiva e Godoy (2002). A comparação com o trabalho de Martins (2002) demonstra que os problemas de sub-representação estão novamente presentes: a população total que a autora atribui para a Zona da Mata no ano de 1835 é de 42.364 pessoas, ao passo que a de Paiva e Godoy é de 16.701 para os anos de 1831/32.

A regionalização incomum utilizada para a apresentação dos dados é um empecilho ainda maior para o estudo da Zona da Mata do que foi para o Sul de Minas. De acordo com os limites adotados por Paiva e Godoy (2002), a Zona da Mata compreende uma área mais restrita do que a aqui utilizada, particularmente em sua porção norte e noroeste. Sobrepondo os limites da regionalização desse trabalho com os adotados aqui, tem-se que os limites da Mata confrontam-se com cinco regiões distintas, a saber: Mata, Mineradora Central Oeste, Mineradora Central Leste e Sertão do Rio Doce. Exceção feita à Mata, todas as demais compreendem áreas além das situadas nos limites da regionalização aqui utilizada, o que impede que somemos as suas populações, como se fez com o Sul de Minas. Na medida em que os dados não se encontram desagregados por municípios, é impossível recompor a Zona da Mata através de uma retabulação dos dados. A Figura 6 compara as duas regionalizações, destacando suas diferenças.

A área excluída da Mata por Paiva e Godoy (2002) corresponde a trechos ainda não ocupados pela expansão da cafeicultura nesse período. Isso faz com que seu peso demográfico seja reduzido, de modo que a sub-representação desses locais não é um problema dos mais graves. Conforme foi discutido na introdução, a opção desses autores e de Cunha (2004) por uma regionalização dinâmica, variável de acordo com a dinâmica econômica e demográfica de cada período histórico, gera complicações significativas para trabalhos que se dediquem a séries temporais mais longas, como é o caso aqui.

---

<sup>65</sup> Existem problemas e controvérsias importantes na apresentação e interpretação de dados demográficos e econômicos da Zona da Mata no século XIX. A maior parte deles é análoga às discutidas na seção 3.1.2, mas existem algumas particularidades que serão discutidas oportunamente, ao longo dessa seção.



**Figura 6:** Comparação entre a regionalização de Paiva e Godoy (2002) e SEPLAN (2000)

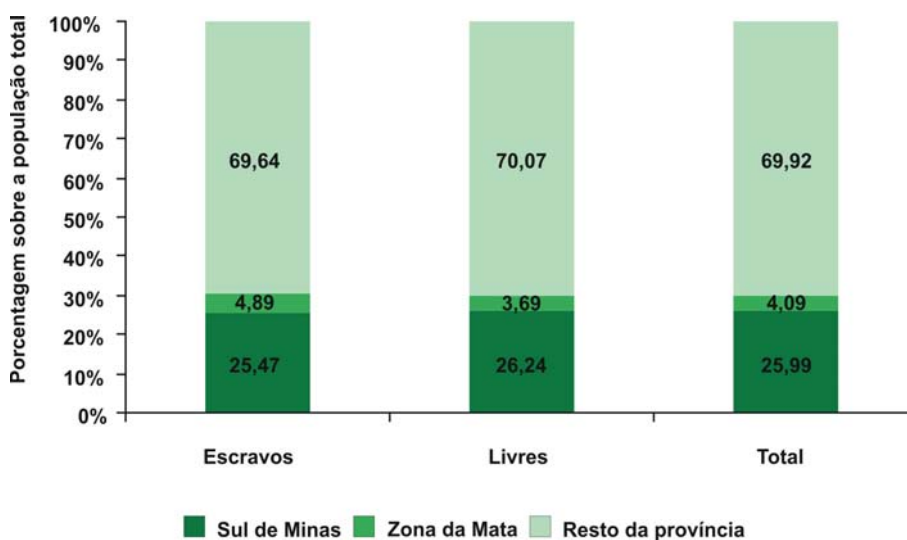
Fora os dois trabalhos acima citados, encontramos mais algumas referências à quantidade de população presente na Zona da Mata, mas sempre em termos de números totais, sem qualquer nível de desagregação. Em Blasenhein (1982), encontra-se o número de 20.000 habitantes para o ano de 1822. Libby (1988), por trabalhar com uma amostra menos significativa, dá menos importância para os valores absolutos em sua análise. Nos relativos, observa-se que quase 37% da população da Mata é composta por escravos no ano de 1831, perdendo apenas para a Região Metalúrgica-Mantiqueira.

Mas são realmente os dados oriundos de Paiva e Godoy (2002) e Maria do Carmo Salazar Martins (2002) os melhores referenciais para o estudo da população de Minas no período. As tabelas e gráficos a seguir apresentam as

características principais da população da Zona da Mata em 1831/32, em comparação com o restante da Província e com o Sul de Minas.

O tamanho da população da Zona da Mata na primeira metade do século XIX é ainda muito reduzido. A tardia ocupação da região contribui para isso, em associação com a expansão do café ainda não estar em seus estágios mais avançados. No Gráfico 2, observa-se que a participação da Mata na população total de Minas fica em torno de 4%, sendo um pouco menor em relação a população escrava (4,89%) e menor em relação a população livre (3,69%). Esse fato é relevante, ao demonstrar que, desde cedo, as proporções de trabalho escravo na Mata são significativas.

**Gráfico 2**  
**Participação da população escrava, livre e total da Zona da Mata frente o Sul de Minas e o restante da província**



**Fonte dos dados:** Paiva e Godoy (2002). Tabulação própria.

É na análise das proporções de escravos e homens sobre a população total que a Zona da Mata se destaca. Como podemos ver na Tabela 7, quase 40% da população matense era constituída de escravos, um valor bem acima da média do estado e dos valores registrados no Sul de Minas. Libby (1988, p. 48) considera que a proporção elevada de escravos na Mata do período é sinal de que a região já estava envolvida com a produção comercial de alimentos desde o século XVIII, já que a cafeicultura só se estabelece de maneira definitiva a partir de 1850.

Não existem dados que permitam separar os escravos empregados na cafeicultura daqueles empregados nas lavouras de subsistência, mas o exame da bibliografia



específica à cultura cafeeira e à Zona da Mata indica outra realidade. Como vimos na seção anterior, a cultura do café exigia aplicação intensiva de trabalho em todas as suas etapas, desde a abertura das matas até o plantio, colheita e beneficiamento. O pequeno contingente populacional da região está de acordo com o estágio inicial dos cafezais: ainda não há a necessidade dos volumosos contingentes escravos que se destinam para a Mata na segunda metade do século XIX. A grande proporção de escravos sobre a população total, por sua vez, só indica que o uso dessa mão de obra era comum entre os fazendeiros matenses, mas não garante que eles estejam empregados na cafeicultura ou nos cultivos de subsistência.

Voltando os olhos para o Sul de Minas, a área de agropecuária comercial de subsistência mais típica, pode-se buscar um parâmetro de comparação com a Mata em relação ao uso de mão de obra. Em termos absolutos, o plantel escravo sul-mineiro possuía um volume impressionante no período, concentrando mais de um quarto dos cativos da Província. Esse valor é compatível com o avançado estágio de desenvolvimento da atividade na região. Em contrapartida, a porcentagem de escravos sobre a população total é inferior à média da Província. Se considerarmos que o escravo era a principal mão de obra utilizada entre os sulistas, esse fator não está ligado a maior participação de trabalhadores livres nas atividades produtivas. Se os escravos são a mão de obra principal e, ainda assim, há proporcionalmente menos escravos que em outras regiões, podemos concluir que o uso da mão de obra era menos intensivo. A forte presença da pecuária no Sul confirma essa hipótese, já que ela era praticada em bases extensivas, mas mesmo a agricultura de subsistência exige menor inversão de trabalho, particularmente por dispensar ou simplificar a fase de beneficiamento.

**Tabela 7**  
**Populações livres, escravas e totais e porcentagem sobre a população total da Zona da Mata, do Sul de Minas e de Minas Gerais<sup>66</sup> (1831/1832)**

Localidade	Escravos (1)	% Pop. Total (1)/(3)	Livres (2)	% Pop. Total (2)/(3)	Total (3)
Zona da Mata	6.601	39,52	10.100	60,48	16.701
Sul de Minas	34.343	32,41	71.636	67,59	105.979
Minas Gerais	134.835	33,06	272.985	66,94	407.820

Adaptado de: Paiva e Godoy (2002, p. 47)

**Tabela 8**  
**Composição por sexo<sup>67</sup> da população livre e escrava da Zona da Mata, do Sul de Minas e de Minas Gerais (1831/1832)**

Localidade	Escravos			Livres			Total		
	Homens (1)	Mulheres (2)	(1)/(2)	Homens (3)	Mulheres (4)	(3)/(4)	Homens (5)	Mulheres (6)	(5)/(6)
Zona da Mata	4.248	2.353	180,54	51.20	4.979	102,83	9.368	7.332	127,77
Sul de Minas	20.871	13.472	154,92	35.770	35.858	99,75	56.641	49.330	114,82
Minas Gerais	82.769	52.060	158,99	133.080	139.603	95,33	215.849	191.663	112,62

Adaptado de: Paiva e Godoy (2002, p. 38 e 42)

**Tabela 9**  
**Composição por faixa etária da população livre<sup>68</sup> da Zona da Mata, do Sul de Minas e de Minas Gerais (1831/1832)**

Localidade	0 a 14 anos		15 a 44 anos		45 a 59 anos		Acima de 60 anos		Total
	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	
Zona da Mata	4.391	43,49	4.356	43,15	872	8,64	477	4,72	10.096
Sul de Minas	31.842	44,48	30.413	42,49	5.942	8,30	3.387	4,73	71.584
Minas Gerais	109.697	40,27	118.869	43,63	26.680	9,79	17.187	6,31	272.433

Adaptado de: Paiva e Godoy (2002, p. 39)

<sup>66</sup> A porcentagem da população total é calculada tendo como referência a população total da região e de Minas, respectivamente.

<sup>67</sup> Os dados por sexo não consideram 6 listas em que essa informação não está presente para os escravos (PAIVA e GODOY, 2002, p. 44).

<sup>68</sup> Excluídos 522 casos de não informação da idade (PAIVA e GODOY, 2002, p. 39).

**Tabela 10**  
**Composição por faixa etária da população escrava<sup>69</sup>**  
**da Zona da Mata, do Sul de Minas e de Minas Gerais (1831/1832)**

Localidade	0 a 14 anos		15 a 44 anos		45 a 59 anos		Acima de 60 anos		Total
	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	
Zona da Mata	1.892	28,66	4.260	64,54	307	4,65	142	2,15	6.601
Sul de Minas	11.116	32,38	20.709	60,33	1.723	5,02	780	2,27	34.328
Minas Gerais	37.414	29,20	77.014	60,11	9.216	7,19	4.472	3,49	128.116

Adaptado de: Paiva e Godoy (2002, p. 45)

**Tabela 11**  
**Composição por faixa etária da população total<sup>70</sup>**  
**da Zona da Mata, do Sul de Minas e de Minas Gerais (1831/1832)**

Localidade	0 a 14 anos		15 a 44 anos		45 a 59 anos		Acima de 60 anos		Total
	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	
Zona da Mata	6.283	37,63	8.616	51,60	1.179	7,06	619	3,71	16.697
Sul de Minas	42.958	40,56	51.122	48,27	7.665	7,24	4.167	3,93	105.912
Minas Gerais	147.111	36,73	195.883	48,90	35.896	8,96	21.659	5,41	400.549

Adaptado de: Paiva e Godoy (2002, p. 39 e 45)

<sup>69</sup> Excluídos 6719 casos de não informação da idade (PAIVA e GODOY, 2002, p. 45).

<sup>70</sup> Excluídos 7241 casos de não informação da idade.

Dentro dessa linha de raciocínio, seria de se esperar que o contingente escravo da Mata tivesse uma proporção similar a do Sul, já que ele estaria empregado em funções que exigem menor inversão de trabalho. No entanto, o que se verifica é contrário, já que a proporção de escravos sobre a população total da Mata é superior à média mineira. Seu comportamento é similar ao da Região Central, onde a mineração procurava se reerguer em novas bases, através do uso intensivo de mão de obra escrava<sup>71</sup>. Tal quadro torna lícito afirmar que o uso de mão de obra escrava na Mata também era intensivo.

Poder-se-ia afirmar que a agropecuária comercial de subsistência na Mata fazia uso mais intensivo de mão de obra, mas não é esse o caso. Apesar de a pecuária ter uma participação muito pequena no período e o trabalho necessário para derrubar a Mata Atlântica para ambas as atividades ser o mesmo, o uso de mão de obra após a limpeza dos campos era muito diferente. Não há relatos de proprietários da primeira geração da ocupação da Mata com plantéis escravos significativos, o que mostra que o uso do escravo não era intensivo para a produção de alimentos. Para a abertura dos cafezais, contudo, um grande número de escravos era necessário. Por mais que fossem poupados das fases mais perigosas da *derrubada*, a escravaria ainda era responsável pelo cuidado das estufas, transplante das mudas para os campos e capinas até que os cafezais se tornassem produtivos. Da mesma forma, o período entre 1809 e 1831/32 é mais do que suficiente para que os escravos também tivessem uma importante participação na colheita e beneficiamento dos grãos, sem contar os cuidados com a produção de alimentos para auto-consumo e demais atividades ocorridas dentro da fazenda cafeeira. A quantidade e a complexidade das tarefas era muito maior e, com isso, também era a exigência de mão de obra.

A Tabela 8, que mostra os dados da composição por sexo da população matense em comparação com o Sul e a Província, confirma essas afirmações. A presença de homens na Mata é sempre predominante em relação às mulheres, seja na população escrava ou na livre. Entre os escravos, observa-se uma razão de sexo muito superior a média da Província, de 180,54 contra 154,92. Para os livres, há mais homens do que mulheres na região, ao contrário do que acontece no Sul e na

---

<sup>71</sup> Refere-se, aqui, às minas subterrâneas organizadas pelas companhias estrangeiras no início do século XIX. Utilizando-se das técnicas mais avançadas disponíveis na Europa, esses empreendimentos se valeram de grandes contingentes escravos, necessários às operações de extração dos minerais. Para maiores detalhes, vide o capítulo 5 de Libby (1988).

Província. A grande presença de homens confirma o caráter de fronteira agrícola, na qual a primeira migração é predominantemente masculina. Caso tivéssemos uma agricultura de subsistência em bases similares às do Sul, a composição por sexo seria ao menos próxima da média da Província, ao contrário do que se verifica.

Nas Tabelas 9, 10 e 11, em que comparece a composição da população por idade, mais indícios do caráter de fronteira da Mata. Entre os livres, os valores em cada uma das faixas etárias é muito similar ao verificado no Sul e na Província como um todo. Para os escravos, entretanto, há um predomínio ainda maior daqueles em idade produtiva, ou seja, entre 15 e 44 anos. O maior volume de escravos em idade produtiva é sinal de seu deslocamento em direção a região, levados pelos proprietários que se migraram do Vale do Paraíba e da Região Central de Minas em direção a Mata. Se, entre migrantes livres, a seletividade da migração já faz com que as faixas etárias produtivas sejam predominantes, nas migrações forçadas o predomínio é ainda mais evidente. Cabe destacar que isso não significa que esses escravos sejam necessariamente originários da Região Central ou do Vale do Paraíba. A investigação acerca de suas origens é fundamental para a compreensão da dinâmica econômica mineira dos Oitocentos, e será feita no capítulo seguinte, quando as compras de escravos por parte dos fazendeiros são maiores.

No conjunto, pode-se concluir que a Mata da primeira metade do século XIX é um embrião do que será a partir de 1850. O preparo das terras e a colheita das primeiras safras já são trabalhos de um contingente significativo de escravos, particularmente quando comparado com as pequenas dimensões da população total. O uso intensivo de mão de obra escrava não muda no restante do século, e sim as dimensões da produção, que passa a necessitar de cada vez mais braços. No período seguinte ao levantamento, entre 1831/32 e 1850, o incremento constante na produção total de café da região já sinaliza que mais braços foram recrutados, e que a Mata permanecia como fronteira da agricultura mineira do século XIX.

Ao contrário do que se verifica na análise da segunda metade do século XIX na Mata, os dados e análises disponíveis para o período em foco são raros e dispersos. Talvez em função de sua reduzida expressão populacional e pelo contraste com o *boom* da cafeicultura a partir de 1850, existe um nível elevado de generalização nas afirmações feitas sobre a região nessa época. Não temos

subsídios para refutá-las, mas há bons indícios de que elas devam ser relativizadas e pesquisadas mais detidamente.

A questão da importância econômica do café para a Minas Gerais é um exemplo claro dessa realidade. Sabe-se que os cafezais ocupam uma exígua porção do território mineiro. De fato, menos da metade da Zona da Mata mineira está ocupada pelo café até 1850. Em termos populacionais, mesmo com os incrementos verificados até 1850, a Mata não chega a contribuir com 10% da população total, livre ou escrava. De acordo com Martins (1982, p. 15):

Apesar de ter crescido rapidamente durante a primeira metade do século, o setor era ainda extremamente pequeno em torno de 1850. As exportações de café mineiro cresceram de uma média anual de 472 toneladas em 1819-25 para 7.212 toneladas em 1846-51. Estima-se que, no início dos anos 60, não existiam na província mais do que 300 cafeicultores.

Para colocar os números em perspectiva, deve-se compará-los com os dados apresentados por Prado Júnior (2000, p. 160). Este autor mostra que o Brasil exportou, entre 1821 e 1830, 3.178.000 sacas de 60 Kg de café, o que equivale a 190.680 toneladas. Isso corresponde a uma média anual de 19.068 toneladas, o que quer dizer que Minas exportava aproximadamente 2,47% do café brasileiro no período. Aplicando o mesmo raciocínio para os dados entre 1841 e 1850, teríamos uma média anual de 110.202 toneladas, da qual Minas participaria com 6,54%. Apesar da comparação não ser rigorosa, já que os dados são médias anuais e o ano de 1851 não está contemplado no intervalo apresentado por Prado Júnior (2000), percebe-se que o ritmo de expansão da cafeicultura mineira era superior ao do restante do Brasil já na primeira metade do século.

Em termos de valor arrecadado, recorre-se ao texto de Lima (1981, p. 13-14), no qual encontramos a informação de que, em 1810, a arroba do café valia 3.300 réis e em 1820 passava de 6.000 réis. Utilizando como fator de equivalência a razão de 14,689 quilos por arroba, tem-se que a tonelada de café, a preços de 1820, valeria 408.468,92 réis. Um boi, na mesma época, valia 4.000 réis, mas há que se levar em conta que os custos relacionados a sua criação eram muito menores. Não obstante, quando consideramos que os preços do café tiveram tendência de alta para a maior parte do século XIX, não é difícil concluir que os rendimentos obtidos com a cafeicultura eram razoavelmente elevados.

Toda essa renda era destinada à Zona da Mata, dado que as demais regiões de Minas ainda não cultivavam o café comercialmente. Seus impactos

diretos, portanto, não alcançam as demais regiões da Província, mas houve certas redistribuições de ganhos, por meio da redistribuição dos recursos arrecadados com impostos. O valor e a forma de cobrança dos tributos não variaram muito ao longo de todo o século XIX, de modo que um quadro mais geral pode ser obtido a partir da apresentação da lei de 31 de outubro de 1835, que detalhava leis anteriores e, portanto, é complementar a elas. Em Iglesias (1958, p. 187), encontramos que eram provinciais as:

[...] contribuições de polícia, décima urbana, legados e heranças, direitos de portagem e de aguardente, imposto de réis em libra de carne, passagem de rios, novos e velhos direitos, próprios provinciais, dízimos, quota do dízimo do açúcar e do café, terças partes de ofícios, direitos de chancelaria, impostos nas casas de leilão e modas, emolumentos de passaportes e de visitas de saúde, imposto sobre seges, bens do evento.

Não é factível afirmar que 10% da renda do café mineiro fosse para os cofres provinciais, seja pela precariedade do aparato de arrecadação, pelas eventuais interferências da administração central ou pela “velha herança mineira de hostilidade ao fisco” (IGLESIAS, 1958, p. 184). Contudo, dentro do quadro geral de escassez de recursos estatais, os valores arrecadados com a cafeicultura não deveriam ser desprezíveis. É difícil encontrar fontes bibliográficas confiáveis a esse respeito, mas tendo em vista a relevância da arrecadação oriunda do café na segunda metade do século e o volume já significativo de produção em 1850, é de se esperar ela já fosse importante nessa fase.

Além disso, tem-se que considerar que os impostos de passagem eram os únicos que atingiam os demais produtos de exportação mineiros. A produção de café certamente contribuía com mais impostos em relação ao seu tamanho do que a agricultura comercial de subsistência do Sul de Minas, que exportava um grande volume de produtos, mas com um valor mais baixo e sobre os quais incidiam impostos menores.

Na falta de pesquisas mais aprofundadas, não a possibilidade de ir além da afirmação de que a relevância da cafeicultura matense no conjunto da economia mineira da primeira metade do século deve ser melhor investigada. O fato de termos pouca população na região, e poucos cafeicultores na província, é um sinal da concentração da renda na mão de poucos, e não da irrelevância do setor. A reforma da Estrada Real para o Rio, em 1836, foi bancada com recursos de um fazendeiro de café da Mata, o que indica que os dividendos obtidos com a lavoura eram mais

que suficientes para a manutenção dos negócios. É preciso descobrir se essa prosperidade trouxe impactos mais relevantes para a política e a economia provinciais do período.

O panorama geral da Mata em 1850 é o de uma fronteira agrícola em plena expansão, na qual já se estabelecia uma elite político-econômica influente e poderosa. Espacialmente, verifica-se uma concentração de recursos e poderes em Juiz de Fora, que recebe seu nome atual nesse mesmo ano. Os fazendeiros do café têm que lidar com estradas perigosas e mal conservadas, com declividades desfavoráveis e com os problemas criados pelo manejo descuidado de suas terras.

As bases para o *boom* das décadas seguintes estavam lançadas, e seriam suficientes para uma prosperidade sem precedentes para os produtores até o fim do século XIX, mas não para sustentar a hegemonia da Mata ao longo do século XX. Até que a crise viesse, entretanto, haveria tempo suficiente para alterar definitivamente a Zona da Mata, e gerar alterações importantes em boa parte de Minas Gerais.



## **4- O REINADO DO CAFÉ (1850-1906)**

---

O desenvolvimento da cafeicultura no centro-sul do Brasil deixou marcas profundas na organização espacial da economia brasileira. Seja pela concentração de capitais, pelo desenvolvimento da infra-estrutura de transportes ou pela vinda de imigrantes estrangeiros, a vida econômica do período está ligada diretamente aos rumos do café. Não se trata de um processo linear, em que uma elite se estabelece e permanece influente por muitos anos, e sim de uma história repleta de altos e baixos, representados por altas de preços, crises de superprodução e trocas de hegemonia.

Os produtores do Vale do Paraíba iniciam a década de 1850 reinando absolutos no cenário político e econômico do Império, mas não se passam muitos anos até que a crise de seus cafezais os coloque em situação desfavorável. Simultaneamente, estabelece-se no Oeste Paulista uma cafeicultura mais moderna e dinâmica, rápida na adoção de mão de obra livre e auxiliada por alguns dos solos de melhor potencial agrícola do Brasil. A crise das áreas tradicionais do Vale, ligada ao esgotamento de seus solos, se agrava com a abolição da escravidão em 1888. Trata-se do golpe final em um sistema cuja crise possuía raízes muito mais profundas, que influenciariam a economia fluminense ainda por muitos anos.

Os processos ocorridos na área cafeicultora mais tradicional do Brasil não se refletem na produção matense de maneira direta. Apesar das semelhanças entre a cafeicultura do Vale do Paraíba e a da Zona da Mata mineira serem notáveis, havia diferenças importantes, e que se tornam mais intensas com o passar do tempo. Desde o início do estabelecimento da cultura do café, a Mata consolida aos poucos uma identidade regional própria, desvinculada tanto do resto de Minas quanto de seus vizinhos fluminenses. Alicerçada em uma dinâmica econômica singular, tanto no contexto mineiro como no brasileiro, a Mata expande sua produção e seu poderio econômico ao longo de todo o século XIX, tornando-se a região mais próspera e dinâmica na Minas do período. Coadjuvante até então, ela passa a ser protagonista no cenário econômico mineiro, mesmo sem conseguir exercer esse mesmo papel em termos políticos.

A ascensão da Zona da Mata não significa declínio para o Sul de Minas. Sua elite política permanece influente e o poderio econômico dos seus fazendeiros

não diminuiu. Não houve decadência, e sim o surgimento de uma região cujas bases econômicas estavam assentadas em um produto muito mais rentável. A elite sulista não demora a perceber isso, gestando a produção do café em seu próprio território. Durante o reinado do café, o Sul será um súdito ilustre, dotado de influência suficiente para garantir para si algumas benesses advindas da prosperidade alheia. Tal como ocorrido quando da decadência da extração aurífera na Região Central, os fazendeiros sulistas estão prontos para promoverem as adaptações ao novo ciclo, desde que as oportunidades se tornem claras. Talvez se encontrassem num verdadeiro *compasso de espera*, que renderá frutos no aprendizado com os erros alheios e na associação com as elites paulistas, no final do século.

Inicia-se o estudo pelo apogeu da cafeicultura matense, suas características e conseqüências regionais e para Minas. Em seguida, o assunto é o *compasso de espera* no Sul de Minas.

#### **4.1 A HEGEMONIA ECONÔMICA DA ZONA DA MATA EM MINAS**

##### **4.1.1 Predatória, escravista e monocultora**

###### a) Predatória

Em 1850, a cafeicultura da Zona da Mata ainda estava restrita a porção sul de seu território. Os custos de transporte até o porto do Rio, através da estrada Paraibuna, tornavam preferidas as áreas mais próximas à Corte. Mas o *manejo predatório* das terras, aliado aos altos preços do café no mercado internacional, faziam com que a contínua incorporação de novas terras permanecesse como um traço fundamental da agricultura matense ainda por muitos anos.

Mercadante (1973, p. 26) utiliza a analogia com uma *mancha de óleo* para descrever o avanço do café pela Mata. Partindo do sul da região, os plantios avançariam continuamente em direção norte, em toda a sua extensão. A imagem é interessante para se contrapor a ocupação ligada ao café daquela observada no século XVIII, quando as fazendas se estabeleciam em pontos isolados, mas não corresponde à realidade de toda a região. Em primeiro lugar, porque os cafezais perpassaram a maior parte da Mata, mas não a sua totalidade. A área de Piranga,

na divisa com a Região Central, recebeu os cafezais muito depois de seus vizinhos, por estar ligada à influência de Mariana até o final do século XIX. Em segundo lugar, porque a ocupação não se processou continuamente de sul a norte. A marcha da ocupação procurou se aventurar primeiro nas áreas de quadro natural mais favorável, mesmo que mais distantes, para depois se estabelecer nos locais de acesso mais difícil.

Não é possível reconstituir, a não ser de maneira esquemática, o traçado da expansão da cultura do café na Zona da Mata. Orlando Valverde dedica-se a essa tarefa quando da elaboração de seu artigo para a Revista Brasileira de Geografia, em 1958, produzindo o *Mapa da marcha de povoamento na Zona da Mata*<sup>72</sup>. Trata-se de um referencial clássico para o estudo da região, dado que expressa cartograficamente as informações recolhidas em diversos relatórios de governo, relatos de viajantes e outras fontes secundárias. No Mapa 7, o conteúdo desse trabalho é adaptado sobre os limites da Região de planejamento 2 e do seu entorno. Com os recursos atuais da cartografia digital, foi possível chegar a uma visualização muito mais clara que a do mapa original, mas é imperioso reconhecer que se trata de um trabalho menor, quando comparado com a coleta de dados que resultou no mapa original.

Através do Mapa 8, vemos que a rota de expansão das fazendas cafeeiras apresenta uma direção geral sudeste-nordeste. Valverde (1958, p. 28) chama a atenção para essa orientação ser a mesma dos cursos d'água da região, encaixados nas falhas geológicas advindas da formação das Serras da Mantiqueira e do Caparaó. É inegável que a presença dos rios facilite a expansão da fronteira, o que é comprovado pelos diversos vetores de ocupação que se apóiam em seus vales. Uma vez estabelecidos os cafezais, entretanto, os rios passam a ser uma opção secundária de transporte. Isso se explica pela sua incapacidade de suporte para embarcações de maior porte, como as que seriam necessárias para o escoamento da produção do café.

---

<sup>72</sup> O artigo em foco é um dos raros trabalhos sobre a Geografia da Zona da Mata, e certamente o mais importante. A quase totalidade dos trabalhos elaborados desde então, independentemente de seus objetivos, o tem como referência, e a maior parte deles reproduz o mapa, como no caso de Blasenheim (1982) e Gontijo (1992), ou menciona informações apreendidas a partir dele.

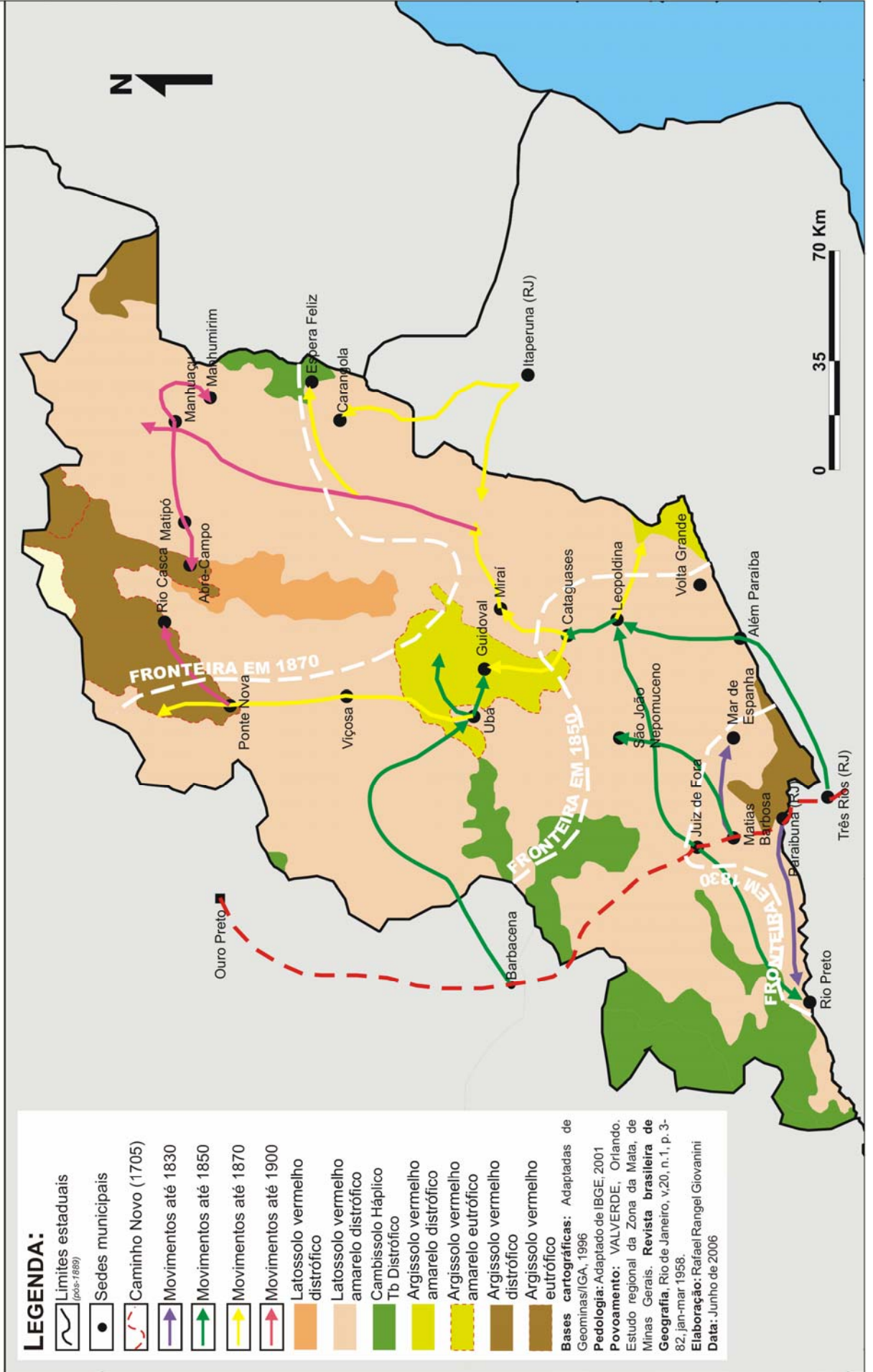


A expansão após 1850 se dá através de duas frentes distintas. A primeira delas vai em direção nordeste, alcançando Mirai, Muriaé, Carangola e Espera Feliz. Seu avanço é auxiliado por um fluxo advindo do norte fluminense através de Itaperuna, valendo-se dos rios Muriaé e Carangola. Era mais fácil atingir as cidades mais ao norte dessa frente através do Rio de Janeiro, uma vez que a presença da Serra do Caparaó tornava penosa a travessia para o interior da Mata. A segunda vai em direção noroeste, atingindo Guidoal, Viçosa e Ponte Nova. Evita-se a expansão para o norte, nas cabeceiras do Rio Casca, em função dos relevos e declividades da área em questão ser particularmente difíceis. Não obstante, o café se expandiria pelas três grandes divisões da Mata, sul, centro e norte, antes de 1900.

Assim como a disposição em avançar para o norte não havia diminuído, a maneira pela qual se deu esse avanço também era a mesma da primeira metade do século XIX. A *derrubada* permanecia como o único modo de remover a floresta e instalar os cultivos, com as mesmas desvantagens apresentadas para o período anterior. Cabe destacar que, se a técnica era a mesma, as conseqüências eram variáveis, podendo ser mais graves em muitas das áreas recém-ocupadas. Sobrepondo os vetores de ocupação do Mapa 8 com os dados sobre solos e avaliação de relevo apresentados no Capítulo 2, observamos que o quadro natural matense apresenta dificuldades ainda mais relevantes ao norte da fronteira de 1850. Em relação aos tipos de solos, observa-se, no Mapa 9, que há um predomínio quase que total dos *Latossolos Vermelho-Amarelos Distróficos* na área de fronteira até 1870, com uma mancha significativa dos *Argissolos Vermelho-Amarelos eutróficos* na região de Ubá. No primeiro caso, a pobreza dos solos é compensada por uma maior resistência à erosão e pela boa drenagem. No segundo, a boa fertilidade é acompanhada por uma drenagem deficitária, já que ocorre acúmulo de água entre os horizontes B e C e um grande potencial de ocorrência de erosão linear e ravinamentos.

Apesar das características intrínsecas aos solos indicarem que a área de *Argissolos* seria atingida pelo maior nível de perdas erosivas, na prática não é isso que acontece. Dado o *manejo predatório* efetuado pelos fazendeiros da Mata, o índice de exposição do solo é bastante elevado em ambas as áreas e, com isso, os solos estão constantemente sujeitos aos efeitos do escoamento superficial. Na área dos *Argissolos*, isso contribui para a ocorrência de *ravinamentos*, processos erosivos

# MAPA 9 SÍNTESE ENTRE CLASSES DE SOLOS E POVOAMENTO NA ZONA DA MATA



**LEGENDA:**

- Limites estaduais (1889)
- Sedes municipais
- Caminho Novo (1705)
- Movimentos até 1830
- Movimentos até 1850
- Movimentos até 1870
- Movimentos até 1900
- Latossolo vermelho distrófico
- Latossolo vermelho amarelo distrófico
- Cambissolo Háplico Tb Distrófico
- Argissolo vermelho amarelo distrófico
- Argissolo vermelho amarelo eutrófico
- Argissolo vermelho distrófico
- Argissolo vermelho eutrófico

Bases cartográficas: Adaptadas de Geominas/GA, 1996  
 Pedologia: Adaptado de IBGE, 2001  
 Povoamento: VALVERDE, Orlando. Estudo regional da Zona da Mata, de Minas Gerais. *Revista brasileira de Geografia*, Rio de Janeiro, v.20, n.1, p. 3-82, jan-mar 1958.  
 Elaboração: Rafael Rangel Giovanini  
 Data: Junho de 2006



concentrados de intensidade média, que não chegam a ultrapassar um a dois metros de profundidade. Sua estabilização, nesse estágio, se deve à vedação do horizonte Bt (B textural) pela migração de argila do horizonte A<sup>73</sup>: a água não consegue vencer a resistência do horizonte Bt, estabilizando o processo erosivo.

Na área dos latossolos, os danos são inicialmente menores que nos argissolos, devido a maior capacidade de drenagem dos primeiros. Além disso, a estrutura granular dos latossolos lhes garante boa capacidade de retenção de água, o que também dificulta o processo erosivo. À medida em que o tempo passa e o solo continua exposto ao *manejo predatório*, começam a surgir sinais de escoamento concentrado na superfície. O fato do plantio do cafezal ser linear e direcionado para a baixa vertente faz com que existam corredores preferenciais de escoamento d'água entre as árvores, potencializando os danos.

Uma vez estabelecidos os primeiros sulcos, sua evolução é muito mais rápida e intensa que nos argissolos. Sem a vedação em seu horizonte sub-superficial Bw (B latossólico), o processo tende a se aprofundar e se alargar, ultrapassando a fase das ravinas e gerando *voçorocas*. As *voçorocas* são processos erosivos de grande intensidade, que chegam a ultrapassar os 10 metros de profundidade e uma centena de metros de comprimento. Seu controle, ainda hoje, constitui um grande desafio para o manejo de áreas rurais e urbanas, demandando tempo e disciplina por parte dos envolvidos, sem garantias de sucesso.

Em áreas de declives elevados os problemas são ainda maiores. No Mapa 10, observamos que a ocupação da Mata já se inicia em áreas de relevo de dissecação moderada, para depois atingir trechos de dissecação fraca. Avançando em direção à sua porção norte, encontram-se áreas mais críticas, de dissecação forte e muito forte, particularmente a nordeste da região, no sistema da Serra do Caparaó. O potencial erosivo de qualquer classe de solo é ampliado em condições de declividade elevada, particularmente quando a cobertura vegetal é removida e não há os cuidados necessários para a instalação da agricultura.

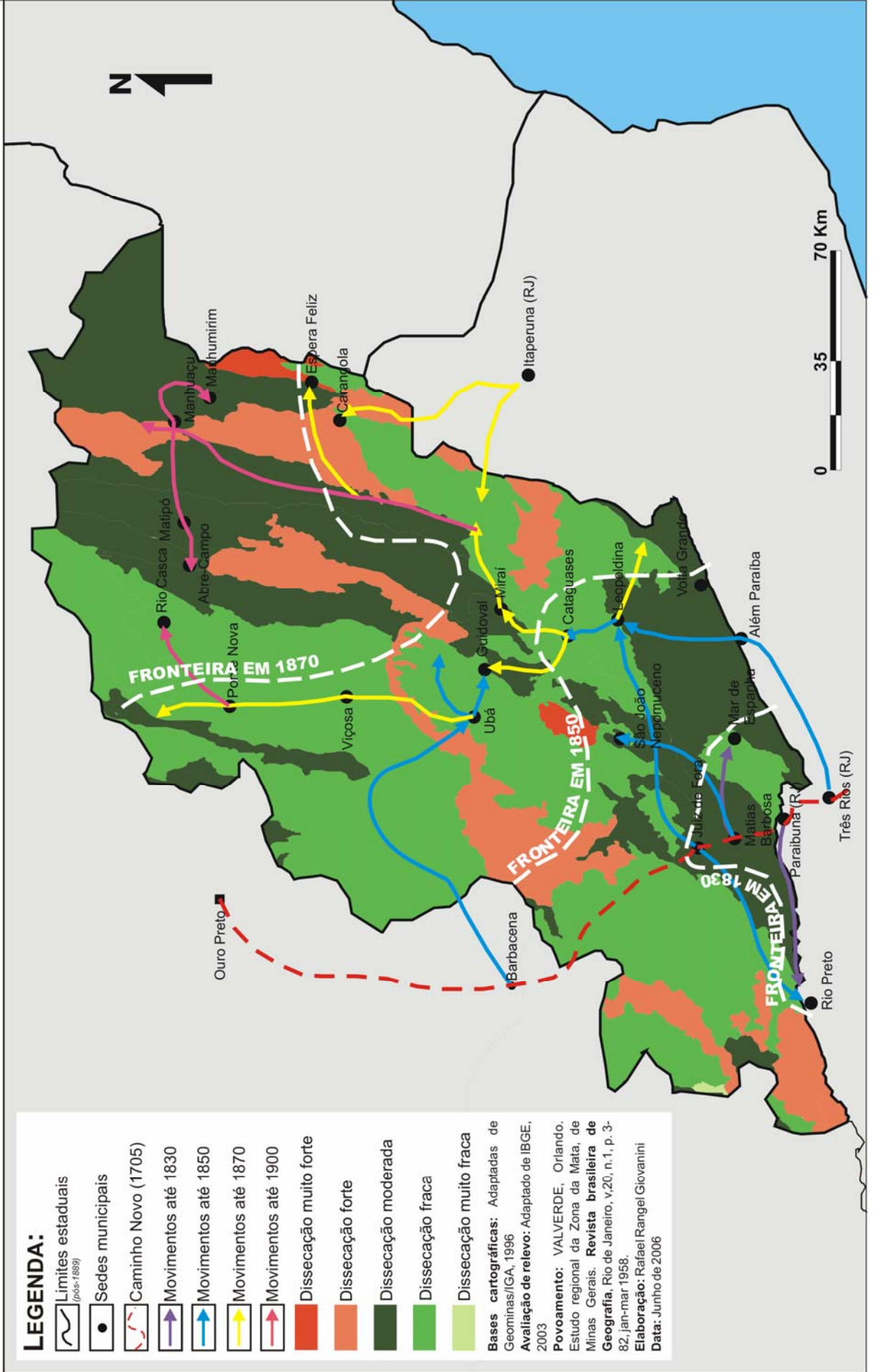
Também se destaca, no mapa, a faixa de dissecação forte com orientação aproximadamente leste-oeste, referente ao divisor de águas entre as bacias do Rio Doce e do Paraíba do Sul. Os vetores de ocupação se dividem em nordeste e noroeste em função de sua presença, bem como para espaçar da área mais crítica

---

<sup>73</sup> Para maiores detalhes, vide Capítulo 2.

# MAPA 10

## SÍNTESE ENTRE AVALIAÇÃO DE RELEVO E POVOAMENTO NA ZONA DA MATA



**LEGENDA:**

- Limites estaduais (pós-1889)
- Sedes municipais
- Caminho Novo (1705)
- Movimentos até 1830
- Movimentos até 1850
- Movimentos até 1870
- Movimentos até 1900
- Dissecação muito forte
- Dissecação forte
- Dissecação moderada
- Dissecação fraca
- Dissecação muito fraca

**Bases cartográficas:** Adaptadas de Geominas/IGA, 1996  
**Avaliação de relevo:** Adaptado de IBGE, 2003  
**Povoamento:** VALVERDE, Orlando. Estudo regional da Zona da Mata, de Minas Gerais. **Revista brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, v.20, n.1, p. 3-82, jan-mar 1958.  
**Elaboração:** Rafael Rangel Giovanini  
**Data:** Junho de 2006



das *Serranias da Zona da Mata Mineira*. Na divisa com o Rio, nas proximidades de Carangola, Espera Feliz e Manhumirim, a área de transição para o Maciço do Caparaó é o empecilho mais significante.

Os impactos ambientais não se restringiam aos solos. Por volta de 1860, já se escutavam reclamações quanto à alteração do regime de chuvas na região e a ocorrência de secas. Os jornais expressavam preocupação com o estado da lavoura, ao publicar repetidas vezes artigos sobre os avanços da Agronomia na Europa e técnicas mais racionais de plantio e aumento de produtividade. Tais artigos só passam a atrair algum interesse dos agricultores na década de 1890, quando os solos da porção sul da região já estavam praticamente esgotados.

#### b) Escravista e monocultora

Antes disso, os agricultores tinham outras preocupações mais urgentes. Blasenheim (1982, p. 48) afirma que os custos de expansão da produtividade do plantio matense, alicerçados principalmente na aquisição de máquinas de beneficiamento e na expansão da área cultivada, eram demasiado elevados mesmo para os fazendeiros mais abastados. O ritmo dos pés de café era duplamente responsável por isso: por um lado, seu tempo de maturação é longo, dado que são necessários cinco anos entre o investimento inicial e as colheitas plenas em uma fazenda nova. Por outro, o pé de café apresenta flutuações significativas em sua produtividade, alternando anos muito bons com anos de escassez. O último fator tornava difícil saber o real estado das finanças pessoais. Os cafezais não eram todos plantados ao mesmo tempo, de modo que a alternância entre anos bons e anos ruins não ocorria simultaneamente, ou com a mesma intensidade, em toda a fazenda. Da mesma forma, os anos de maior produtividade nos cafezais mais novos resultavam em rendimentos maiores do que nos cafezais mais velhos.

Observando-se uma série temporal mais longa, verifica-se um crescimento significativo das exportações de café, mesmo que de um ano para o outro pudesse haver quedas. Essa instabilidade, associada aos custos ligados à cultura do café, faz com que os fazendeiros pressionem os governos em busca de crédito. A partir de 1867, o Banco do Brasil passou a conceder empréstimos baseados na hipoteca das propriedades e dos escravos dos fazendeiros, em condições bastante favoráveis. Eram cobrados juros de 6% para amortização em 20

anos, pouco em relação aos 10% de lucros sobre o capital investido na produção do café em 1885.

Outra fonte de crédito para os produtores se dava através dos *comissários*, funcionários das casas cariocas que faziam a exportação do café. Eles vinham à Mata negociar diretamente com os produtores a compra dos grãos, e estavam sempre disponíveis para socorrer aqueles que necessitassem de dinheiro com urgência. Os volumes emprestados eram muito menores que os advindos do Banco do Brasil, mas havia as vantagens da ausência de burocracia e da disponibilidade imediata do capital. Em contrapartida, os prazos para pagamento eram mais curtos, variando entre 6 e 18 meses, com juros da ordem de 24% para os empréstimos mais curtos, e 72% para os de prazo mais dilatado. O pagamento poderia ser feito com a safra seguinte, o que estabelecia um vínculo de dependência em relação àquele comissário. Por volta de 1880, boa parte dos fazendeiros matenses devia alguma quantia a esses profissionais (BLASENHEIM, 1982, p. 49).

Também nessa época a preocupação com o crédito leva os fazendeiros a iniciarem a organização de um sistema bancário em Juiz de Fora, com implicações importantes na formação do surto industrial da cidade, no final do século XIX. Concomitantemente, eles aumentam as pressões sobre o governo para a concessão de mais créditos, temerosos da perda de seu plantel de escravos com o aumento das pressões abolicionistas.

Antes que se proclamasse a Abolição, a Mata se tornaria a região com maior plantel escravo de Minas Gerais. Juntamente com esses escravos, um grande volume de livres também foi atraído pela prosperidade da região, que passa de área praticamente desabitada a uma das maiores populações da província em menos de 100 anos.

Diversos levantamentos populacionais dão conta desse fato, dentre os quais destacamos os citados por Martins (1994) e os dados advindos do Censo de 1872, realizado em 1873 em Minas<sup>74</sup>. O ponto de partida mais próximo de 1850 está no trabalho de Martins (1994), que faz um levantamento baseando-se em uma tentativa de recenseamento efetuada pelo governo provincial mineiro entre 1854 e 1857. Os resultados são apresentados de acordo com regionalização própria do

---

<sup>74</sup> O levantamento efetuado por Martins *et. al.* (2002), relativo aos anos de 1861-62 não será utilizado por se referir a uma amostra muito pequena da população mineira do período. Como ele está temporalmente próximo ao de Martins (1994), preferiu-se esse último.

autor, em que os contornos da Zona da Mata e do Sul de Minas são praticamente idênticos aos desse trabalho. Há diferenças importantes nas demais regiões, particularmente na Metalúrgica-Mantiqueira, aqui denominada Região Central de Minas. Apesar disso, optou-se por reproduzir os dados de toda a Província, de modo a fornecer um número maior de parâmetros de comparação. A Tabela 12 apresenta esses dados.

**Tabela 12**  
**População livre, escrava e total em Minas Gerais, por regiões (1855)**

Regiões <sup>(1)</sup>	Livres		Escravos		Total	
	Total	% <sup>(1)/(2)</sup>	Total	% <sup>(1)/(2)</sup>	Total	% <sup>(1)/(2)</sup>
Metalúrgica-Mantiqueira	240.426	24,42	80.934	25,47	321.360	24,68
Sul	185.306	18,82	76.085	23,94	261.391	20,07
Jequitinhonha-Mucuri-Doce	177.900	18,07	35.352	11,13	213.252	16,38
Mata	95.279	9,68	61.502	19,35	156.781	12,04
Oeste	100.544	10,21	33.739	10,62	134.283	10,31
São Francisco-Montes Claros	85.934	8,73	7.815	2,46	93.749	7,20
Alto Paranaíba	45.431	4,62	10.486	3,30	55.917	4,29
Triângulo	24.835	2,52	8.804	2,77	33.639	2,58
Paracatu	28.737	2,92	3.043	0,96	31.780	2,44
<b>MINAS GERAIS<sup>(2)</sup></b>	<b>984.392</b>	<b>100,00</b>	<b>317.760</b>	<b>100,00</b>	<b>1.302.152</b>	<b>100,00</b>

Fonte dos dados: Martins (1994, p.8)

Utilizando como referencial os dados de 1831/32<sup>75</sup>, constantes no Capítulo 3, observamos que a população total da Zona da Mata saltou de cerca de 4% para 12% da população total da Província. Entre os escravos, o ganho é ainda mais impressionante, dado que o avanço vai de 4,89% para 19,35% dos presentes da Província de Minas. O incremento da população livre, embora expressivo, não é tão significativo, na medida em que passa de 3,69% para 9,68%. Comparado com outras regiões, verifica-se que a Mata é a quarta região mais populosa, atrás da região Metalúrgica-Mantiqueira, da região Sul e da Jequitinhonha-Mucuri-Doce. Entre os escravos ela salta para a terceira posição, atrás da região Metalúrgica-Mantiqueira e do Sul de Minas, caindo para o quinto lugar entre as populações livres, atrás das regiões acima citadas mais o Oeste.

Os números da proporção de escravos frente à população total de cada região, mostrados na Tabela 13, demonstram a importância dos escravos para a

<sup>75</sup> Em função da sub-representação da população no levantamento de população de 1831/32, optamos pela análise em função de dados relativos. De acordo com Paiva e Godoy (2002), embora os valores apurados em seu trabalho sejam menores que os reais, o percentual de escravos e livres obtido é representativo da realidade de Minas no período. A comparação com o trabalho de Maria do Carmo Salazar Martins (2002) confirma essa afirmação.

economia matense desde o início do *boom* da cafeicultura, na metade do século XIX.

**Tabela 13**  
**Participação da população livre e escrava sobre a**  
**população total das regiões mineiras (1855)**

<b>Regiões</b>	<b>Livres<sup>(1)</sup></b>	<b>%<sup>(1)/(3)</sup></b>	<b>Escravos<sup>(2)</sup></b>	<b>%<sup>(2)/(3)</sup></b>	<b>Total<sup>(3)</sup></b>
Mata	95.279	60,77	61.502	39,23	156.781
Sul	185.306	70,89	76.085	29,11	261.391
Triângulo	24.835	73,83	8.804	26,17	33.639
Metalúrgica-Mantiqueira	240.426	74,82	80.934	25,18	321.360
Oeste	100.544	74,87	33.739	25,13	134.283
Alto Paranaíba	45.431	81,25	10.486	18,75	55.917
Jequitinhonha-Mucuri-Doce	177.900	83,42	35.352	16,58	213.252
Paracatu	28.737	90,42	3.043	9,58	31.780
São Francisco-Montes Claros	85.934	91,66	7.815	8,34	93.749
<b>MINAS GERAIS</b>	<b>984.392</b>	<b>75,60</b>	<b>317.760</b>	<b>24,40</b>	<b>1.302.152</b>

Fonte: Martins (1994, p.8)

A tabela está ordenada em ordem decrescente da participação dos escravos na população total de sua região. O valor para a Zona da Mata é mais de 10% superior ao verificado para o segundo colocado na Tabela, o Sul de Minas. O fato do valor, em termos absolutos, constituir pouco mais da metade do encontrado na região Metalúrgica-Mantiqueira não obscurece o fato de que se trata de uma região onde a escravidão possuía muito mais importância que no restante de Minas. O número é ainda mais relevante quando o comparamos com os valores em 1831/32. Neles, a Mata possuía os mesmos 39% de escravos sobre a população total, mas a média para a Província era de 33% contra 24,40% em 1855. Nesse contexto, a manutenção do índice é sinal de um crescimento da população escrava em um ritmo muito superior ao restante da Província.

Martins (1994, p. 15) afirma que a explicação para esse incremento, ao menos no período entre 1835 e 1855, não estaria relacionada à expansão da cultura cafeeira. Para justificar sua afirmação, o autor recorre ao seu estudo de 1982, no qual se desenvolve uma metodologia com vistas a verificar qual o nível de exigência de mão de obra da cafeicultura matense. De acordo com o autor:

O procedimento consiste em estimar um coeficiente de trabalho por unidade de café produzido, obtendo em seguida, a partir da produção total, os requisitos de mão de obra em cada momento, sob a hipótese realista de que as mudanças na tecnologia e na produtividade ocorridas ao longo do período são desprezíveis. (MARTINS, 1982, p. 18).

Uma vez aplicado, o procedimento permite a conclusão de que:

A força de trabalho ocupada na produção e no transporte do café não passava de 1.600 escravos em 1835 (8,5 por cento do plantel da região cafeeira e 0,6 por cento do total da província), e em 1855 não chegava a 7.000 (12,7 por cento da região cafeeira e 2,2 por cento do total da província). (MARTINS, 1994, p. 16).

Se não eram utilizados nos cafezais, para onde iria o volumoso plantel escravo da Mata? Segundo o autor em foco, a Zona da Mata possuía uma agricultura diversificada, que gerava excedentes e os exportava para o Rio de Janeiro e para o interior de Minas. Uma agricultura comercial de subsistência, portanto, que geraria demanda para a compra de escravos em grande quantidade pela região. Aplicados os índices de reposição da mão de obra escrava através do crescimento vegetativo, Martins (1994, p. 17) afirma que as importações de escravos para a cafeicultura matense não chegavam a contribuir com 10% do total das importações de Minas no período, presumindo-se uma vida útil de 30 anos para os escravos.

Não é possível, dentro dos limites dessa dissertação, questionar a metodologia adotada pelo autor para estimar a necessidade de braços por parte da cultura cafeeira. É necessário afirmar, entretanto, que em nenhuma fonte bibliográfica sobre a Zona da Mata se encontra qualquer registro acerca de uma produção de alimentos suficientemente grande para justificar um aporte de mão de obra escrava de tais dimensões. Pelo contrário, repetidas vezes encontramos referências a uma produção para consumo interno da fazenda, sem disponibilização de excedentes no mercado. Em Blasenheim (1982, p. 47), por exemplo, afirma-se que o café era o único produto cultivado com vistas ao mercado nas fazendas matenses, sendo o restante destinado ao consumo interno da fazenda<sup>76</sup>. Afirmações semelhantes são encontradas em Mercadante (1973), Castro (1987) e Lamas *et. al.* (2003).

Em Andrade (2002b, p. 102), há uma citação textual de um viajante da época, referente a essa questão. Descrevendo a Fazenda Soledade, em Juiz de Fora, diz-se que:

[...] os morros estavam cobertos de rebanhos de ovelhas e gado pastando, campos de algodão e açúcar cobriam os vales, enquanto o milho e a mandioca em grandes extensões fugiam de nossas vistas. O laranjal era o maior que jamais vi em qualquer terra [...]. De todos

---

<sup>76</sup> "Coffee was not the only commodity raised in the Mata plantations during the first half century, but it was the only export product." (BLASENHEIM, 1982, p. 47).

os artigos acima mencionados, nenhum se destina ao mercado. Estes eram empregados na cultura do café, pois esta é a única colheita de que o proprietário procura tirar lucros. (KIDDER e FLETCHER, 1941, v.2, p. 154-156 apud ANDRADE, 2002b, p. 102).

De fato, parece pouco lógico esperar que os agricultores matenses invistam grandes somas de capital na aquisição de escravos, para utilizá-los na venda dos mesmos gêneros já produzidos no Sul de Minas. Lá, a agricultura escravocrata de subsistência faz sentido, na medida em que se trata do desenvolvimento de uma atividade já iniciada no século XVIII, e ampliada no século XIX. Na Mata, a fronteira estava em plena expansão a partir do impulso advindo do Vale do Paraíba, uma área cafeeira, e não havia uma ocupação significativa na região antes disso.

Os relatos ligados à aquisição de máquinas de beneficiamento do café a partir do início da década de 1860 também são um sinal de que a mão de obra escrava era necessária, em grande número, na lavoura cafeeira. Os produtores relatam um grande rol de benefícios ligados às máquinas, mas sempre destacam que sua utilização liberava escravos das tarefas de beneficiamento, colocando-os onde eram mais necessários: no campo, colhendo e tratando dos cafezais (ANDRADE, 2002b, p. 103).

As máquinas, particularmente os sistemas de despulpadores, ventiladores e separadores Lidgerwood<sup>77</sup>, também propiciavam ganhos no sentido da melhoria da qualidade do café exportado. O despulpador, especificamente, separava os grãos de café de acordo com o seu tamanho e forma, propiciando a venda de grãos pequenos e redondos, mais valorizados no mercado internacional por imitarem o café do tipo *Moka*. Os ganhos advindos das máquinas, tanto em termos de liberação de mão de obra quanto na venda de grãos mais valorizados, aumentam a capacidade de reinvestimento dos fazendeiros. A possibilidade de continuar concentrando escravos ao longo do século XIX está ligada a esse fato, bem como o estabelecimento da malha ferroviária e do surto de industrialização, tratados na próxima seção.

Assim como Martins (1982 e 1994) afirma, a importância da cafeicultura para o contexto geral da população escrava de Minas foi grandemente exagerada na

---

<sup>77</sup> Para uma análise detalhada do papel da Lidgerwood na cafeicultura brasileira, bem como da história da indústria em si, consultar: CAMILLO, Ema Elisabete Rodrigues. **Modernização agrícola e máquinas de beneficiamento**: um estudo da Lidgerwood MFG. Co. Ltd., de 1850 a 1890. 2003. 165 f. Dissertação (Mestrado em História Econômica) – Instituto de Economia, Universidade Estadual de Campinas (UNICAMP), 2003. Disponível em: <http://libdigi.unicamp.br/document/?code=vtls000305017&print=y>

literatura. O volume de escravos presente em toda a Província de Minas ao longo do século XIX não pode ser explicado somente pela cafeicultura matense, apesar de se tratar da região com maior número de escravos no século XIX. A quase totalidade das regiões mineiras era importadora de escravos, e a afirmação desse fato merece ser destacada. Mas é inegável, da mesma forma, que a Mata era a maior importadora, e parece pouco provável que os escravos que para lá se dirigiram foram comprados por outra razão que não a expansão da lavoura do café.

Nem mesmo a proibição do tráfico negreiro em 1850 abalou o ritmo do mercado de escravos da Mata. Quando ficou claro que a proibição era iminente, vários fazendeiros compraram grandes quantidades de escravos, temerosos da escassez de braços para a lavoura. Além disso, o contrabando foi relativamente comum na década de 1850 (MACHADO, 2002, p. 1), permitindo algumas importações. Quando os ingleses colocaram sua Marinha de prontidão no Oceano Atlântico em busca dos navios negreiros, contudo, as importações caíram a níveis mínimos.

É o tráfico interno a grande fonte de escravos dessa época até a abolição, em 1888. A intensidade e a direção dos movimentos de escravos internamente ao Brasil são alvo de muita discussão entre os vários autores, particularmente em relação à origem dos escravos utilizados nas áreas cafeeiras. Antes de entrarmos nessa questão, é importante saber com que dimensão populacional está se lidando, tanto em termos de livres quanto de escravos.

A fonte agora utilizada é o *Recenseamento do Império do Brasil*, que apesar de possuir 1872 como data de referência, foi realizado em Minas somente em 1873. Sem dúvidas, é a mais importante fonte de dados populacionais para o Brasil Imperial, pelo volume de população recenseada e pela cobertura espacial. Apesar de possuir falhas importantes em sua elaboração<sup>78</sup>, seus dados possuem uma confiabilidade ao menos comparável com as demais fontes aqui utilizadas.

A Tabela 14 apresenta os dados relativos à população livre, escrava e total para Minas Gerais em 1872, nos mesmos moldes da Tabela 12. Optou-se pela utilização da mesma regionalização de Martins (1994) para facilitar a comparação

---

<sup>78</sup> “O grande problema do Recenseamento de 1872 é a quantidade de erros cometidos nas fases de apuração e montagem. Com um estudo crítico realizado por Clotilde Paiva e Roberto Martins na década de 80, foi possível confirmar esses enganos. Há evidências de subnumeração no grupo de 0 a 1 ano e dupla contagem para a população acima de 100 anos.” (MELO FILHO e SANTOS JÚNIOR, 2006, p. 10). A demora na fase de apuração também pode resultar em dupla contagem dos migrantes, já que eles poderiam se deslocar durante o período de realização do levantamento.

entre os períodos, já que esse autor não disponibiliza os dados municipais necessários para a compatibilização com a regionalização aqui utilizada.

Na comparação com os dados de 1855, observamos que a população total da Zona da Mata saltou de cerca de 12% para 18,33% da população total da Província. Permanece a tendência do ganho entre os escravos ser ainda mais significativo, dado que o avanço vai de 19,35% para 25,68% dos escravos da Província de Minas. Cabe destacar que o valor da população escrava da Mata está sub-dimensionado pelo não-recenseamento da paróquia de Nossa Senhora da Glória, em Juiz de Fora. Trata-se de uma área marcadamente escravista, e que tornaria ainda mais expressivos os valores de população escrava encontrados na região.

**Tabela 14**  
**População livre, escrava e total em Minas Gerais, por regiões (1873)<sup>79</sup>**

Regiões <sup>(1)</sup>	Livres		Escravos		Total	
	Total	% <sup>(1)/(2)</sup>	Total	% <sup>(1)/(2)</sup>	Total	% <sup>(1)/(2)</sup>
Metalúrgica-Mantiqueira	408.742	24,49	93.961	25,36	502.703	24,65
Sul	314.014	18,81	79.944	21,58	393.958	19,31
Mata	278.679	16,69	95.149	25,68	373.828	18,33
Jequitinhonha-Mucuri-Doce	252.806	15,14	30.926	8,35	283.732	13,91
Oeste	150.105	8,99	32.896	8,88	183.001	8,97
Alto Paranaíba	108.199	6,48	19.611	5,29	127.810	6,27
São Francisco-Montes Claros	90.734	5,44	8.200	2,21	98.934	4,85
Triângulo	34.103	2,04	7.966	2,15	42.069	2,06
Paracatu	31.760	1,90	2.638	0,71	34.398	1,69
<b>MINAS GERAIS<sup>(2)</sup></b>	<b>1.669.276</b>	<b>100,00</b>	<b>370.459</b>	<b>100,00</b>	<b>2.039.735</b>	<b>100,00</b>

Fonte dos dados: Recenseamento do Império do Brasil em 1872. Tabulação própria.

Diferentemente de 1855, o aumento da população livre é ainda mais expressivo, passando de 9,68% para 16,69% da Província. A prosperidade das fazendas de café já instaladas, associada ao fato da Mata ainda se constituir em fronteira aberta, explicam o afluxo de pessoas para a região. Outro fator importante é o desenvolvimento de Juiz de Fora enquanto importante centro urbano e de serviços, concentrando expressiva parcela da população.

Na comparação com outras regiões, verifica-se que a Mata é a terceira região mais populosa, atrás da região Metalúrgica-Mantiqueira e do Sul de Minas,

<sup>79</sup> As paróquias de Santana das Traíras, Nossa Senhora das Dores de Guanhães Santo Antônio da Diamantina, Nossa Senhora da Conceição do Rio Manso, Santo Antônio de Gouvêa, Nossa Senhora da Penha de França, São Sebastião do Salto Grande, São Miguel de Jequitinhonha, Nossa Senhora das Dores do Aterrado, São Carlos do Jacuhy, Nossa Senhora do Patrocínio de Caldas, Santo Antônio de São José del Rey, Nossa Senhora da Glória em São Pedro de Alcântara e Divino Espírito Santo não foram recenseadas.



mesma posição ocupada em relação à população livre. A população escrava é a maior da província, ultrapassando a região Metalúrgica-Mantiqueira por pequena margem. Em pouco mais de 60 anos, a Zona da Mata passa de área parcamente ocupada para a região de maior densidade demográfica da província. A região Metalúrgica-Mantiqueira e o Sul de Minas possuem populações maiores, mas elas se espalham por uma área muito mais extensa, particularmente no último caso.

O ritmo de crescimento entre 1855 e 1873 pode ser apreendido através do cálculo da Taxa de Crescimento Geométrico Anual Médio (TCGAM)<sup>80</sup>. Minas Gerais passa de 1.302.352 para 2.039.735 habitantes, o que corresponde a uma taxa de 2,68% ao ano. O comportamento médio da Província, nesse caso, só se assemelha ao da região Metalúrgica-Mantiqueira e do Sul de Minas, surgindo grandes variações regionais tanto nos valores para a população total, quanto para a população livre e escrava.

Para facilitar a comparação entre as regiões e Minas Gerais, as TCGAMs para o período 1855-1873 são detalhadas nos gráficos a seguir. A interpretação deve ser feita com cautela, dados os problemas do Censo de 1872 e a ausência de informações mais detalhadas, no trabalho de Martins (1994), acerca da representatividade do levantamento utilizado para apreensão dos dados de 1855.

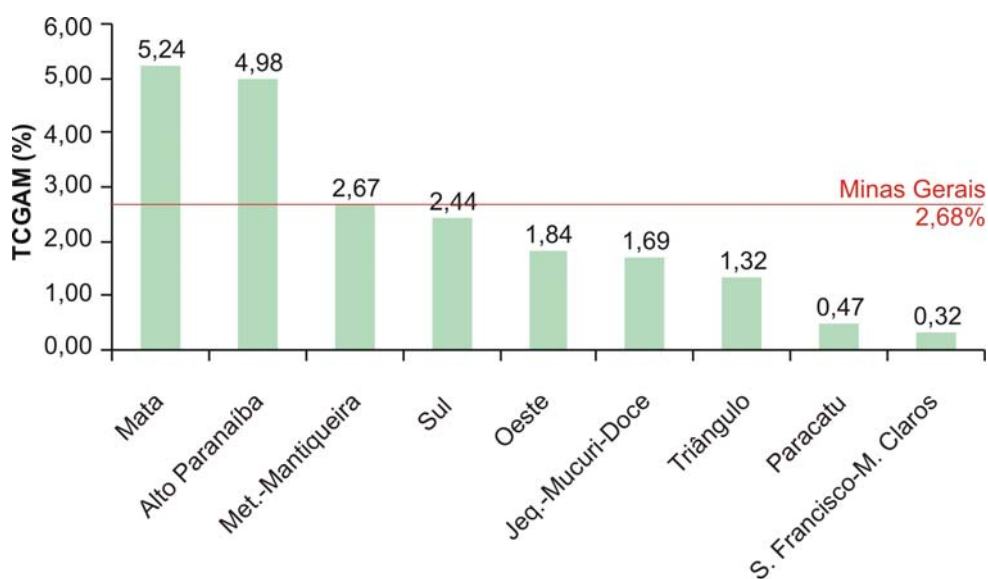
A Zona da Mata e o Alto Paranaíba se destacam enquanto as regiões com maior ritmo de crescimento, tendo em comum o fato de serem regiões de fronteira<sup>81</sup> no período, atraindo um bom número de migrantes. O aumento populacional na Mata é ainda mais expressivo, entretanto, na medida em que se parte de um valor absoluto muito superior ao do Alto Paranaíba (156.781 contra 55.917). As migrações têm peso fundamental no aumento populacional matense, tendo em vista que ele é praticamente o dobro da média da Província, e não há motivos para supor que o crescimento vegetativo regional fosse superior ao das demais regiões.

---

<sup>80</sup> O intervalo aqui considerado para o cálculo da TCGAM é de 18 anos, entre 1855 a 1873. O ano de 1872 não é utilizado, apesar de ser a data de referência do censo, porque o levantamento em Minas só se iniciou no ano seguinte.

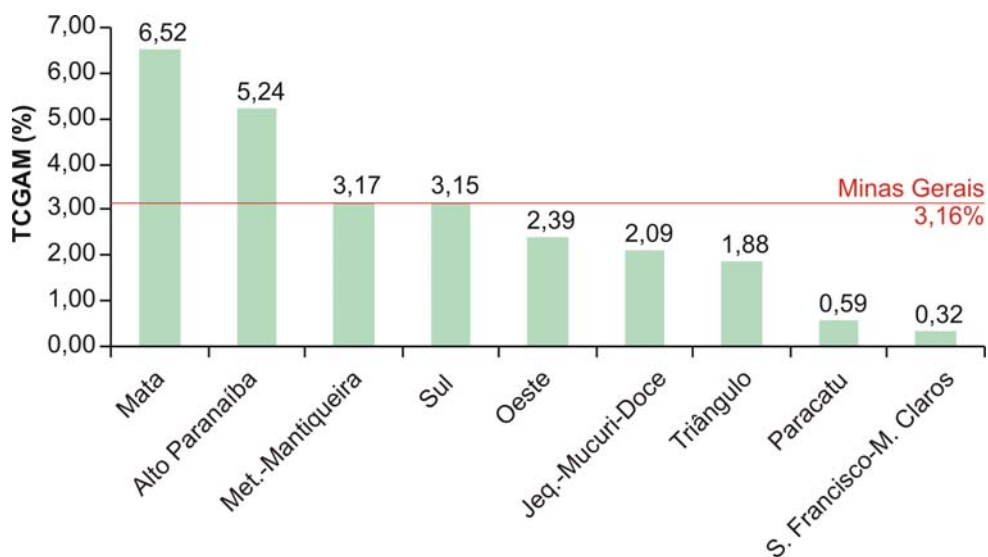
<sup>81</sup> Se na Mata o motivo de atração era a fronteira agrícola, no Alto Paranaíba a motivação era ligada à descoberta de Diamantes em Bagagem, em 1851. O surto teve curta duração, mas foi suficiente para animar o comércio da região e motivar a vinda de um grande número de escravos e livres, particularmente após o descobrimento do garimpo da Estrela do Sul (1853) e do English Dresden (1854). (MARTINS, 1994, p. 30-31).

**Gráfico 3**  
Taxa de crescimento geométrico anual médio da população total da Província de Minas Gerais entre 1855 e 1873, por regiões



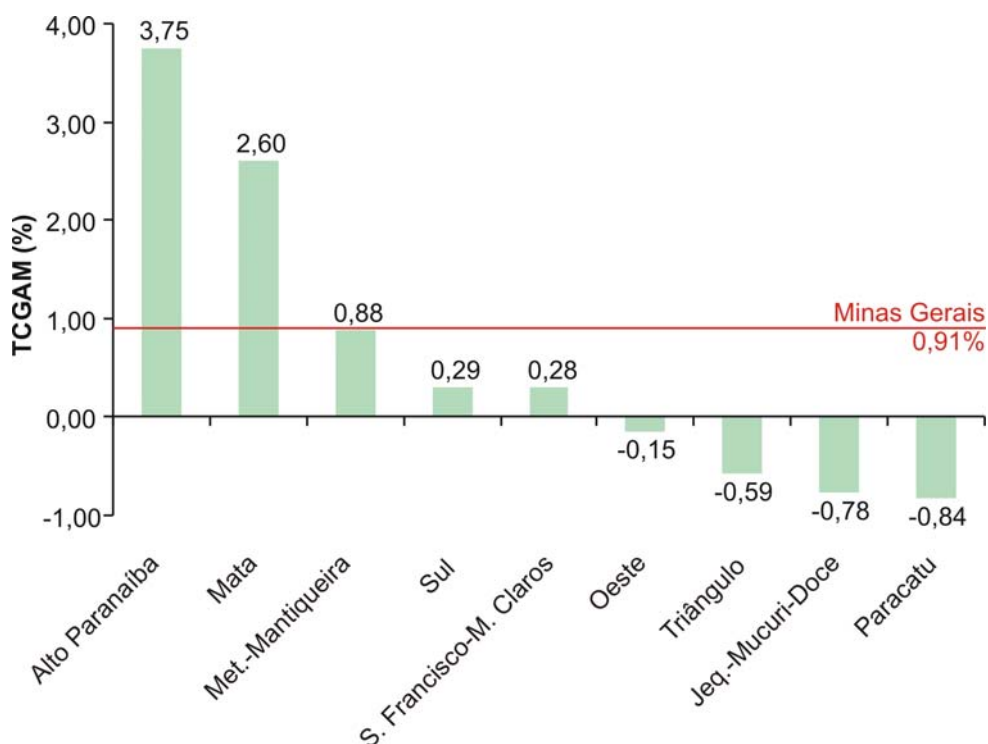
**Fonte dos dados:** Recenseamento do Império do Brasil de 1872 e Martins (1994). Tabulação própria.

**Gráfico 4**  
Taxa de crescimento geométrico anual médio da população livre da Província de Minas Gerais entre 1855 e 1873, por regiões



**Fonte dos dados:** Recenseamento do Império do Brasil de 1872 e Martins (1994). Tabulação própria.

**Gráfico 5**  
**Taxa de crescimento geométrico anual médio da população escrava da Província de Minas Gerais entre 1855 e 1873, por regiões**



**Fonte dos dados:** Recenseamento do Império do Brasil de 1872 e Martins (1994). Tabulação própria.

A taxa de crescimento da população livre da Mata é mais de duas vezes maior que a média da Província, e mesmo o Alto Paranaíba apresenta uma taxa significativamente inferior. Esse valor certamente está ligado à expansão da cafeicultura na Mata, mas não necessariamente de maneira direta. O vínculo indireto se dá através das pessoas que se dirigem a Mata para funções urbanas ligadas à cafeicultura, em especial a construção de estradas.

Entre os escravos, o crescimento é inferior ao verificado para o Alto Paranaíba, mas ainda assim é muito expressivo quando comparado com o restante da Província. Novamente, deve-se destacar que o Alto Paranaíba parte de um valor absoluto muito mais baixo em 1855, o que ressalta o volume de crescimento do plantel escravo matense. Um fator digno de nota nos dados para os escravos é o surgimento de taxas negativas em quatro regiões. Elas tanto podem ser motivadas por um dinamismo econômico insuficiente para a reposição dos escravos que

viesses a falecer quanto pela venda de escravos para outras regiões do País e da Província.

Todas as regiões apresentam perdas em relação a 1855 quando a análise é relativa a proporção de escravos em relação a população total da região. Isso se explica pela proibição do tráfico internacional, que rareou a disponibilidade desse tipo de mão de obra em todo o Brasil. A Mata, como os dados anteriormente citados já indicam, permanece como a região com maior valor, com mais de um quarto de sua população total sendo constituída de escravos. Houve uma queda significativa em relação ao período anterior, mas ela é mais motivada pelo aumento da população livre do que pela diminuição da escrava, já que essa última cresceu em ritmo superior ao da restante da Província.

**Tabela 15**  
**Participação da população livre e escrava sobre a**  
**população total das regiões mineiras (1873)<sup>82</sup>**

<b>Localidade</b>	<b>Escravos<sup>(1)</sup></b>	<b>%<sup>(1)/(3)</sup></b>	<b>Livres<sup>(2)</sup></b>	<b>%<sup>(2)/(3)</sup></b>	<b>Total<sup>(3)</sup></b>
Mata	278.679	74,55	95.149	25,45	373.828
Sul	314.014	79,71	79.944	20,29	393.958
Triângulo	34.103	81,06	7.966	18,94	42.069
Metalúrgica-Mantiqueira	408.742	81,31	93.961	18,69	502.703
Oeste	150.105	82,02	32.896	17,98	183.001
Alto Paranaíba	108.199	84,66	19.611	15,34	127.810
Jequitinhonha-Mucuri-Doce	252.806	89,10	30.926	10,90	283.732
São Francisco-Montes Claros	90.734	91,71	8.200	8,29	98.934
Paracatu	31.760	92,33	2.638	7,67	34.398
<b>MINAS GERAIS</b>	<b>1.669.276</b>	<b>81,84</b>	<b>370.459</b>	<b>18,16</b>	<b>2.039.735</b>

Fonte dos dados: Recenseamento do Império do Brasil em 1872. Tabulação própria.

A população da Zona da Mata continuou crescendo acima do nível da Província no restante do século XIX, como outros trabalhos demonstram. Dentre eles, destaca-se o de Machado (2002), que se vale da correspondência trocada entre as autoridades dos municípios matenses e o governo de Minas para obter informações sobre a população. As características intrínsecas à fonte utilizada não permitem que suas conclusões sejam tabuladas da mesma forma que as de Paiva e Godoy (2002) e Martins (1994). Apesar disso, é possível apresentar alguns dados pontuais que demonstram o ritmo de crescimento da população da Mata no período,

<sup>82</sup> As paróquias de Santana das Traíras, Nossa Senhora das Dores de Guanhães Santo Antônio da Diamantina, Nossa Senhora da Conceição do Rio Manso, Santo Antônio de Gouvêa, Nossa Senhora da Penha de França, São Sebastião do Salto Grande, São Miguel de Jequitinhonha, Nossa Senhora das Dores do Aterrado, São Carlos do Jacuhy, Nossa Senhora do Patrocínio de Caldas, Santo Antônio de São José del Rey, Nossa Senhora da Glória em São Pedro de Alcântara e Divino Espírito Santo não foram recenseadas.

particularmente entre os escravos. A Tabela 16 é um exemplo disso, em sua comparação entre a população escrava dos municípios cafeeiros da Zona da Mata e a do restante de Minas. Ao contrário do verificado no restante da Província, o número absoluto de escravos continua aumentando na Mata até a abolição.

**Tabela 16**  
**População escrava dos principais municípios cafeeiros da Zona da Mata em relação aos outros municípios da Província de Minas em 1876 e 1886**

Anos	Municípios cafeeiros <sup>83</sup>				Demais municípios				Total			
	Nº	%	Escravos	%	Nº	%	Escravos	%	Nº	%	Escravos	%
1876	10	13,89	89.902	24,57	62	86,11	275.959	75,43	72	100,00	365.861	100,00
1886	15	17,05	96.588	33,71	73	82,95	189.909	66,29	88	100,00	286.497	100,00

Não há discussão em relação ao fato de que os fazendeiros matenses dispunham de recursos, próprios ou financiados, para a aquisição de escravos. Da mesma forma, os números de 1873 demonstram que a disponibilidade dessa mão de obra no mercado, ao menos para a Zona da Mata, não constituía problema. A questão é: de onde vinham esses escravos?

Blasenheim (1982, p. 54) afirma que eles eram oriundos das áreas mineradoras da Região Central. Essa interpretação considera que um grande volume de escravos foi disponibilizado pela decadência da mineração, e que eles se deslocam para as regiões cafeeicultoras tanto da Mata quanto do Rio e de São Paulo. Martins (1982 e 1994) questiona com veemência essa idéia. Em sua análise dos dados do Censo de 1872, o autor diz que os municípios da Região Metalúrgica-Mantiqueira eram importadores líquidos de escravos até 1873, pelo menos (MARTINS, 1994, p. 29). Mesmo no período de ocupação da Mata, afirma-se que os migrantes oriundos da Região Central traziam poucos escravos consigo, e que a maior parte dos negros que chegavam à Mata eram oriundos da África, via Porto do Rio (MARTINS, 1982, p. 25). O autor não fornece nenhuma indicação das origens desses escravos após a proibição do tráfico em 1850, não obstante.

Até que uma nova geração de autores se dedicasse ao estudo da Zona da Mata, a partir de meados da década de 1990, permaneceria a dúvida acerca da

<sup>83</sup> Dos 11 municípios da Mata em 1876, apenas Piranga não era cafeeiro. Os demais, em ordem decrescente de população cativa, eram Leopoldina, Juiz de Fora, Mar de Espanha, Ponte Nova, Ubá, Rio Pomba, Rio Novo, Viçosa, Rio Preto e Muriaé. Em 1886, estes são acrescidos de Além Paraíba, Cataguases, São João Nepomuceno, Visconde do Rio Branco e Carangola, todos gerados a partir de desmembramentos dos anteriores.

origem dos escravos. Andrade (2002b) mostra que a importação de mão de obra de outras províncias era muito relevante. Através de registros do Cartório de Sarandy<sup>84</sup> entre 1875-78, vê-se que cerca de 80% dos escravos lá registrados eram provenientes do Nordeste, principalmente da Bahia. Os dados de venda do mesmo distrito mostram que 89% das vendas eram feitas para a própria Zona da Mata, com o restante sendo vendido para fora da Província.

O trabalho de Machado (2002) relativiza um pouco essas conclusões. Suas fontes são os registros de compra e venda no cartório da sede municipal de Juiz de Fora<sup>85</sup> e os dados de matrícula dos escravos, tornada obrigatória em 1872/73. Para efetuar a matrícula, seu proprietário precisava mencionar a sua origem, o que disponibiliza dados preciosos para o esclarecimento da questão.

Os registros de compra e venda demonstram que há grande predominância das transações entre proprietários de Juiz de Fora, seguidas das transações envolvendo pessoas de outros municípios de Minas, outros municípios da Mata e de outras províncias, respectivamente. Isso não quer dizer que os escravos fossem originários da própria Mata, e sim que havia um volume significativo de transações dentro do próprio município.

Relacionando-se esses dados com as matrículas dos escravos, percebe-se que dos 239 escravos negociados, 92 eram matriculados em Juiz de Fora ou na Mata, 98 em outras regiões de Minas e 49 em outras províncias. Segundo o autor, esse valor está mais próximo da realidade da região, que já dispunha de um plantel escravo significativo para ser negociado internamente, mas que não cessava de buscar mais braços em outras regiões de Minas e do Brasil (MACHADO, 2002, p. 17). A proibição do tráfico interprovincial de escravos, em 1881, faria com o que o comércio da Mata com as demais regiões mineiras aumentasse ainda mais.

Ao se analisar as afirmações dos quatro autores em conjunto, é razoável afirmar que não há a predominância destacada de nenhum movimento específico. A Zona da Mata buscava escravos onde eles estivessem disponíveis em condições mais favoráveis no momento, e isso se processou de maneira dinâmica ao longo do século XIX. Onde as oportunidades apareciam, apareciam também os capitais da Mata, seja pessoalmente ou através dos comissários.

---

<sup>84</sup> Distrito de Juiz de Fora.

<sup>85</sup> Paróquia de Santo Antônio do Paraibuna.

Inicialmente, prevaleceu o tráfico internacional, mais fácil e mais barato que retirar escravos de outras áreas do Brasil. A partir de 1850, as importações de outras províncias se tornam predominantes, sobretudo daquelas localizadas na Região Nordeste, que possuía um contingente ocioso sabidamente numeroso. A esse fluxo se junta o oriundo da região do Jequitinhonha-Mucuri-Doce. Após a proibição do tráfico interprovincial, em 1881, a Mata passa a comprar escravos de Minas como um todo, e a Região Central não será excluída desse comércio.

O predomínio de um tipo de fluxo não significa a extinção dos demais, exceção feita às proibições do tráfico internacional e interprovincial. Prova disso se dá em relação à Região Central de Minas, que transferiu escravos para a Mata desde a metade do século. Já foi mencionado que as companhias mineradoras inglesas, instaladas na Região Central desde o início dos Oitocentos, contavam com contingentes escravos muito numerosos. Por conta das dificuldades técnicas ligadas à extração, a maior parte delas não obteve lucros em seus negócios, adotando o aluguel dos cativos como forma de minimizar os prejuízos. Libby (1988, p. 95) diz que essa prática é comum na área mineradora desde o século XVIII, mas ganha maior relevância e dispersão espacial após o fim do tráfico internacional. Prova disso está em sua análise do Censo de 1872, na qual se afirma que a categoria *escravos jornaleiros*, que corresponde a cativos alugados, era mais numerosa na Zona da Mata do que em qualquer outra região de Minas.

Não é possível afirmar que todos esses escravos viessem da Região Central, mas a documentação pesquisada por Stehling (1979, p. 145) permite conhecer a origem de pelo menos parte deles. Na construção da Rodovia União e Indústria<sup>86</sup>, um grande contrato de aluguel de escravos foi firmado com as *Companhias Inglesas de Mineração de Cocais e do Congo-Sêco*. Mais de mil deles foram transferidos da Região Central para a Zona da Mata através dessa transação. Se considerarmos que o presidente da companhia construtora da estrada, Mariano Procópio, era cafeicultor de Juiz de Fora, podemos ao menos afirmar que os contratos de aluguel com as firmas mineradoras não eram uma prática desconhecida para os fazendeiros. Isso não quer dizer que as conclusões de Martins (1982 e 1994) estejam erradas, ou seja, que a Região Central não foi importadora líquida de

---

<sup>86</sup> Trata-se de uma ligação entre Juiz de Fora e o Rio de Janeiro, bancada principalmente por fazendeiros matenses. Sua história será contada mais detidamente na seção sobre transportes, ainda nesse capítulo.

escravos até o Censo de 1872, pelo menos. Mas quer dizer que mesmo durante a fase em que todas as regiões mineiras eram importadoras, a Mata tinha capacidade financeira para conseguir escravos dentro de Minas, se necessário fosse.

O tratamento dado aos escravos variava nas propriedades matenses. De maneira geral, pode-se dizer que ele estava em um patamar menos severo que o do Vale do Paraíba. Isso significa um tratamento brutal para os padrões de hoje, no qual as punições físicas por rebeldia que freqüentemente resultavam em morte, mas muito mais ameno que o da época da mineração, por exemplo. Houve casos de escravos receberem condições muito melhores, a ponto de reunirem um pequeno rendimento nas roças que cultivavam, bem como constituírem famílias com o apoio dos Senhores, embora isso não fosse predominante<sup>87</sup>.

As alforrias se tornaram mais comuns à medida que a inevitabilidade da Abolição se tornava mais clara para os fazendeiros, particularmente na década de 1880. Ao contrário do verificado em outras regiões de Minas Gerais e mesmo no Vale do Paraíba, elas foram usadas como instrumento de manutenção da ordem entre os escravos. Lacerda (2002) trata disso em detalhes, ao expor casos nos quais a chegada dos rumores sobre a abolição entre os escravos motivava o Senhor a conceder *alforrias condicionais* ou *onerosas* a eles. Depois de algum tempo de trabalho, ou do pagamento de uma taxa, os escravos poderiam ganhar a liberdade<sup>88</sup>.

Através de seus esquemas de compra e do controle eficiente dos escravos, as fazendas da Zona da Mata se valeram do trabalho escravo até os últimos instantes em que isso foi possível. O comportamento das elites matenses é análogo ao dos fazendeiros do Vale do Paraíba fluminense, e bem distinto do verificado em São Paulo. Particularmente no Congresso Agrícola de 1878, o antagonismo verificado entre as elites cafeeiras paulistas e as do Vale do Paraíba e mineiras é evidente. Os paulistas chegaram ao congresso munidos de uma proposta fechada em torno do uso do migrante estrangeiro como substituto ao escravo, ao

---

<sup>87</sup> Para maiores detalhes, vide ANDRADE, Rômulo. Apontamentos sobre a microeconomia do escravo e sua interação com a família e as solidariedades: Zona da Mata de Minas Gerais, século XIX. In: SEMINÁRIO SOBRE A ECONOMIA MINEIRA, 10:2002, Diamantina (MG). **Anais...** UFMG/Cedeplar, 2002 (Disponível em CD-ROM).

<sup>88</sup> Para maiores detalhes em relação as alforrias em Minas, consultar também: PAIVA, Eduardo França. Pelo justo valor e pelo amor de Deus: as alforrias de Minas. In: LIBBY, Douglas Coly; PAIVA, Clotilde Andrade (org.). **20 anos do seminário sobre a economia mineira: história econômica e demografia histórica**. Belo Horizonte: Cedeplar, 2002. v.2, p.313-341.



passo que os mineiros e cariocas sequer haviam iniciado as discussões acerca das reivindicações que pretendiam apresentar (LANNA, 1988).

Apesar disso, os paulistas não se opuseram às demandas mineiras e cariocas de que a libertação não fosse mais acelerada. Após a Lei do Ventre Livre, de 1871, sabia-se que a escravidão estava com os dias contados, mas os produtores das áreas tradicionais queriam prolongá-la por, pelo menos, mais 20 anos. Outro ponto de consenso em relação à escravidão era a de que os escravos só poderiam ser libertados mediante indenização<sup>89</sup>. Cerca de 50% do valor das hipotecas dos fazendeiros da Mata eram garantidas pela posse de escravos, de modo que a abolição sem indenização poderia significar um desastre.

A Lei dos Sexagenários, em 1885, alterou o panorama da questão escravista no Brasil. Recebida com profundo desagrado em todas as áreas cafeeiras, por não fornecer indenização aos proprietários, ela motivou mudanças na posição política dos cafeicultores paulistas. Agitações provocadas pela imprensa e grupos abolicionistas locais incitaram várias revoltas de escravos em São Paulo, com ocorrência de fugas em massa para a capital e para Santos (BLASENHEIM, 1982, p. 67). Percebendo que a escravidão não se sustentaria por muito tempo, os produtores paulistas radicalizam sua opção pela migração estrangeira, articulando a vinda de 90.000 imigrantes europeus em 1887 e 1888.

Na época, São Paulo já era o maior produtor nacional de café, e a sua busca bem-sucedida por uma alternativa fez com que suas elites aderissem à causa abolicionista. Sem o apoio dos paulistas, as campanhas pela escravatura capitaneadas pelo Vale do Paraíba fluminense e pela Zona da Mata foram muito enfraquecidas. De fato, em 13 de maio de 1888 foi promulgada a Lei Áurea, libertando os escravos sem prever nenhum tipo de compensação financeira para os seus ex-proprietários.

As conseqüências da abolição para a Mata foram bem menos dramáticas do que seus produtores esperavam. Conforme Blasenheim (1982) apresenta e Gontijo (1992) desenvolve, os efeitos foram muito mais *psicológicos do que econômicos*. A Tabela 17, na página seguinte, mostra que as exportações de café

---

<sup>89</sup> As discussões em torno desse tema foram intensas no Legislativo Mineiro, e por parte dos deputados mineiros na Corte. Blasenheim (1982) trata dessa questão em detalhes, entre as páginas 60 e 80 de seu texto.

caíram em 1888 e 1889, mas logo em seguida retomaram seu ritmo de crescimento. Apesar disso, os relatos dos jornais da época estão repletos de reclamações quanto ao *golpe mortal deferido em 13 de maio*, e culpar a abolição por qualquer problema enfrentado pela cafeicultura virou lugar comum entre os produtores.

**Tabela 17**  
**Exportações de café mineiras<sup>90</sup> 1820-1906**

Ano	Quantidade (em toneladas)	Valor oficial (em contos)
1820	221	23
1830	1.172	122
1840	3.506	365
1850	5.845	812
1860	8.422	3.994
1870	22.340	6.851
1875	47.356	15.627
1880	42.590	14.054
1881	80.369	30.138
1882	52.754	19.783
1883	84.128	33.336
1884	53.886	22.740
1885	62.207	27.060
1886	86.653	39.214
1887	96.868	45.222
1888	75.714	40.119
1889	69.445	38.195
1890	58.253	40.893
1891	69.634	87.056
1892	67.910	101.968
1893	62.397	90.029
1894	61.154	118.938
1895	101.023	143.352
1896	107.363	135.738
1897	172.245	137.758
1898	132.471	105.036
1899	139.954	119.489
1900	104.196	87.958
1901	188.216	97.642
1902	178.121	83.361
1903	187.276	77.692
1904	129.505	80.350
1905	137.402	58.238
1906	173.789	68.336

Fonte: Blasenheim, 1982, p. 38

Mas qual foi o caminho encontrado pela Mata para ficar alheia aos efeitos do fim da escravidão? A migração estrangeira jamais foi uma alternativa levada a

<sup>90</sup> As exportações vindas do Sul de Minas perfazem cerca de 5% do total em 1882, chegando a um terço em 1906. (BLASENHIEM, 1982, p.38)

sério pelos produtores matenses, tendo em vista suas grandes restrições ao trabalhador estrangeiro<sup>91</sup>. Imediatamente após a Abolição, os produtores passaram a oferecer salários elevados para os padrões mineiros, o que fez com que muitos trabalhadores de outras regiões começassem a migrar para a Zona da Mata. Lanna (1988, p. 94) menciona diversos relatos de reclamações de *falta de braços* para a lavoura nos jornais do Norte de Minas, origem da maior parte dos migrantes. Os trabalhadores da Região Central e do Sul de Minas eram atraídos em número bem menor, porque os salários pagos em São Paulo eram mais vantajosos. Apesar do estabelecimento de vínculos duradouros, o pagamento de salários jamais se consolidou como opção preferencial dos fazendeiros matenses. Os fluxos, pouco tempo depois, se transformaram em migrações temporárias, em que trabalhadores de várias regiões mineiras se dirigiam para a Mata na época da colheita, regressando depois disso.

A forma predominante de trabalho após a abolição foi a parceria. Lanna (1988, p. 87) afirma que negro liberto foi utilizado em grande escala, dada a sua disponibilidade no período imediatamente posterior a abolição. O artigo de Andrade (2002a) fornece subsídios que podem confirmar esse fato. O autor em foco descreve fazendas em que os negros estabeleciam famílias e cultivavam as suas roças, antes mesmo da abolição. Mesmo que essa prática não fosse muito disseminada na região, ela permite que se diga que ao menos parte dos ex-escravos não deveria ter motivação para se afastar da Mata.

A mão de obra restante viria dos grandes contingentes livres atraídos à região ao longo de toda a segunda metade do século XIX. A predominância dos regimes de parceria, meação e empreitada se estabeleceu paulatinamente a partir de 1888, sendo inegável em 1906, quando Carlos Prates fez o seu famoso relatório sobre a região. Havia vários tipos diferentes de regimes de trabalho, mas se destacavam a parceria, a meação e a empreitada. Os trabalhadores empregados nessas tarefas eram denominados *colonos* pelos proprietários.

---

<sup>91</sup> Blasenheim (1982) afirma que o nativismo dos produtores é responsável por essa postura contrária à migração, o que é confirmado por Gontijo (1992). Outro fator importante é que os migrantes trariam idéias anarquistas, e pleiteariam a compra de parte das terras, uma idéia abominável para antigos senhores de escravos. Além disso, ele acrescenta que Minas, pela migração de mão de obra das outras regiões, *não precisava dos migrantes*.

Nas parcerias, o plantio e a colheita eram responsabilidades dos colonos, que poderiam plantar cereais, particularmente milho e feijão, para o seu sustento. As fileiras entre os cafezais eram utilizadas para esses cultivos, mas ele era mais comum nas áreas abandonadas pela grande lavoura. O lucro da comercialização do café era dividido, geralmente em partes iguais, entre o colono e o fazendeiro. Se houvesse excedentes na cultura de cereais, seus lucros seriam inteiramente destinados aos colonos (LANNA, 1988, p. 88). Nas meações, os proprietários forneciam o equipamento e as sementes, sendo permitido plantar produtos para sua subsistência entre os cafezais ou em áreas abandonadas. Em troca, deveriam ceder dois terços do café colhido, com o terço restante servindo como pagamento. Nas empreitadas, os proprietários fixavam um valor por quantidade de café colhida, pagando os colonos após a venda dos grãos.

Vários autores, a exemplo de Valverde (1958), Lima (1981) e Lanna (1988) citam o Relatório Prates de 1906 para afirmar que os regimes de parceria, em suas variadas formas, foram a resposta possível para uma economia em crise, que não podia pagar salários a seus trabalhadores. Dentre eles, destaca-se o trabalho de Lanna (1988), que apresenta como justificativas a baixa capitalização dos cultivos matenses, quando comparados com seus equivalentes no Oeste Paulista, e os malefícios do regime de parceria. Dentre eles, os mais importantes estariam ligados ao fato de que o colono dedicava mais atenção à suas roças do que aos cafezais, o que diminuía a produtividade dos cultivos.

Toda a tese de Gontijo (1992) é dedicada a questionar esse argumento, e os dados por ela apresentados são convincentes. O período de maior lucratividade da cafeicultura matense se deu após a abolição, entre 1890 e 1897, o que é atestado por vários trabalhos. Sendo assim, mesmo quando os produtores *podiam* pagar salários, os modelos intermediários entre escravidão e assalariamento prevaleceram, sem prejuízo para a rentabilidade ou a produtividade dos cafezais. Blasenheim (1982), embora não trate diretamente desse assunto, fornece diversos subsídios para uma interpretação similar.

Seja como for, o fato é que a Lei Áurea não teve impactos econômicos profundos sobre a Zona da Mata, tais como os verificados no Vale do Paraíba fluminense, onde a produção entrou em colapso. Da mesma forma, não trouxe impactos na estrutura agrária, uma vez que não houve parcelamento de terras

imediatamente após o fim da escravidão. O impacto espacial mais relevante foi a intensificação dos fluxos migratórios, já iniciados antes da escravidão, conforme demonstrado na análise do Censo de 1872. No geral, sua consequência mais importante é a adesão da quase totalidade dos proprietários ao movimento republicano, à reboque dos impactos psicológicos da abolição. Sem a sustentação da elite agrária do País, o Império resistiu apenas por mais um ano e meio.

Impactos muito mais significativos estão relacionados à alta dos preços do café. Começando na década de 1870, mas se intensificando no final da década de 1880, ela modificou completamente a estrutura produtiva das propriedades matenses. Os grandes espaços dedicados à produção de gêneros para o sustento das fazendas foram substituídos por mais cafezais (MERCADANTE, 1973, p. 93). Por se restringirem às áreas dos colonos, pôs-se fim à auto-suficiência matense, causando uma alta generalizada no custo de vida. Para os proprietários, era mais vantajoso comprar seus alimentos no Sul do Brasil do que usar terras para subsistência.

A escala desse problema acabou se tornando estadual, à medida que a Mata continuava atraindo migrantes. Ao mesmo tempo em que diminuía a quantidade de mão de obra disponível para a produção de subsistência em algumas regiões, em função da migração, a Mata parava de produzi-los. Essa conjunção de fatores fez com que Minas passasse a ter que importar alimentos de outras regiões do País. Como se verá na seção seguinte, as melhorias nos transportes a partir de 1861 têm muito a ver com esse processo.

Outra mudança importante se deu no volume de impostos arrecadados em Minas. Sua captação se dava através dos impostos de exportação, arrecadados tanto na fronteira do Rio com Minas quanto no porto do Rio, totalizando 11% do valor do café. Os métodos de coleta variaram bastante nesse período, indo desde 4% em Minas e 7% no Rio, 11% no Rio, 11% no Rio pago pelos exportadores, entre outros métodos, discutidos em detalhe por Blasenheim (1982). A obrigatoriedade da apresentação de recibos de pagamento dos impostos para que o café fosse exportado gerava todo o tipo de especulação, de modo que, em alguns períodos, o café da Zona da Mata recebeu dupla taxação no Porto do Rio. Lanna (1988, p. 41) explica como se dava esse problema, citando um presidente da Província de Minas:

Os agentes fiscais “da província do Rio de Janeiro recusam as guias de café passadas pelas recebedorias desta província, sob o fundamento de serem falsas, obrigando assim os portadores a pagar o imposto integral na mesa provincial de exportação, como se o café fosse da produção fluminense”. Essa polêmica tem por base a forma como era calculado o valor do imposto de exportação. No Rio de Janeiro as cotações eram alteradas quase semanalmente, enquanto em Minas Gerais as alterações ocorriam em períodos mais longos, em geral mais de um ano. Com isso os cafeicultores fluminenses, próximos à fronteira mineira, preferiam passar o seu produto pelas recebedorias mineiras. Os cariocas alegando esse fato estabelecem a dupla taxação, recusando a validade das guias mineiras.

Os fazendeiros da Mata perderam muito dinheiro em terras cariocas através da dupla taxação, motivo de numerosa correspondência entre os governos das duas províncias. Será somente na República, mais precisamente em 1894, que uma solução mais conveniente é encontrada. No tempo do Império, todos os impostos eram arrecadados pelo Governo Central, que os distribuía, de acordo com a sua vontade, entre as províncias. Com a República, esses impostos passaram a ficar no estado de Minas, que teve sua arrecadação em muito multiplicada na década de 1890. A participação do café da Mata sobre as finanças provinciais chegou aos 80% nos primeiros anos do governo republicano.

Na verdade, desde o período do Império a Mata era de fundamental importância para as finanças mineiras, o que é comprovado pelos esforços da Província em provê-la de uma infra-estrutura adequada de transportes. Não se pode dizer, entretanto, que o poder político dos cafeicultores matenses cresceu proporcionalmente ao aumento de sua importância econômica. Os líderes tradicionais da Região Central e os políticos do Sul de Minas permaneciam influentes e prontos para aproveitar os eventuais tropeços dos fazendeiros da Mata. É a articulação entre os interesses desses três grupos que espalhará os efeitos da prosperidade matense por uma área muito mais ampla que a compreendida por seus limites regionais.

#### 4.1.2 Além das fazendas

Os lucros da lavoura do café não só proporcionaram uma vida confortável aos grandes fazendeiros da Mata, mas também condições de reinvestimento e diversificação de seus negócios. A aquisição ou aluguel de mais escravos, bem como a obtenção de máquinas de beneficiamento, capazes de obter mais lucro com os mesmos grãos e as mesmas técnicas de plantio utilizadas desde 1809 faziam parte dos esforços de reinvestimento. Apesar do manejo predatório, eles foram suficientes para que as fazendas conseguissem aumentar continuamente sua produção e seus lucros com o café, auxiliados pela presença ainda comum de terras virgens e dos altos preços do grão no mercado internacional.

A diversificação, por sua vez, consistiu no investimento em melhorias nos transportes e no desenvolvimento de um surto industrial na Mata, concentrado em Juiz de Fora. No caso das estradas, houve impactos diretos sobre a cafeicultura, que ganhou uma forma mais rápida e mais barata de escoar seus produtos, mas o surto industrial, apesar do envolvimento direto de muitos fazendeiros, não trouxe impactos para as fazendas, até por estar muito concentrado espacialmente.

A evolução dos transportes e da indústria na Zona da Mata possui uma importância que vai além da região. Por seu pioneirismo, elas criam parâmetros e apresenta caminhos para as tentativas que se seguiram, e que em muitos casos aprendem com os seus erros.

##### a) Das mulas às locomotivas

O quadro natural da Zona da Mata nunca deixou de um desafio à produção cafeeira, mesmo em seu apogeu. Terrenos declivosos, solos pobres, erosão e mudanças climáticas fizeram parte de sua história desde cedo, mas sempre foram vistos como um efeito colateral necessário à expansão dos negócios. Se não havia prejuízo, para que se preocupar com melhores técnicas agrícolas?

O quadro natural também gerava sérios empecilhos para o desenvolvimento dos transportes na Mata, por seus declives e suas chuvas. Diferentemente do manejo agrícola, no entanto, os problemas ligados às estradas

resultavam em prejuízo econômico imediato aos fazendeiros, recebendo atenção especial desde cedo. Os custos do transporte através das mulas eram elevados, o deslocamento era lento e os riscos de perda de mercadorias eram grandes. Esses fatores prejudicaram o ritmo de acumulação dos fazendeiros durante toda a primeira metade do século XIX.

As iniciativas no sentido de minimizar esses problemas vêm desde cedo. No Capítulo 3, por exemplo, vimos que os proprietários fizeram tentativas importantes no sentido de facilitar as ligações necessárias para a exportação de seu produto. A principal delas é a reforma da Estrada Paraibuna, em 1836. O ponto culminante de seus esforços é um projeto maior e mais ambicioso: a construção da Rodovia União e Indústria, capitaneada pelo fazendeiro Mariano Procópio. Sua idéia original era a de construir uma estrada *macadamizada*, tal qual as que tanto o impressionaram na Europa, entre a margem esquerda do Rio Paraíba do Sul e o Rio das Velhas. A autorização para tal foi concedida pelo imperador D. Pedro II em agosto de 1852, garantindo privilégio de exploração da estrada por 50 anos, mediante sua construção, com recursos próprios, segundo traçado aprovado pela Coroa<sup>92</sup>. Após a legalização dos contratos<sup>93</sup> pela Assembléia, em janeiro de 1853, forma-se a Companhia, com capital de cinco mil contos de Réis distribuídos em dez mil ações, compradas com entusiasmo por fazendeiros da Mata e do Rio beneficiados com a obra.

Foram contratados engenheiros franceses e, principalmente, alemães para a elaboração dos estudos técnicos relativos à estrada. Nessa fase, o projeto é alterado para que se estendesse até a cidade de Petrópolis, ligando a estrada ao Caminho da Serra da Estrela e, conseqüentemente, ao Rio de Janeiro. Em um de seus relatórios aos acionistas, em 1862, Procópio afirma que a construção do ramal adicional foi oferecida à Companhia União e Indústria e à Companhia Mauá, tendo sido recusada pela última em função das dificuldades técnicas inerentes a passagem pela Serra da Mantiqueira. Sentindo-se pressionado pelo governo, Procópio aceita a tarefa, mesmo sabendo que nenhum lucro poderia ser esperado. (STEHLLING, 1979, p. 124).

---

<sup>92</sup> A Coroa não dispunha de um órgão de planejamento das estradas, tarefa que era deixada sob inteira responsabilidade dos construtores, mas se reservava ao direito de aprovar ou não os projetos.

<sup>93</sup> O contrato de concessão de privilégio, bem como diversos outros documentos referentes à Companhia União e Indústria, encontram-se *transcritos* em Stehling (1979).



Não deveria ser difícil o convencimento, já que se tratava do estabelecimento de uma estrada em ótimas condições entre os cafeicultores e o porto por onde seu produto era exportado. Na verdade, ele nem sequer foi necessário, de acordo com o que Stehling (1979, p. 124) conseguiu apurar nos Anais da Câmara dos Deputados. À Sessão do dia 5 de março de 1864, encontra-se o seguinte discurso:

Não foi a instância dos poderes públicos, e menos por coação, que a Companhia União e Indústria incumbiu-se da tarefa ingrata do prolongamento da estrada até Petrópolis. Antes, foi seu diretor quem espontaneamente (*sic*) aceitou esse encargo, firmando o contrato de 1856 com a Província do Rio de Janeiro, o qual era pelo mesmo Diretor reputado "Vantajoso a todos os respeitos" para a empresa (*sic*), na frase de seu relatório desse ano, a página 6, onde lê-se a exposição da série de quatro motivos que demonstram essa vantagem, assim como o voto de agradecimento que pelo mesmo contrato o Diretor dirigia a Presidência do Rio de Janeiro (pág. 7). Portanto, se em 1856, firmando esse contrato, a empresa (*sic*) considerava-o funesto, teve o cuidado de não o manifestar, afirmando antes a sua vantagem a todos os respeitos, e esta afirmação oficial basta para ressaltar os Governos Geral e das Províncias da responsabilidade pelos erros e desgraças que aliás tão estranhamente se ocultavam, e que só agora se confessam publicamente para obter-se a encampação.

Antes de detalharmos as desgraças a que o deputado se refere, é importante saber que a construção da estrada foi iniciada somente em 1856, na cidade de Petrópolis. As dificuldades em se ultrapassar a Mantiqueira fizeram com que, mediante um empréstimo contraído em Londres, o projeto fosse concluído em 1861, com 141 Km dotados de postos de descanso a cada 20 Km. Neles, era possível encontrar hospedagem, estábulo e equipe de manutenção da estrada. Segundo Melo (2002, p. 178), trata-se do maior empreendimento rodoviário executado no século XIX. O ramal em direção à Região Central de Minas jamais recebeu o macadame, mas a sua conservação foi efetuada pela empresa até 1869.

Um inspetor da Coroa, cujo relatório é transcrito por Stehling (1979, p. 142), afirma que as condições de tráfego eram muito boas, a manutenção era adequada e as pontes eram construídas "com grande arte". As estações, por sua vez, não dispunham de luxos, mas eram adequadas ao embarque de cargas e passageiros. Ambos eram feitos através de carruagens, e havia limites rígidos de peso a serem respeitados, de modo a garantir a conservação da estrada.

Os quatro dias de viagem foram reduzidos a *nove horas*, contribuindo para a multiplicação das exportações verificada entre 1860 e 1870. Seus ramais

secundários, não macadamizados mas em condições melhores que as estradas anteriormente presentes, ligavam Juiz de Fora a Ubá, Posse a Aparecida, Serraria a Mar de Espanha e Paraibuna a Flores. Destes, o mais importante certamente era o que ligava Ubá a Juiz de Fora, dada a importância dos dois centros para a produção cafeeira.

A consolidação de Juiz de Fora como entreposto comercial da Zona da Mata é uma consequência direta da instalação da rodovia. Desde os tempos da Estrada Paraibuna a função já era exercida pela cidade, mas sua influência aumentará muito em função da localização das oficinas e da sede administrativa da União e Indústria, que coletava todo o café produzido na Mata e o transportava, em veículos próprios, até Petrópolis. (GIROLETTI, 1988). O mesmo autor mostra dados que confirmam que, além de concentrar o café a ser vendido, Juiz de Fora concentrava as importações de bens de consumo vindos do Rio, revendendo-os para o restante da Zona da Mata. Também se deve destacar a chegada dos artífices alemães para a construção da estrada, desde meados da década de 1850, seguida da fundação da Colônia Agrícola D. Pedro II, formada quase que inteiramente por germânicos.

Apesar de seus impactos sobre a economia matense serem duradouros, a Companhia União e Indústria teve vida curta. Os problemas começaram em 1867, quando os trilhos da Estrada de Ferro Dom Pedro II (EFPII) chegaram a Entre-Rios<sup>94</sup>, no Rio de Janeiro. O traçado da linha férrea era paralelo ao da rodovia, mas seus fretes eram mais baratos, com capacidade de carga muito maior. Mariano Procópio, influente na Corte, consegue um acordo de baldeação no qual todo o café da Zona da Mata era transportado pela rodovia até Entre-Rios, de lá sendo embarcado nos vagões da ferrovia.

O acordo previa também que a extensão da EFPII em terras mineiras poderia se dar sobre o traçado da União e Indústria, caso fosse necessário. Sabendo que isso inviabilizaria o futuro da estrada, Procópio consegue que a companhia seja encampada pelo governo, através da própria EFPII. Ao convencer os demais acionistas a aceitarem a venda, Procópio garante para si um posto na direção da estrada de ferro, o que ocuparia até a sua morte, em 1872. A

---

<sup>94</sup> Atual Três Rios (RJ).

deterioração da rodovia depois da venda é rápida, se tornando intransitável por volta de 1892 (BLASENHEIM, 1982, p. 114).

Mas ninguém na Zona da Mata se ressentiu disso, uma vez que o grande veículo do momento era a ferrovia. O desenvolvimento desse meio de transporte no Brasil:

[...] se processou maciçamente na segunda metade do século XIX. Foi a própria economia cafeeira escravocrata que gestou no quadro do Estado Imperial as condições para a implantação desse setor.” (MELO, 2002, p. 175).

Tais condições envolviam uma legislação favorável, criada em 1852, que:

[...] assegurava aos acionistas das estradas de ferro juros de 7% (isto depois de 1857) sobre o custo estimado da ferrovia. Essa garantia vigorava pelo prazo da concessão (50 a 90 anos), mas ao final de 30 anos o Governo se reservava o direito de resgatar a estrada de ferro. Além da garantia de juros, as companhias tinham privilégio de explorar as terras vizinhas à ferrovia numa faixa variável de 20 a 30 Km de cada lado dos trilhos em toda a sua extensão. As empresas contavam ainda com isenção para importação de trilhos, máquinas e equipamentos (material rodante) e gratuidade no transporte do carvão. (MELO, 2002, p. 175).

O desenvolvimento das ferrovias era um desafio de grandes dimensões em qualquer país do mundo. Por isso, os incentivos concedidos pelo governo brasileiro somente imitavam as benesses oferecidas pelos governos europeus ansiosos em ver seus territórios cortados pelos trilhos. Somente a concessão da faixa privilegiada às margens da ferrovia constitui uma inovação brasileira nesse sentido.

A formação da ferrovia Mauá é o primeiro empreendimento do gênero no Brasil, seguido da abertura da Estrada de Ferro Dom Pedro II (EFPII), em 1855. Somente a partir do momento em que o governo encampa a EFPII, antes de sua primeira década de funcionamento, o desenvolvimento ferroviário brasileiro ganha ritmo. Interessado em aumentar a integração regional do Brasil pelos trilhos, o governo geral investe maciçamente na ferrovia, dirigindo sua linha-tronco para Minas Gerais e São Paulo, em busca do interior do Brasil. O estatuto da companhia previa liberdade para a construção de ramais que se ligassem ao seu tronco principal, desde que se dirigissem em direção diferente do mesmo. A soma desse dispositivo com as vantagens oferecidas pelo governo em termos de garantias de juros motivou um verdadeiro *boom* ferroviário. Construir um pequeno ramal passava a ser um

ótimo negócio, uma vez que as companhias podiam ser vendidas no mercado com lucros de 5 a 10%.

A primeira estação ferroviária em Minas foi inaugurada em 1869, em Mar de Espanha, no sul da Mata. Seus trilhos faziam parte do tronco principal da EFPIL, que em 1876 chegou à Juiz de Fora. Nesse intervalo de tempo, entretanto, muitas ferrovias menores foram criadas, a reboque dos incentivos citados acima e das pressões da Zona da Mata sobre o Governo de Minas.

A maior parte desses pequenos ramais eram ligações entre o interior e a EFPIL, e seu desenvolvimento era concentrado espacialmente na região. Conforme dito na sessão anterior, a maior parte da arrecadação da província era proveniente do café matense, e seus deputados não se importavam de lembrar seus colegas disso, caso eles reclamassem que suas cidades não eram atingidas pelos trilhos. Como resultante, Blasenheim (1982, p. 118) mostra que 11 das 25 concessões de ferrovias emitidas pelo Governo mineiro na década de 1870 foram destinadas à Mata, que possui cerca de 5% da área do estado. Em 1884, a malha ferroviária matense era de 602 Km, contra 269 Km no Sul de Minas e 135 Km na região Central.

Apesar da necessidade de concessão para a construção das ferrovias, nenhum tipo de planejamento a respeito de seus traçados era feito. Acrescente a isso o fato de que o Governo mineiro garantia um subsídio adicional por quilômetro construído, e o resultado é que as construções foram ainda mais incentivadas, mesmo que seus traçados não fizessem sentido algum. Frequentemente, as bitolas utilizadas nas ferrovias secundárias eram incompatíveis entre si e para com a EFPIL. Essa última utilizava uma bitola de 1.6m, mais resistente que a de 1 m utilizada na maioria das ferrovias privadas da Mata, mas tinha custo mais elevado e era francamente inadequada para o relevo da região. (BLASENHEIM, 1982, p. 123). Além disso, havia diferenças em relação ao material rodante, o que forçava as companhias a estocarem grande quantidade de peças diferentes para a manutenção de seus ramais.

A real causa dos problemas era o envolvimento dos grandes cafeicultores na construção das ferrovias. Blasenheim (1982, p.132-133) afirma que eles subestimaram os custos de construção e manutenção das estradas, bem como superestimaram as quantidades de café a serem transportadas. Os traçados, por sua vez, frequentemente tinham a intenção exclusiva de passar pelas portas das

fazendas de seus proprietários. Tudo isso fez com que ferrovias muito próximas competissem entre si pelos fretes, em um processo prejudicial à Zona da Mata e oneroso aos cofres públicos.

A crise desse sistema antecede a crise da cafeicultura, tendo como marco temporal os problemas envolvendo a Leopoldina<sup>95</sup>, uma estrada de ferro privada originalmente capitalizada pelos produtores da Zona da Mata. Envolvida em uma desastrosa política de aquisições na década de 1880, bem como em intermináveis lutas políticas em Minas e no parlamento carioca, sua história simboliza o caos que se instalou no desenvolvimento ferroviário da região mineira e do Vale do Paraíba fluminense, onde ela também operava. Seu ponto culminante, já influenciado pela crise do café, é 1901, quando a garantia de juros é suspensa e “a União, diante da sangria das despesas públicas, iniciou um processo de resgate das ferrovias”. (MELO, 2002, p. 187).

O desenvolvimento ferroviário da Zona da Mata tem conseqüências espaciais diretas. A primeira delas, muito clara em função do que foi relatado acima, é a de que a integração regional não foi favorecida como deveria. Ao privilegiar produtores e não localidades, as pequenas aglomerações urbanas da Mata não tiveram a chance de se desenvolver em função da ferrovia<sup>96</sup>.

O raciocínio que embasava as concessões era o de que a estrada de ferro deveria passar nos locais onde haviam riquezas para serem transportadas. Na Mata, nenhum lugar era mais rico que Juiz de Fora desde o segundo quartel do século XIX. A chegada dos trilhos torna a cidade ainda mais hegemônica no cenário matense, centralizando os mercados de atacado e varejo, que obrigatoriamente tinham que passar por ela antes de atingirem o restante da região.

A concentração de mão de obra especializada graças à ferrovia tem conseqüências análogas. Com vistas a proteger o suprimento de mão de obra da lavoura, o uso de escravos era proibido tanto na construção como na operação das ferrovias. Como os ramais para o interior da Mata geralmente eram extensões partindo da cidade, foi nela que se concentrou a maior parte da mão de obra livre

---

<sup>95</sup> MELO (2002) e, principalmente, BLASENHIEM (1982) relatam em detalhes a história da Leopoldina. Por escapar aos objetivos desse trabalho, ela não será contada aqui.

<sup>96</sup> Para maiores detalhes a esse respeito, vide: NOGUEIRA, Marly. *Sete Lagoas: a dinâmica funcional de um lugar na rede urbana de Minas Gerais*. 2003. 291 f. Tese (Doutorado em Geografia) - Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro. Nesse trabalho, a autora apresenta a Estrada de Ferro Central do Brasil, herdeira da EFPIL na República, como um fator essencial para a compreensão do posterior desenvolvimento de Sete Lagoas.

necessária à construção dos trechos. Isso fomenta um mercado interno que terá muita importância para o desenvolvimento posterior da cidade, mas ocorre em detrimento dos demais centros regionais, que tinham na cafeicultura a única atividade relevante. O próprio traçado das linhas, centralizado em Juiz de Fora, ao invés de patrocinar desenvolvimento autônomo, reforçava o vínculo e a dependência em relação ao pólo regional.

As falhas no planejamento e na execução das ferrovias matenses, bem como o baque causado aos cofres provinciais, criam uma oportunidade que os políticos de outras regiões, particularmente os do Sul de Minas, não hesitarão em aproveitar. Particularmente após a crise da Leopoldina, deputados de outras regiões propõem uma mudança de foco nas concessões ferroviárias: ao invés dos trilhos seguirem a riqueza e o progresso, eles deveriam *levar* a riqueza e o progresso às regiões que ainda não os tinham. Como o grosso da arrecadação de impostos advinha da cafeicultura da Mata, pode-se dizer que outras regiões passam a receber as ferrovias através de subsídios custeados pelo café matense. Esse assunto será retomado na seção relativa aos transportes no Sul de Minas.

Os aumentos das exportações verificados na Tabela 17 têm causas variadas, mas é inegável que os transportes desempenharam um papel importante, ao viabilizarem o escoamento de produções cada vez maiores a custo mais baixo. Conforme debatido por Lima (1981, p. 14-15), o transporte ferroviário não só era muito mais rápido, como seus custos eram cerca de seis vezes menores que o do transporte por mulas. Outro fator de aumento nas quantidades produzidas é o abandono dos cultivos de subsistência por parte dos grandes fazendeiros, citado anteriormente. Ele só é possível pelas melhorias nos transportes, que rompem o isolamento relativo das fazendas matenses a custos relativamente baixos. Como o acesso ao mercado havia se tornado mais fácil, e os preços do café eram especialmente compensadores, era economicamente racional buscar os alimentos no mercado e dedicar maiores áreas ao plantio do grão. Enquanto a alta dos preços de mantivesse, os produtores conseguiriam grandes lucros com essa prática, que terá conseqüências desastrosas depois de 1897.

No conjunto, percebe-se que as caóticas ferrovias da Mata só trouxeram lucros para os produtores. Contudo, não era algo que poderia ser sustentado para sempre, pois se os produtores lucravam, as ferrovias e os Governos Geral e Provincial passavam perto da bancarrota para honrarem as garantias de juros e

subsídios. O pensamento de curto prazo é um traço comum na História da Mata, seja quando se desrespeitam os limites do meio natural para a prática agrícola, seja quando se constroem ferrovias.

A estrutura de transportes da Mata no final do século XIX é apresentada pelo Mapa 11, na página seguinte. Ele é originado a partir da adaptação de um mapa histórico do Atlas do Brasil de 1909, elaborado pelo Barão Homem de Melo. Apesar de sua data de publicação estar no século XX, o levantamento de dados que deu origem a seus traçados foi feito no final do século XIX. Suas linhas, com o auxílio de programas de cartografia digital e da bibliografia aqui consultada, foram adaptadas sobre o contorno atual de Minas Gerais.

#### b) O desenvolvimento industrial

O germe da industrialização mineira está no século XIX, com o desenvolvimento de experiências pioneiras na Região Central. Três eram os ramos predominantes: a siderurgia, a mineração subterrânea e a produção de têxteis, tal como desenvolvido por Libby (1988) e Paula (2001). A primeira se sustentava em bases eminentemente arcaicas, oriundas da mistura das tradições europeias e africanas, com predomínio do uso de escravos como mão de obra. A segunda, por sua vez, estava alicerçada nas técnicas mais avançadas disponíveis na Europa, mas mantinha um vínculo muito forte com a escravidão, empregando grande número de cativos em suas operações.

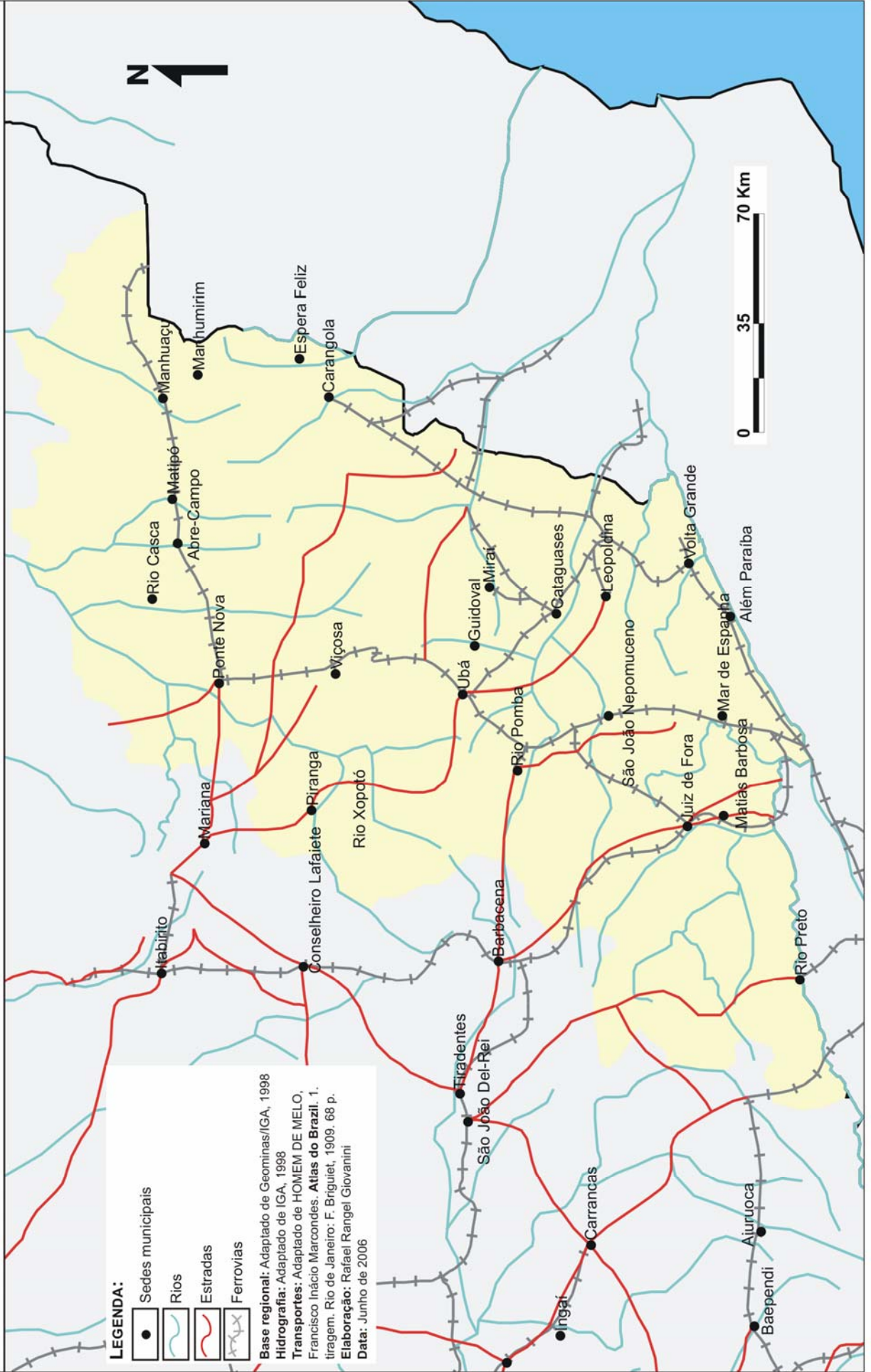
A indústria têxtil se diferencia significativamente das anteriores. Primeiramente, por ter antecedentes artesanais no interior das fazendas mineiras desde o período colonial. É no Império que serão gerados excedentes suficientes para exportação para outras províncias, e mesmo alguma exportação para mercados externos é obtida. A tradição de uso da mão de obra livre, principalmente feminina, é um marco importante na caracterização dessa atividade.

Em meados do século XIX, começa-se a agrupar teares artesanais em galpões destinados exclusivamente para esse fim, em um embrião do desenvolvimento da indústria têxtil mineira. Mas somente em 1872 se dá o impulso principal para a industrialização mais típica da Minas Oitocentista: a inauguração da fábrica do Cedro, pela família Mascarenhas, no município de Sete Lagoas. Antes dela, as proto-indústrias têxteis mineiras eram muito pouco capitalizadas,

# MAPA 11

## MAPA DE TRANSPORTES DA ZONA DA MATA

(ADAPTADO DO ATLAS DO BARÃO HOMEM DE MELO - 1909)



**LEGENDA:**

- Sedes municipais
- Rios
- Estradas
- Ferrovias

Base regional: Adaptado de Geominas/IGA, 1998  
Hidrografia: Adaptado de IGA, 1998  
Transportes: Adaptado de HOMEM DE MELO, Francisco Inácio Marcondes. *Atlas do Brazil*. 1. tiragem. Rio de Janeiro: F. Briguiet, 1909. 68 p.  
Elaboração: Rafael Rangel Giovanini  
Data: Junho de 2006



Empregavam pequenas quantidades de mão de obra e, de maneira geral, não se sustentavam por muito tempo no mercado. A partir da década de 1870, os empreendimentos industriais, capitaneados pela indústria têxtil, passaram a se espalhar mais por Minas. O mais importante foco desse espalhamento se dá na Zona da Mata, com o surto industrial de Juiz de Fora.

O desenvolvimento mais intenso da industrialização juiz-forana se dará após o período compreendido por essa dissertação, entre os anos de 1908 e 1930. Apesar disso, é interessante observar os movimentos iniciais dessa atividade, já que sua origem está diretamente associada ao capital cafeeiro e ao arranjo espacial por ele gerado, excessivamente concentrado em Juiz de Fora. Nessa seção, se tratará dos fatores que atraíram a indústria para a cidade, bem como de suas características iniciais.

Para iniciar a argumentação, podemos afirmar que:

O surto industrial de Juiz de Fora tem seu capital originado, direta ou indiretamente no seu núcleo fundamental, ou seja, a própria acumulação do capital cafeeiro realizada no espaço regional. Este se desenvolveu efetivamente a partir do final da década de 1880 e início da década de 1890, quando se verifica o predomínio de médias e grandes empresas, com produção em série, tecnologia relativamente avançada, grande produtividade e concentração de mão-de-obra. Neste momento estabeleceram-se unidades propriamente fabris que vão ter no trabalho assalariado a forma predominante de extração do produto excedente. (PAULA, 2001, p. 74).

O marco inicial da industrialização de Juiz de Fora, segundo Giroletti (1988), foi a construção da rodovia União e Indústria, dado que o arranjo espacial gerado pela estrada propicia a concentração de atenções e investimentos em Juiz de Fora. Esse fato garante a cidade o acúmulo dos elementos necessários a organização da produção industrial, a saber: capitais, mão de obra e mercado consumidor.

Em relação aos capitais, o autor em foco elenca uma série de atividades ligadas à cafeicultura e a estrada que, em conjunto, permitiram o acúmulo de recursos suficientes para o surto industrial. Reafirma-se a importância da consolidação de Juiz de Fora como o principal centro comercial da Mata, onde todo o café era reunido para venda e transporte para o Rio. Da mesma forma, a cidade se torna a praça privilegiada para onde se deslocam aqueles que querem adquirir os produtos vindos do Rio. Com o crescimento da cafeicultura, o entreposto regional se

tornou estadual<sup>97</sup>, uma vez que Juiz de Fora se firma como o maior e mais próspero município de Minas.

O mesmo autor mostra que, em 1861, a cidade já contava com a terceira maior arrecadação de Minas, atrás de Ouro Preto e São João del Rei, para em 1870 já ser a primeira nesse quesito. Até o final do século, Juiz de Fora terá uma arrecadação significativamente superior a de qualquer município, inclusive os demais localizados na Mata (IGLESIAS, 1958, p. 191). A dotação orçamentária resultante fez com que se investisse em melhorias urbanas, como a elaboração da planta da cidade e a construção de escolas, incentivando a construção civil local.

O café também fomenta o surgimento de um setor bancário local, cuja concentração espacial em Juiz de Fora era decorrência direta da presença da estrada. De acordo com Iglesias (1958, p. 194):

Em 12-7-87, instalava-se em Juiz de Fora o Banco Territorial e Mercantil de Minas. No ano seguinte, em 11 de julho, inaugurava-se a agência de Ouro Preto. O Banco do Crédito Real de Minas Gerais teve Assembléia de instalação em 23-1-89, reconhecimento em 22-8-89 e só começou a funcionar em 5-9-89, também na cidade de Juiz de Fora.

Apesar de serem inicialmente destinados ao atendimento exclusivo da lavoura, esses bancos disponibilizam crédito de maneira simplificada em relação aos seus congêneres no Rio de Janeiro, até pelos vínculos estabelecidos com a elite local. O Banco de Crédito Real, após a autorização para concessão de crédito a outros setores, em 1898, foi financiador de importantes projetos industriais na cidade.

A chegada do transporte ferroviário em 1876 não afetou em nada o poderio de Juiz de Fora, “pelo contrário, suas funções de centro econômico polarizador da Zona da Mata foram reforçadas” (GIROLETTI, 1988). A chegada de trabalhadores livres ligados à sua construção e manutenção, conforme mencionado anteriormente, também gera impactos positivos para o desenvolvimento de Juiz de Fora enquanto importante centro urbano mineiro.

A presença de mão de obra livre com qualificação adequada também está ligada a Companhia União e Indústria. Embora ela se valesse de mão de obra predominantemente escrava, contratou-se um bom número de artífices alemães, pagando salários relativamente elevados. À medida que a empresa entrou em

---

<sup>97</sup> Ou mesmo nacional: GIROLETTI (1988) afirma que algumas áreas do estado de Goiás eram atendidas pelo comércio de Juiz de Fora.

decadência, muitos deles tinham juntado capitais suficientes para montar pequenas indústrias. Essa contribuição é ainda expandida pela formação da Colônia Agrícola D. Pedro II, que fixaria uma série de alemães nas proximidades de Juiz de Fora, muitos deles com experiência anterior em manufaturas na Europa.

A produção de materiais de construção, ferragens, cerveja, móveis e couro para atendimento dos colonos se estabelece pouco depois de sua chegada, em 1857, conforme relatado por Stehling (1979). Trata-se de indústrias de pequeno porte, relativamente pouco capitalizadas, mas que estabelecem parâmetros e incentivos para as que viriam a seguir, disseminando a percepção de que a cidade dispunha de mão de obra qualificada. Isso seria um fator decisivo para a atração de capitais externos, de acordo com Giroletti (1988), e faria com que Juiz de Fora se tornasse uma localização privilegiada para investimentos industriais.

Além dessas pequenas indústrias, o capital “estrangeiro” também investiu em empreendimentos de maior porte, como a Companhia Industrial Mineira, conhecida como *Fábrica dos Ingleses*, em 1883. Iglesias (1958, p. 108) mostra que a empresa era um projeto de grande porte, ao concentrar 120 funcionários em uma fábrica estimada em 600 contos, produzindo cerca de 25 mil quilos de algodão por mês.

Os brasileiros se mantiveram relativamente afastados dessa primeira fase da industrialização. Constituem exceções os investimentos de alguma forma ligados a Bernardo Mascarenhas: a Cia. Mineira de Eletricidade e a Tecelagem Bernardo Mascarenhas. A localização de ambas era decorrente da sua visão de que a cidade se tornaria a *Manchester mineira*, pelas facilidades de transporte e de qualificação da mão de obra.

Enquanto a tecelagem era uma experiência conhecida para o industrial, a Cia. Mineira de Eletricidade, por sua vez, era a primeira hidrelétrica da história do Brasil. Sua criação tinha a intenção primeira de fornecer energia para a Tecelagem e para a iluminação pública da cidade, antes feita a gás. Depois de um início repleto de problemas em 1889, a companhia conseguiu alguma estabilidade no fornecimento, propiciando o uso dos primeiros motores elétricos industriais do País em 1898. Mas a estabilidade não será uma característica da empresa, cujo fornecimento de energia era de baixa qualidade, com crescimento irregular e mesmo retração da produção em alguns períodos (PAULA, 1976).

Mesmo antes da abolição, o mercado consumidor da Zona da Mata era respeitável no período áureo da exploração cafeeira, quando se considera os

setores de alimentos e ferramentas. Com a abolição, Giroletti (1988) afirma que uma parcela crescente de pessoas passava a consumir produtos industrializados, apesar do predomínio dos regimes de parceria ao assalariamento. A própria cidade de Juiz de Fora, com seus 55 mil habitantes em 1890, era uma compradora de produtos alimentícios, como cerveja e laticínios, e dos bens relativos à construção civil e melhorias urbanas.

Esse dois últimos mercados eram incentivados diretamente pelas pretensões dos cafeicultores em ter uma cidade que espelhasse a sua riqueza. Blasenheim (1982), ao descrever seus hábitos, mostra que era *importante* ter uma casa de final de semana em Juiz de Fora, onde eles se reuniam com seus pares. Talvez por isso, antes de 1890 a cidade já dispunha de transporte público de passageiros e cargas, telégrafo, telefone e serviço de água a domicílio.

Esse tipo de consumo, entretanto, era suprido principalmente pelas pequenas indústrias. As de porte médio e grande exportavam a maior parte de sua produção para o restante do estado de Minas e parte de Goiás, sendo que algumas delas vendiam em mercados como o do Rio de Janeiro e São Paulo. A dependência dos mercados externos é um traço forte da industrialização juiz-forana desde seus primeiros momentos, e terá influência decisiva para o seu desenvolvimento, no século XX, e para a sua decadência, a partir de 1930.

## **4.2 O COMPASSO DE ESPERA**

### **4.2.1 Economia e população**

Como vimos, a cafeicultura matense experimentou extraordinário crescimento ao longo da segunda metade do século XIX, concentrando capitais e mão de obra para se tornar a região mais dinâmica de Minas no período. Essa posição, na primeira metade dos Oitocentos, era ocupada pelo Sul de Minas, com a sua *agricultura comercial de subsistência*.

A perda da hegemonia sulista é vista como decadência econômica por alguns autores, dentre os quais se destaca Lenharo (1979), que associa fatores políticos aos econômicos para traçar o perfil da economia sul-mineira do período. De acordo com o autor, boa parte das elites da região estava associada ao projeto dos *liberais moderados*, partido dominante no governo regencial no período que se

segiu à abdicação de D. Pedro I, em 1831. A presença de alguns dos fazendeiros mais prósperos no mercado carioca, discutida no Capítulo 3, garantia a eles acesso facilitado às discussões na Corte, bem como a ascensão a postos importantes no governo provincial. Sua queda, a partir do Regresso Conservador em 1837, teria implicações econômicas diretas na visão do autor em foco. GRAÇA-FILHO (2002, p. 287-288) sintetiza a interpretação de Alcir Lenharo acerca da economia sul-mineira da segunda metade do século XIX da seguinte forma:

[...] a trajetória do Sul de Minas é descrita como a da perda gradual de sua importância econômica a partir de meados do século XIX, refletindo a ascensão dos barões de café e o descenso político dos liberais moderados na Corte, que possuíam uma forte representação entre a elite sul-mineira. A revolta liberal de 1842 marcaria o momento decisivo desse refluxo político, cuja base econômica havia sido minada pela concorrência com novas áreas produtoras de subsistência que surgiram em Minas, além do avanço da participação de São Paulo, Goiás, Rio Grande do Sul e de pequenos produtores fluminenses.

A percepção de uma crise para a economia do Sul de Minas a partir de 1842 não é compartilhada por todos. Graça Filho (2002), por exemplo, questiona o trabalho de Lenharo pela vinculação direta entre a esfera política e a econômica. Esse autor menciona que a maior parte das elites envolvidas no levante de 1842 teve anistia total, o que não justificaria uma desarticulação dos setores produtivos regionais. Da mesma forma, afirma-se que os impactos da concorrência com outras áreas não foram tão intensos, posto que as variações no volume de mercadorias exportadas se deram por outros fatores, relacionados principalmente às secas e pragas eventuais.

A queda nos preços dos produtos de subsistência no mercado carioca após 1850 e o advento do café da Zona da Mata na pauta de exportações ajudam a explicar as razões pelas quais a percepção de crise se disseminou. Os baixos preços resultaram em uma queda no nível de rendimento dos fazendeiros da região, que tinham na Corte o seu principal mercado consumidor. O aumento das exportações de café matense, por sua vez, diminuiu a participação relativa do Sul de Minas no valor das exportações mineiras a níveis muito menores, e que continuaram a cair até a década de 1870.

Esses dois fatores, embora demonstrem que a economia sul-mineira não mais ocupava a posição hegemônica de outrora, não são sinônimos de decadência, ao menos não nos termos colocados por Lenharo (1979). Os dados aqui elencados

permitem uma interpretação alternativa. O Sul de Minas não teria entrado em decadência, com desarticulação das estruturas produtivas existentes, e sim dado lugar a uma região dotada de um produto mais rentável e que garante maior dinamismo a sua economia. Trata-se da superação do Sul de Minas pela Zona da Mata, e não de um retrocesso da economia sulista.

Ao traçar os quadros de conjuntura da economia de São João del Rei ao longo de todo o século XIX, Graça Filho (2002) fornece subsídios importantes para comprovar essa interpretação. Na ausência de dados sobre a economia sul-mineira como um todo, a periodização do autor sobre o entreposto comercial mais importante da região será utilizada como um referencial de sua situação econômica, a partir do qual serão acrescentadas as informações disponíveis para outras localidades.

Iniciando a análise pelo período entre 1850 e 1860, verifica-se uma alta generalizada dos preços dos produtos de subsistência, motivada pela escassez da oferta. A disponibilidade de suínos no mercado é reduzida por força de uma epidemia que atingiu os rebanhos no período entre 1853-1855. Como resultado, os produtores passam a investir mais em gado bovino. Outro fator que traz danos à pecuária suína é a queda nas safras de milho, base da sua alimentação. A situação é agravada pela grave seca do ano de 1860. Encontram-se registros, na imprensa local, de que escravos de São João del Rei foram vendidos para as fazendas cafeeiras do Vale do Paraíba fluminense.

A partir de 1860 até 1866, as condições climáticas voltam a ser favoráveis, o que restabelece as condições de produtividade dos cultivos e faz diminuir o valor de venda dos produtos no mercado. Por volta de 1864, encontram-se reclamações nos jornais de São João del Rei acerca do encarecimento da mão de obra escrava. Com o fim do tráfico negreiro internacional em 1851, concomitantemente à forte expansão da cultura cafeeira no País, há uma grande demanda pelos escravos já presentes no País, o que faz aumentar os seus preços. A conversão de áreas de agricultura em pastagens foi um expediente utilizado para se escapar aos altos preços da mão de obra escrava, dado que essa atividade exige um número menor de trabalhadores. Há que se observar que tais reclamações não são mencionadas em nenhuma das obras relativas à economia da Zona da Mata. Isso não significa que a alta não tenha acontecido na região, e sim que a lucratividade da cafeicultura fez com que ela não merecesse a mesma atenção por

parte dos fazendeiros matenses e, conseqüentemente, daqueles que se dedicaram ao estudo da região.

Uma característica intrínseca às fazendas de agricultura comercial de subsistência torna o período entre 1850 e 1866 especialmente penoso para os fazendeiros do Sul de Minas. Nas fazendas monocultoras, os cultivos de subsistência avançam sobre o cultivo comercial sempre que há queda nos preços do produto de exportação, minimizando os prejuízos através da manutenção da escravaria com recursos próprios. As fazendas escravistas da região não tinham essa opção, dado que sua exportação consistia em produtos de subsistência. Além disso, na:

[...] agricultura mercantil de subsistência a venda dos produtos era imperiosa, mesmo nas conjunturas de baixa de preços. Tendencialmente, nesses momentos desfavoráveis, ao invés de contrair a área cultivada, a fazenda escravista de alimentos se esforçaria para amenizar as perdas através do aumento da quantidade cultivada, tal como na economia camponesa. (GRAÇA-FILHO, 2002, p. 304).

Apesar disso, os efeitos de uma crise de preços sobre a lavoura de subsistência são muito menos dramáticos que os verificados na lavoura de exportação. Como os preços dos primeiros geralmente se mantêm em patamares pouco elevados em relação aos últimos, as variações da renda regional nas crises são pequenas. Um ciclo de alta nos preços de milho, por exemplo, não traz impactos de maior intensidade para a economia regional, dado que seu valor de venda é baixo. Em ciclos de baixa de preços, o mesmo se verifica: não há uma crise aguda, dado que o valor de venda jamais esteve em patamares capazes de alterar a dinâmica econômica regional.

Nos cultivos de exportação, pelo contrário, as variações de preços tendem a ter intensidades e impactos muito mais dramáticos. Utilizando o café da Zona da Mata como exemplo, verifica-se que as altas geraram grandes mudanças na economia da região, na forma do estabelecimento de uma estrutura ferroviária de monta, um surto industrial e um incremento significativo de população. Uma crise de preços, entretanto, gera efeitos igualmente intensos no sentido contrário, causando desarticulação das estruturas produtivas e queda brusca no nível de renda, como demonstrado na seção final desse trabalho.

O período entre 1866 e 1875 é marcado pela melhoria nas condições de transporte, graças à interligação entre o ramal da EFPII e a rodovia União e

Indústria, o que facilita o acesso ao Rio de Janeiro. Trata-se de uma alteração importante na rota das exportações sul-mineiras drenadas por São João del Rei, que passavam a procurar o entroncamento com Juiz de Fora e a Rodovia União e Indústria ao invés de irem pela estrada do Comércio até o Rio de Janeiro. Os preços estão em alta, mas a concorrência com as áreas produtoras de subsistência de São Paulo, Goiás, Rio Grande do Sul e dos arredores do Rio de Janeiro faz reduzir os efeitos disso para os agricultores.

Dados elencados por Oliveira (1989) demonstram que o período se caracteriza por uma recuperação dos ânimos dos fazendeiros sul-mineiros, ligada à alta dos preços e à chegada do café a região. Os produtos sul-mineiros encontravam boa aceitação em São Paulo e Rio, bem como em outras localidades mineiras fora da região. O comércio entre os municípios do Sul de Minas também era significativo. Na figura abaixo, podemos visualizar quais eram os mercados predominantemente atingidos pela coleção de localidades elencadas por Oliveira (1989). A toponímia foi atualizada para os nomes correntes dos municípios.



**Figura 7:** Mercados preferenciais do Sul de Minas em 1874



Observa-se que não há um padrão espacial claro no acesso aos mercados, com a presença de municípios de todas as categorias nas mais variadas porções da região.

Destaca-se a exportação de fumo para o Rio e São Paulo, capitaneada pelos municípios de Areado, Cristina e Baependi. Algodão, rapaduras, aguardente, cereais, queijo e toucinho também eram exportados para essas províncias, tal como era feito na primeira metade do século XIX. O mercado interno de Minas era abastecido pelos mesmos produtos, com o destino preferencial sendo a Região Central de Minas, através do entreposto de São João del Rei. As águas minerais não eram exploradas mais intensamente porque o acesso às fontes ainda era relativamente difícil, de acordo com Oliveira (1989, p. 36).

O plantio comercial de café chega ao Sul de Minas nesse período, concentrando-se nos municípios limítrofes com São Paulo. As primeiras informações sobre exportação de grãos vêm de Jaguari<sup>98</sup> e Pouso Alegre. Já em 1874 Oliveira (1989, p. 47) menciona um vultuoso cultivo em Santa Rita de Caldas. De acordo com Costa (1995, p. 18), o café era plantado com as mesmas técnicas utilizadas no Oeste Paulista, o que significa um avanço expressivo em relação ao cultivo matense, ligado às práticas do Vale do Paraíba. Os paulistas do Oeste eram mais receptivos às inovações, o que lhes garantiu maior produtividade mesmo em áreas em que os solos não eram férteis (CAMILLO, 2003, p. 80). Esse fato está ligado à utilização de máquinas carpideiras e arados, inovações que só seriam utilizadas na Mata após a crise da cafeicultura, já no século XX (CARRARA, 1999).

A proximidade entre sulistas e paulistas se dá através de vínculos de origem e parentesco entre as duas áreas. Boa parte dos fazendeiros paulistas já haviam morado em Minas Gerais antes, assim como muitos fazendeiros sul-mineiros possuíam origens em São Paulo. Contudo, a vinculação entre as economias paulista e do Sul de Minas não se deu de maneira automática, sendo objeto de disputas políticas importantes.

Em relação ao quadro natural, os cafezais sul-mineiros se estabeleceram inicialmente em áreas *muito similares* às da Zona da Mata, com solos da mesma

---

<sup>98</sup> Atual Andradas.

classe<sup>99</sup> e dissecação moderada ou fraca. O avanço posterior dos cultivos, entretanto, se dá em áreas com declividades muito mais amenas, embora os solos possuam as mesmas características de carência de nutrientes. É importante frisar que tanto a Mata quanto Sul apresentam condições naturais muito inferiores às do Planalto Paulista. Lá, os solos estão entre os mais férteis do Brasil, e as declividades são insignificantes na maior parte dos casos.

A expansão da cafeicultura no Sul não se dará com o mesmo vigor do verificado na Mata, por uma combinação de fatores relacionados ao quadro natural e ao estágio de ocupação das áreas em foco. Como vimos, o café chega à Mata através da expansão dos cultivos do Vale do Paraíba. Por força da técnica predatória de manejo, que esgotava rapidamente os solos, novas terras eram sempre necessárias, e não havia alternativas melhores no território carioca. A Mata era uma região predominantemente inabitada, com grande quantidade de áreas virgens a serem ocupadas, o que constituiu um ambiente propício para as necessidades da cafeicultura carioca.

A introdução do café no Sul, por sua vez, é um extravasamento dos cultivos de São Paulo. Apoiados em técnicas de plantio mais racionais, os cultivos paulistas não possuem um ciclo útil tão curto quanto os do Vale do Paraíba, mas ainda assim a expansão da fronteira é rápida. Contudo, ela não está direcionada para o interior de Minas Gerais, e sim para a continuidade da exploração do Planalto Paulista. Isso se explica pelos menores atrativos das terras do Sul de Minas, que são menos férteis e mais declivosas que as *Terras Roxas* paulistas. Outro fator importante é que a agropecuária de subsistência, comercial ou não, ocupava grande parte das terras do Sul. A antiguidade da ocupação fazia com que não houvesse uma fronteira tão aberta quanto a paulista, na maior parte de seu território. Por fim, o Sul de Minas ainda não era atendido por uma rede de transportes tão desenvolvida.

Apesar do ritmo reduzido em relação à expansão inicial matense, a proporção de café plantado no Sul só aumenta desde que o cultivo é introduzido. Deve-se destacar também que o cultivo sulista se assentava em bases mais

---

<sup>99</sup> Classe dos latossolos, variando somente o tipo: Latossolo Vermelho Distrófico no Sul de Minas, Latossolo Vermelho-Amarelo Distrófico na Zona da Mata.

sustáveis, o que eventualmente lhe garantirá o posto de maior produção mineira do grão<sup>100</sup>. A Tabela 18 demonstra essa afirmação.

**Tabela 18**  
**Composição regional das exportações de café entre 1818-1884**  
**(anos selecionados, porcentagens do volume físico exportado por Minas)**

Ano	Origem das exportações (%)		
	Zona da Mata	Sul de Minas	Resto de Minas
1818-19	99,7	0,0	0,3
1842-43	99,9	0,1	< 0,1
1844-45	100,0	0,0	< 0,1
1847-48	99,8	0,2	< 0,1
1880-51	99,8	0,2	< 0,1
1867-68	99,7	0,2	< 0,1
1881-82	97,0	2,8	0,2
1882-83	97,0	2,8	0,2
1883-84	93,1	6,4	0,4

Fonte: MARTINS (1982, p.17)

O período entre 1875 e 1884 é marcado por outro ciclo de baixa nos preços. A ligação de São João del Rei aos trilhos da EFPII, via Estrada de Ferro Oeste de Minas, aumenta o afluxo de produtos cariocas, causando problemas para as manufaturas instaladas na cidade. “O fato indica a efetiva ligação entre São João del Rei e o Rio de Janeiro, fortalecendo a sua dependência em relação aos fornecimentos da praça carioca e rompendo a barreira geográfica que servia de proteção às manufaturas regionais.” (GRAÇA-FILHO, 2002, p. 301). Apesar disso, há um aumento na prosperidade dos comerciantes são-joanenses, que revendem seus produtos para boa parte do Sul de Minas.

No período seguinte, entre 1884 e 1891, há um incremento nos investimentos por conta da expansão do comércio no período anterior. A Abolição trouxe apenas uma desorganização momentânea das atividades econômicas, logo suplantada pela vinda de imigrantes italianos e pelo uso dos ex-escravos como funcionários nas fazendas. Ainda nessa fase, surge a Companhia Industrial Sanjoanense, produtora de têxteis, e a Companhia Agrícola e Industrial Oeste de Minas, produtora de vinhos e cerâmica.

Há poucas referências à industrialização do Sul de Minas na bibliografia, aliás, um traço comum a todas as atividades econômicas desenvolvidas na região na segunda metade do século XIX. As raras menções encontradas estão em trabalhos

<sup>100</sup> O Sul de Minas ultrapassa a produção matense na década de 1920, de acordo com Blasenhein (1982).

gerais sobre a industrialização mineira, ofuscadas pelos esforços da Região Central e, particularmente, pelo surto industrial de Juiz de Fora. De acordo com MIRANDA JÚNIOR (1990), as características gerais da indústria sulista não a individualizavam em relação às demais tentativas mineiras da época. Predominam os empreendimentos de pequeno porte e baixa capitalização, concentrados em setores tradicionais como o têxtil e o alimentício. São dignos de nota os municípios de Lavras, Baependi, São João del Rei e Campanha, mencionados por Lima (1981) por estarem entre os 20 com maior número de empreendimentos em 1907<sup>101</sup>. Antes disso, somente encontramos a referência de Iglesias (1958, p. 109), reconhecidamente incompleta, retirada de um Almanaque de 1884. Nele, se tem:

[...] notícia de fábricas no sul da Província: de chapéus — 8 (a principal é a de São Gonçalo da Campanha); de tecidos — "são numerosíssimas..."; de velas de cera — "47 lugares em que se fabricam..."; de sinos e metais — 1, em Campanha; cigarros — numerosas e em quase todos os lugares.

No último período analisado por Graça Filho (2002), entre 1891 e 1900, destaca-se o fortalecimento dos vínculos com o Rio de Janeiro. Através de gráficos elaborados pelo autor, verifica-se que a cada variação ocorrida nos preços cariocas, havia uma variação semelhante no comércio de São João del Rei. Os relatos de escassez de farinha de trigo e sal no mercado local estão diretamente ligados às turbulências políticas no governo de Floriano Peixoto, que desorganizaram a administração da Estrada de Ferro Central do Brasil (EFCB), nome dado a EFDII após a Proclamação da República, em 1889.

No conjunto, percebe-se que a economia do Sul de Minas não perdeu dinamismo em relação ao que se verificava antes. Houve sim adaptação às novas condições econômicas da Província, com a hegemonia destacada da Zona da Mata e a pressão por ela exercida no mercado de escravos, mas os centros produtores tradicionais não se desarticulam, chegando inclusive a ensaiar uma industrialização incipiente no final do século.

Parte dessa adaptação do Sul de Minas a nova dinâmica econômica é percebida em seus dados de população, presentes nas tabelas<sup>102</sup> a seguir.

<sup>101</sup> Essa informação é a que possui a data do limite temporal dessa dissertação, dentro da bibliografia consultada.

<sup>102</sup> Os dados apresentados são os mesmos constantes nas Tabelas 11 a 16, bem como nos gráficos 3, 4 e 5. Sua rerepresentação simplificada aqui se dá apenas com o objetivo de facilitar a leitura do texto. As observações relativas às amostras e regionalizações permanecem válidas aqui.

**Tabela 19**  
**População livre, escrava e total em Minas Gerais,**  
**na Zona da Mata e no Sul de Minas (1855)**

Regiões <sup>(1)</sup>	Livres		Escravos		Total	
	Total	% <sup>(1)/(2)</sup>	Total	% <sup>(1)/(2)</sup>	Total	% <sup>(1)/(2)</sup>
Sul	185.306	18,82	76.085	23,94	261.391	20,07
Mata	95.279	9,68	61.502	19,35	156.781	12,04
<b>MINAS GERAIS<sup>(2)</sup></b>	<b>984.392</b>	<b>100,00</b>	<b>317.760</b>	<b>100,00</b>	<b>1.302.152</b>	<b>100,00</b>

Fonte: Martins (1994, p.8)

Na comparação com os dados de 1831/32, relatados no Capítulo 3, percebe-se que observamos que a população total do Sul de Minas, que correspondia a 25,99% da população da província, passa a corresponder a apenas 20,07%. Essa queda é mais relevante entre a população livre, que era de 26,24% do total da província e passa a 18,82%. Não há dados precisos para justificar uma queda dessa magnitude, mas é possível elaborar algumas hipóteses. O desenvolvimento da cafeicultura na Mata, uma região limítrofe, pode ter atraído migrantes livres do Sul. A participação da população livre da Mata aumenta significativamente no mesmo período, de modo que não seria surpreendente se os eventos estiverem relacionados. Entre os escravos a alteração observada é muito pequena, da ordem de 1% para menos na comparação entre os dois períodos. Em termos absolutos, a população sulista (total, livre e escrava) é a segunda maior, perdendo apenas para a Região Metalúrgica-Mantiqueira.

**Tabela 20**  
**Participação da população livre e escrava sobre a**  
**população total da Zona da Mata e do Sul de Minas (1855)**

Localidade	Livres <sup>(1)</sup>	% <sup>(1)/(3)</sup>	Escravos <sup>(2)</sup>	% <sup>(2)/(3)</sup>	Total <sup>(3)</sup>
Mata	95.279	60,77	61.502	39,23	156.781
Sul	185.306	70,89	76.085	29,11	261.391
<b>MINAS GERAIS</b>	<b>984.392</b>	<b>75,60</b>	<b>317.760</b>	<b>24,40</b>	<b>1.302.152</b>

Fonte: Martins (1994, p.8)

Os números da proporção de escravos frente à população total de cada região, mostrados na Tabela 20, demonstram que o plantel escravo do Sul ganha relevância ainda maior em 1855. Sua participação na população total do Sul passou de 32,41%, pouco abaixo da média de Minas, para 29,11%. Isso significa que o crescimento do plantel sulista se deu a um ritmo superior ao da média da Província. Tal resultado é coerente com a diminuição relativa da população livre e o fato das

décadas de 1830-40 serem as mais dinâmicas para a economia comercial de subsistência da região, possibilitando a aquisição de mais cativos.

A comparação com os dados de 1873 permite observar as conseqüências da ascensão da Mata como região hegemônica economicamente sobre o Sul de Minas, em termos populacionais. A Tabela 21 apresenta esses dados.

**Tabela 21**  
**População livre, escrava e total em Minas Gerais,**  
**na Zona da Mata e no Sul de Minas (1873)**

Regiões <sup>(1)</sup>	Livres		Escravos		Total	
	Total	% <sup>(1)/(2)</sup>	Total	% <sup>(1)/(2)</sup>	Total	% <sup>(1)/(2)</sup>
Sul	314.014	18,81	79.944	21,58	393.958	19,31
Mata	278.679	16,69	95.149	25,68	373.828	18,33
<b>MINAS GERAIS<sup>(2)</sup></b>	<b>1.669.276</b>	<b>100,00</b>	<b>370.459</b>	<b>100,00</b>	<b>2.039.735</b>	<b>100,00</b>

Fonte dos dados: Recenseamento do Império do Brasil em 1872. Tabulação própria.

Na comparação com os dados de 1855, observamos que a população total do Sul de Minas caiu de 20,07% para 19,31% da população total da Província, em uma variação muito pequena. As proporções de livres e escravos também são praticamente idênticas às do período anterior, o que condiz com a tese de que a região não vivenciou uma crise econômica pronunciada. Podemos dizer, portanto, que os ganhos de população obtidos pela Mata nesse período estão mais relacionados às migrações advindas predominantemente de outras áreas que não o Sul.

Na comparação com outras regiões, verifica-se que o Sul permanece como a segunda região mais populosa, atrás da região Metalúrgica-Mantiqueira, mesma posição ocupada em relação à população livre. A população escrava é a terceira maior da província, declinando para o segundo lugar em função da ascensão da Zona da Mata.

**Tabela 22**  
**Taxa de crescimento geométrico anual médio para a população escrava e total em**  
**Minas Gerais, na Zona da Mata e no Sul de Minas (1855-1873)**

Regiões	TCGAM (%)		
	Livres	Escravos	Total
Zona da Mata	6,52	2,60	5,24
Sul de Minas	3,15	0,29	2,44
<b>MINAS GERAIS</b>	<b>3,16</b>	<b>0,91</b>	<b>2,68</b>

Fonte dos dados: Recenseamento do Império do Brasil em 1872. Tabulação própria.

O cálculo da Taxa de Crescimento Geométrico Anual Médio mostra que o Sul de Minas apresentou um ritmo de crescimento inferior à média da Província, embora os valores sejam bastante próximos. O advento da cafeicultura paulista é uma das razões que explica essa ocorrência, ao drenar parte da população livre para as suas lavouras. Da mesma forma, há registro de vendas de escravos de porções do Sul para o Vale do Paraíba e para São Paulo, o que contribui para o ritmo inferior de crescimento. As migrações Minas-São Paulo merecem uma análise detalhada de Martins (1994, p. 29), que relata os fluxos e os pontos de destino dos mineiros em terras paulistas:

Todos os municípios sul-mineiros com saldos líquidos negativos eram próximos a fronteira paulista, e o censo registrou 4.018 escravos nascidos em Minas e residentes em São Paulo (contra 1309 nascidos em São Paulo e residentes em Minas). Cerca de 64 por cento deles estavam em áreas cafeeiras, como Campinas e Limeira, mas o restante se localizava em municípios além da fronteira do café. A maior concentração ocorria em municípios da Mogiana – São João da Boa Vista, Mococa, Batatais, Mogi-Mirim, Franca, Caconde – que estava sendo colonizada nessa época por migrantes de Minas Gerais. Outras áreas com contingentes notáveis de escravos mineiros, como Rio Verde Botucatu e Sorocaba (na Sorocabana) ou São Carlos do Pinhal (na Paulista) também eram áreas de colonização mineira. Outras, ainda, como Itatiba, Taubaté, Belém do Descalvado e Brotas não eram resultantes de colonização mineira, mas eram recipientes de migração mineira relativamente intensa. Há, sem nenhuma dúvida, uma alta correlação entre a presença de escravos mineiros e a de mineiros livres nos municípios paulistas. É bastante clara a sugestão de que, além das transferências motivadas pela demanda do café, uma parcela ponderável da migração de cativos mineiros para São Paulo se relaciona com as migrações de mineiros livres, participantes do “grande refluxo” – provavelmente pequenos proprietários que se dirigiram para zonas pioneiras, além da fronteira da grande lavoura exportadora.

Deve-se considerar que não são todos os migrantes mineiros que se originam do Sul, mas é inegável que a participação deles é muito importante. Também se destaca a presença da ferrovia como fator de mobilidade e fortalecimento dos vínculos da região com São Paulo, em detrimento da influência antes exercida pelo Rio de Janeiro.

**Tabela 23**  
**Participação da população livre e escrava sobre a**  
**população total da Zona da Mata e do Sul de Minas (1873)**

<b>Localidade</b>	<b>Livres<sup>(1)</sup></b>	<b>%<sup>(1)/(3)</sup></b>	<b>Escravos<sup>(2)</sup></b>	<b>%<sup>(2)/(3)</sup></b>	<b>Total<sup>(3)</sup></b>
Mata	278.679	74,55	95.149	25,45	373.828
Sul	314.014	79,71	79.944	20,29	393.958
<b>MINAS GERAIS</b>	<b>1.669.276</b>	<b>81,84</b>	<b>370.459</b>	<b>18,16</b>	<b>2.039.735</b>

Fonte dos dados: Recenseamento do Império do Brazil em 1872. Tabulação própria.

A proibição do tráfico internacional explica a queda de 9% na participação dos escravos na população total do Sul, assim como a migração dos escravos para São Paulo e para a Zona da Mata. Não obstante esse fato, a região permanece acima da média provincial para esse quesito, com um saldo positivo de 3.859 cativos entre os dois períodos. As emigrações no período são resultado do maior dinamismo alcançado pelos núcleos cafeeiros, mas o fato de sua intensidade não se assemelhar ao verificado para a região do Jequitinonha-Mucuri-Doce, por exemplo, contribui para que reafirmemos a tese de que não houve decadência econômica no Sul de Minas.

A chegada do café, na década de 1870, ajuda a região a manter estoques populacionais importantes até o final do século.

#### **4.2.2 Transportes: a associação Sul de Minas–São Paulo**

Há duas diferenças fundamentais entre a estrutura de transportes presente no Sul de Minas da primeira e da segunda metades do século XIX. A primeira delas se deve a chegada das estradas de ferro, que incrementam sobremaneira a mobilidade de pessoas e mercadorias na região. A segunda se daria pela orientação preferencial das linhas e traçados. Se antes se buscava o Vale do Paraíba, rumo ao Rio de Janeiro, as estradas na segunda metade do século XIX estabelecem contato com São Paulo, sem abrir mão do importante mercado carioca. Os movimentos populacionais entre São Paulo e Minas, debatidos por Martins (1994), possuem na ferrovia seu eixo de deslocamento preferencial.

O desenvolvimento da estrutura de transportes sulista é fruto de disputas políticas intensas e do aproveitamento de uma oportunidade aberta pela desastrosa política de transportes da Zona da Mata. Trata-se do primeiro fruto do *compasso de*



*espera* adotado pelas elites sulistas no período. Se a Mata era a protagonista do cenário econômico mineiro, o Sul mantinha-se como um importante personagem do jogo político, o que é confirmado pela presença de personagens ilustres como Benedito Valadares e, principalmente, Silviano Brandão.

Não ocorre uma alteração significativa na quantidade ou da qualidade dos caminhos presentes na região ao longo da segunda metade do século XIX. Ao contrário da Mata, em que a construção da Rodovia União e Indústria é um feito de suma importância para o desenvolvimento da economia regional, não se processa uma evolução semelhante no Sul. Os mesmos caminhos antes existentes, a saber, o Caminho Velho, a Estrada do Comércio, a Estrada da Polícia e a Estrada do Picu, continuam como as principais vias de ligação entre o Sul e as Províncias e regiões vizinhas. A única alteração significativa na direção dos fluxos se dá pelo aproveitamento da União e Indústria por alguns comerciantes de São João del Rei. Através do entroncamento para Barbacena, mais ao norte, ou da ligação com Juiz de Fora, houve quem preferisse a rota derivada do Caminho Novo aos demais acessos e saídas tradicionais da região.

As maiores alterações se processam com o advento dos trilhos. Seu desenvolvimento pode ser dividido em duas fases. A primeira delas está ligada à expansão ferroviária carioca e paulista, da qual as linhas estabelecidas no Sul são tributárias. O marco inicial de sua chegada é a construção do ramal da Estrada de Ferro D. Pedro II entre o Rio de Janeiro e Lavrinhas, na porção paulista do Vale do Paraíba, em 1874. A partir desse marco, o governo imperial autoriza a construção, em novembro do mesmo ano, de uma ligação entre o tronco principal da EFPII e o interior do Sul de Minas. Trata-se da Estrada de Ferro Rio Verde.

O projeto inicial previa a construção a partir de Lavrinhas (SP), com término em Barra do Pontal (MG), ponto navegável do Rio Verde. Os recursos para a sua construção viriam da associação entre o Brigadeiro Couto de Magalhães e o Visconde de Mauá. Antes que o primeiro dormente fosse colocado, contudo, decidiu-se pela alteração do trajeto: o ponto inicial seria em Cruzeiro, também em São Paulo, por ingerência do Major Manoel de Freitas Novais. O ponto final, pela falta de capitais disponíveis para a construção de todo o traçado, é adiantado para Três Corações.

A falta de recursos era, de fato, uma preocupação constante para o estabelecimento da ligação com o Sul de Minas. O principal empecilho era a

travessia da Mantiqueira, o mesmo problema que tanto afligia aqueles que, em lombo de burros, fizeram rota similar no século XVIII. A solução vem da organização, em Londres, da Estrada de Ferro Minas e Rio (*The Minas and Rio Railway*), com o objetivo de captar recursos ingleses. A falência de Mauá, em 1875, fez com que o projeto fosse coordenado principalmente pelos estrangeiros, em associação com o Brigadeiro Couto de Magalhães.

Em função de tantas idas e vindas, a inauguração da estação de Três Corações se dá somente em julho de 1884, dez anos depois da data da concessão. Segundo Costa (1995, p. 30), a Minas e Rio esteve envolvida em polêmicas ao longo de toda a sua operação. Citando artigos do *Monitor Sul Mineiro*, mais importante jornal da região à época, verificam-se constantes reclamações quanto ao preço dos fretes e a ineficiência da companhia. Outro ponto criticado é a não construção do prolongamento até Passos (MG), constante em sua concessão de funcionamento. De qualquer forma, a empresa é um empreendimento lucrativo, com o pagamento de dividendos superiores a 5% em todos os anos entre 1881 e 1902. Somente quando a crise da Leopoldina faz o governo republicano fechar os cofres, a partir de 1901, a empresa passa a ser deficitária.

O outro empreendimento ferroviário a adentrar o Sul de Minas nessa fase é a Estrada de Ferro Mogiana, de fundamental importância na ligação entre a região e São Paulo. Fundada no município de Campinas, em 1872, é um empreendimento financiado por capitalistas ligados à cafeicultura paulista. Seu objetivo inicial era estabelecer a ligação entre Campinas e Mogi-Mirim, valendo-se de incentivos oferecidos pelo governo paulista para quem empreendesse a tarefa (PIMENTA, 1971, p. 114). Com a construção desse ramal e de sua extensão até Ribeirão Preto, a companhia passa a obter excelentes rendimentos, uma vez que está atendendo a área de melhor solo para café em todo o mundo (COSTA, 1995, p. 38).

Sua entrada em território mineiro se dá em 1886, com a inauguração do ramal que ligava Cascavel a Poços de Caldas. A empresa se interessava no potencial das águas termais do município, cuja exploração se desenvolvia, desde a década de 1870, por intermédio de empresários paulistas. A porção situada no limite noroeste do Sul de Minas, às margens do Rio Grande e na divisa com o Triângulo Mineiro, é atendida a partir de 1888.

A expansão da Mogiana continua através da segunda fase de formação do parque ferroviário sulista. Nessa nova fase, serão inaugurados ramais em direção

a pontos mais no interior. Somando-se a isso o estabelecimento de conexões com as demais ferrovias da região, tem-se que a maior parte das mercadorias da porção sul e oeste da região era drenada por essa empresa, desde a sua implantação (COSTA, 1995, p. 39).

O interesse da Mogiana em Minas está ligado às restrições em sua área de concessão em São Paulo, circunscrita apenas à margem direita do Rio Mogi-Guaçu. Atingindo o seu limite de expansão em terras paulistas já em 1890, a empresa passa a procurar novas localizações, conseguindo acordos com o governo de Minas nesse sentido. Além disso, havia vínculos familiares fortes entre integrantes da Mogiana e famílias importantes do Sul. Conforme afirma Costa (1995, p. 41):

[...] o Barão Ataliba Nogueira (Presidente da Companhia comprovadamente em 1879, e provavelmente entre 1882 e 1885 e em 1890) era ligado aos Nogueira de Baependi e Aiuruoca; Joaquim Augusto Ribeiro do Valle (também presidente da Companhia) era mineiro de Guaxupé, onde tinha a maior plantação de café desta área limítrofe com São Paulo.

A segunda fase de expansão das ferrovias sul-mineiras será formada por empreendimentos organizados dentro de Minas Gerais, valendo-se de uma mudança de postura do governo provincial em relação ao fornecimento de concessões para o estabelecimento de linhas férreas. A articulação das elites sulistas na assembléia provincial é fundamental para que isso ocorra, bem como o aproveitamento das brechas deixadas pelo desastrado desenvolvimento ferroviário na Zona da Mata.

Quem desenvolve essa argumentação é Blasenheim (1982, p. 118), em seu capítulo sobre os transportes da Mata. De acordo com esse autor, já em 1877 o deputado Benedito Valadares, do Sul de Minas, se pronunciava na assembléia provincial contra a concessão de ferrovias na Zona da Mata. Segundo o deputado, seus traçados não possuíam qualquer lógica, a não ser a de passar na porta de cada grande fazenda da região. Os incentivos fiscais concedidos colocariam a Província a beira da bancarrota, já que as ferrovias construídas não possuíam condições de sustentabilidade econômica.

O alerta foi ignorado à época, devido à continua expansão dos cultivos, dos lucros e, conseqüentemente, da arrecadação de impostos advinda da cafeicultura matense. A partir de 1884, entretanto, suas palavras começaram a ser

lembradas. Cerca de um terço do orçamento provincial estava comprometido com o pagamento de juros e subsídios relacionados à expansão ferroviária na Mata, sem qualquer resultado prático.

A gota d'água para a mudança de postura do governo mineiro são as disputas envolvendo a Leopoldina, que se arrastam por toda a década de 1880. Em 1889 e 1890, as concessões para a construção da Muzambinho e da Sapucaí, no Sul de Minas, marcam a mudança na direção da expansão ferroviária mineira. Os sulistas passam a ser crescentemente mais beneficiados, o sistema de subsídios foi substituído pelo de empréstimos a juros baixos e os traçados passam a contar com algum planejamento, constituindo uma estrutura mais racional. Entre 1890 e 1906, a malha ferroviária sulista salta de 246 Km para 923 Km, enquanto a matense cresce 86 Km no mesmo período. Citando os anais da Câmara de 1892, Blasenheim (1982) reproduz o discurso de um deputado do Sul de Minas que dizia: “a Mata nos ensinou como **não devemos** construir estradas de ferro<sup>103</sup>” (grifo meu).

A origem dos recursos para a construção das ferrovias sulistas merece ser destacada. Ao contrário da Mata, que capitalizava seus empreendimentos com capitais oriundos da cafeicultura e incentivos fiscais do governo, as construções no Sul foram basicamente financiadas por empréstimos governamentais. Blasenheim (1982, p. 154) mostra que, somados, os recursos estatais destinados a Sapucaí e a Muzambinho chegaram a 12.500 contos, uma quantia astronômica para a época. Nesse período, o café era a principal fonte de arrecadação fiscal por parte do governo mineiro. A maior parte dos recursos vinha da Mata, dado que a cafeicultura sulista ainda estava em sua fase inicial. Dessa forma, pode-se dizer que o financiamento da estrutura de transportes do Sul de Minas foi bancado pela cafeicultura da Mata. Considerando que a primeira se tornará grande concorrente da última na cafeicultura mineira, esse fato não deixa de ser irônico.

A segunda fase da expansão ferroviária sulista, portanto, se dá através de recursos advindos do governo estadual, e se inicia em 1889-1890. A intenção declarada de seus traçados é evitar a hegemonia da Mogiana no Sul de Minas, já que essa estrada de ferro estaria contribuindo para a polarização da região por São

---

<sup>103</sup> “The Mata taught us how we must not built railroads.” (BLASENHEIM, 1982, p. 153)

Paulo, e não pelo Rio de Janeiro, como era desejo de parte das elites locais (COSTA, 1995, p. 35-36).

A organização e construção da estrada de ferro Sapucaí é um exemplo interessante dessa intenção. Diversos traçados são apresentados, uns privilegiando a ligação com o Rio, outros com São Paulo, e há intensa disputa no cenário regional e provincial para a definição de qual deles será adotado. Prevalece a opção pelo Rio de Janeiro, o que pode parecer estranho se analisarmos a situação a partir da perspectiva do presente, mas que era perfeitamente racional para a época. As ligações econômicas entre sulistas e cariocas ainda eram muito fortes no final do século XIX, em decorrência de quase um século de transações comerciais com o mercado da Corte, futura capital da República. São Paulo era a potência emergente no cenário brasileiro, com vínculos de origem e parentesco com as elites sul-mineiras, mas isso não alterava o fato de que o Rio era o principal mercado para os produtos sulistas no período. Exemplo disso é que muitos produtos alimentares exportados através da Mogiana até o Porto de Santos eram embarcados em navios para o Rio, o que simboliza a importância que o mercado carioca ainda possuía para os sulistas.

A rota percorrida pela Sapucaí se iniciava na estação de Soledade da *Minas e Rio*, passando por Cristina, Itajubá, Pouso Alegre e Ouro Fino até chegar em Sapucaí, seu ponto final, em 1898. Nesse mesmo ano, a Mogiana estabelece uma ligação com a Sapucaí, em uma ação com conseqüências muito positivas para a região. A Sapucaí cortava a região em orientação aproximadamente leste-oeste, garantindo conexões diretas ou indiretas para muitos municípios da porção meridional da região. Estes poderiam optar pelo escoamento de seus produtos pelo porto do Rio ou Santos, dado que a ferrovia dava acesso a ambos, através de suas ligações com a Mogiana e a Minas e Rio.

Em orientação similar, mas na porção setentrional, corria a Muzambinho. Sua formação se dá com objetivo de construir os trechos antes concedidos a Minas e Rio, embora o seu traçado não seja o mesmo planejado por essa empresa. Partindo do município que dá nome a Companhia, nas proximidades da fronteira com São Paulo, a estrada se dirigia até Três Corações, passando por Varginha,

Gaspar Lopes, Areado e Tuiuti<sup>104</sup>. Seu traçado deixa clara a intenção de ligar essa área do Sul de Minas ao Rio, dentro da mesma linha de raciocínio estabelecida para a Sapucaí. Entretanto, com a chegada da Mogiana a Guaxupé, em 1904, e sua interligação com a Muzambinho em 1914, o acesso ao porto de Santos também seria garantido para essa porção do Sul de Minas.

No Mapa 12 podemos observar a malha de transportes sul-mineira no final do século XIX, de acordo com o Mapa obtido no Atlas do Barão Homem de Melo.

Estabelecida a ligação com São Paulo, sua consolidação como centro polarizador da região se dará de maneira gradual ao longo do século XX. A presença paulista sobre o Sul de Minas é um dado concreto hoje, mas ainda não se encontrava plenamente desenvolvida no século XIX, dados os fortes vínculos da economia sulista com o Rio de Janeiro. Não obstante, são as articulações internas da região que garantem suas oportunidades de desenvolvimento. O *compasso de espera* na segunda metade do século XIX, introduzindo o café e a opção por São Paulo sem abrir mão do mercado carioca, são um sinal claro de que são os fatores internos do Sul, e não a presença paulista, os principais fatores explicativos de seu maior desenvolvimento nos anos que viriam.

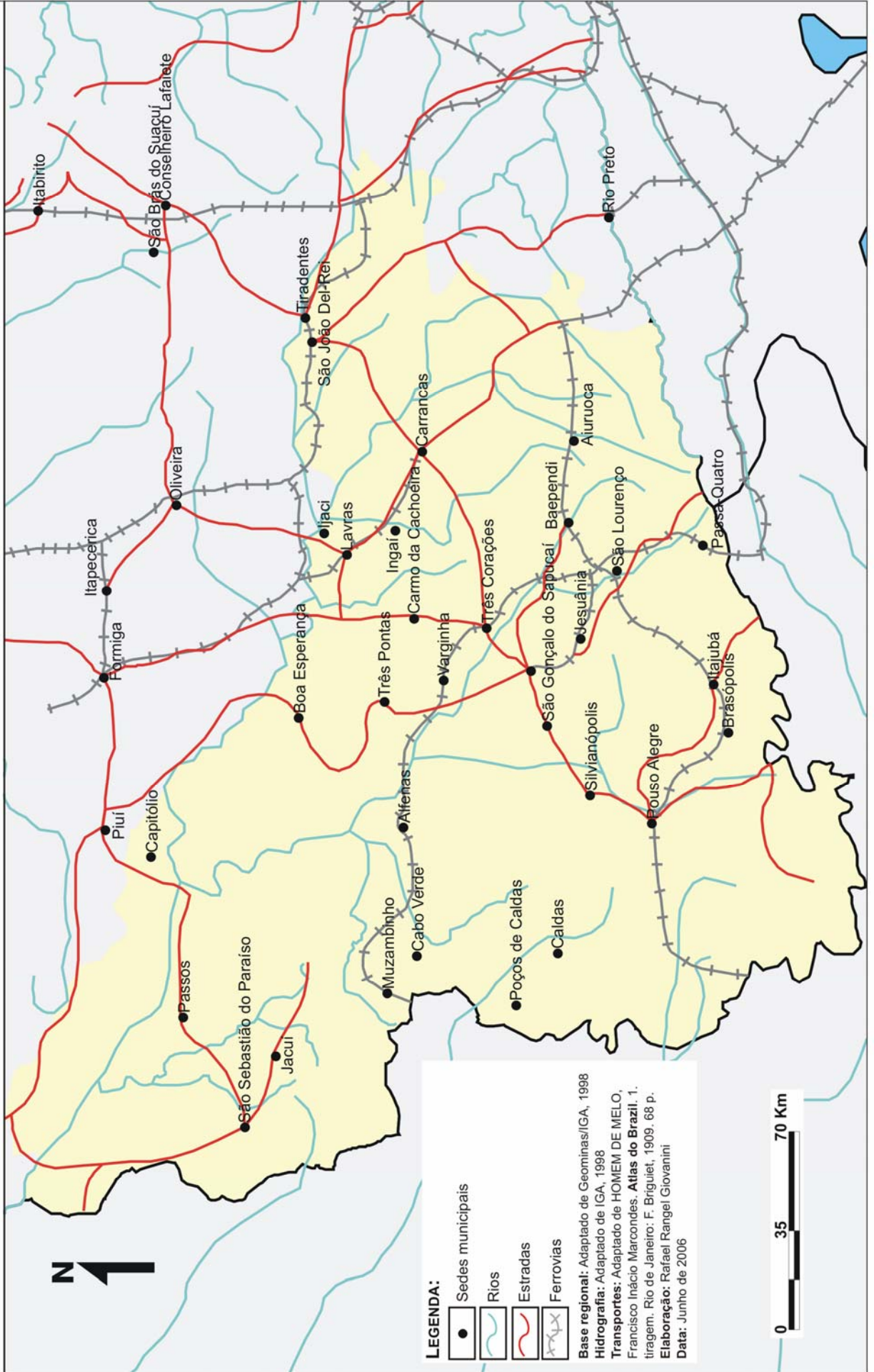
---

<sup>104</sup> Atual Monte Belo.

# MAPA 12

## MAPA DE TRANSPORTES DO SUL DE MINAS

(ADAPTADO DO ATLAS DO BARÃO HOMEM DE MELO - 1909)



- LEGENDA:**
- Sedes municipais
  - Rios
  - Estradas
  - Ferrovias

Base regional: Adaptado de Geominas/IGA, 1998  
 Hidrografia: Adaptado de IGA, 1998  
 Transportes: Adaptado de HOMEM DE MELO, Francisco Inácio Marcondes. *Atlas do Brazil*, 1. tiragem, Rio de Janeiro: F. Briguiet, 1909. 68 p.  
 Elaboração: Rafael Rangel Giovanini  
 Data: Junho de 2006



## 5- CONSIDERAÇÕES FINAIS

---

A elaboração da proposta de interpretação *geohistórica* do Sul de Minas e da Zona da Mata foi um trabalho muito mais árduo do que se imaginava, em um primeiro momento. As dinâmicas regionais, em que pesem as sobreposições e as complementaridades em suas histórias, apresentam traços fundamentalmente distintos. Para a sua correta compreensão e elucidação, foi necessário multiplicar o número de aspectos a serem abordados e, como efeito colateral, as páginas a serem escritas. Acredita-se que o texto e os mapas resultantes fornecem um bom indicativo para responder os questionamentos propostos na introdução, alguns com mais precisão do que outros. Nesse tópico final, tais indagações são retomadas, tendo como pano de fundo a crise de super-produção cafeeira de 1897.

De maneira sintética, pode-se dizer que a crise de 1897 é causada pela oferta excessiva de café no mercado internacional, o que faz com que seus preços caiam muito. Tal processo teria se iniciado em 1896, mas os valores só atingem seus patamares mais críticos em 1897. Um relato de Blasenheim (1982, p. 204) demonstra que os preços da arroba de café em Leopoldina caíram de 19,5 para 15,9 milréis nesse período, forçando três produtores a encerrarem suas atividades. Como agravante, o encilhamento ainda tinha seus efeitos sentidos, na medida em que a moeda nacional continuava a se desvalorizar frente à Libra. Isso quer dizer que, ao mesmo tempo em que o café valia menos, o dinheiro pago por ele também se desvalorizava, diminuindo duplamente a capacidade de compra dos produtores.

As causas da crise de superprodução não estão na Zona da Mata e no Sul de Minas, que mesmo somadas produziam um volume relativamente pequeno de café em comparação com São Paulo. Entretanto, a referência a esse evento é interessante por ajudar a expor as fraquezas e os potenciais intrínsecos aos legados acumulados desde 1808, relacionando-os com as perguntas propostas na introdução do trabalho.

Os questionamentos ligados às populações e à articulação entre os lugares podem ser sintetizados a partir de um resumo da ocupação das regiões. Ela se processou de maneira fundamentalmente distinta entre as duas regiões: no Sul, a ocupação se iniciou ao longo do Caminho Velho, mas não tardou a se espalhar para o restante da região. Os movimentos da população após a ocupação inicial se dão



predominantemente em direção oeste, para depois se dirigirem para São Paulo, no final do período de estudo.

As diversas localidades sul-mineiras, a despeito das dificuldades generalizadas de transporte ao longo da maior parte do século XIX, possuem uma articulação espantosa entre si. O desenvolvimento de atividades complementares entre os seus municípios, onde uns se dedicam às exportações e outros ao abastecimento interno, é uma constante desde o início de sua ocupação. A região também se caracteriza pela *multipolarização*, ou seja, pela presença de vários centros importantes para a concentração e redistribuição de mercadorias e riquezas pela região. O advento da fazenda integrada à comercialização e à distribuição, na primeira metade do século XIX, pode ser apontada como a origem dessa característica.

Na Mata, a ocupação se processou em duas ondas sucessivas, separadas entre si por cerca de meio século. A primeira partiu do Caminho Novo e da Região Central de Minas, sendo caracterizada por pequenos cultivos de subsistência, sem venda significativa de excedentes no mercado. No início do século XIX, a expansão da fronteira do café no interior de seu território mudaria radicalmente esse arranjo. Passaria a predominar o latifúndio cafeeiro, auto-suficiente e incapaz de articular uma rede de localidades. Contribuiu para esse fato a conformação espacial das comunicações da região, que estabelecem e alimentam a supremacia de Juiz de Fora ao longo de todo o período estudado.

Com a alta dos preços do café, o latifúndio matense despreza os cultivos de subsistência, e passa comprar alimentos no mercado. Este fato poderia estimular a organização de um mercado regional mais desenvolvido, mas isso não ocorre. Como boa parte dos alimentos passam a ser comprados em áreas distantes, dependentes do transporte ferroviário para a sua interligação, reforça-se novamente a primazia de Juiz de Fora, centro onde esses gêneros serão predominantemente negociados.

Os movimentos de sua população se dão sempre para o norte no período estudado, acompanhando a fronteira do café. A Zona da Mata dos Oitocentos possui uma capacidade notável de atrair grandes contingentes populacionais, sejam eles livres ou escravos. No primeiro grupo, fluxos originados do Rio de Janeiro, das Regiões Central e Sul são os mais comuns. No segundo, os fluxos vão variar de acordo com a época considerada: inicialmente predominam os escravos vindos da

África, para depois virem levadas da região Nordeste do Brasil, das Regiões Rio Doce e Jequitinhonha-Mucuri e, por fim, de toda a província de Minas, quando o tráfico negreiro interprovincial é proibido.

O quadro natural sempre desempenhou papel fundamental para a ocupação de ambas as regiões, mas não se pode dizer que ele tenha força suficiente para impedir a articulação entre os lugares, tanto na Mata como no Sul. Sempre que necessário, suas populações conseguiram reunir os esforços e recursos necessários à superação de problemas de comunicação, tais como a travessia da Serra da Mantiqueira, para o Sul, e da Serra do Mar, para a Mata.

Em relação ao manejo agrícola, entretanto, a relação com o quadro natural se dá de maneira bem distinta, com conseqüências ampliadas em função da crise de 1897. Iniciando-se a análise pela Mata, vimos, ao longo dos Capítulos 3 e 4, que as bases do desenvolvimento de sua cafeicultura, em termos de manejo e estrutura de transportes, eram extremamente frágeis. Apesar disso, nada parecia incomodar os agricultores, uma vez que a alta dos preços do café minimizava ou mesmo anulava eventuais prejuízos oriundos de transportes deficientes e cafezais pouco produtivos. Em 1897, tudo mudaria: a crise dos preços do café tornaria evidentes as deficiências internas da produção matense, bem como as vantagens comparativas de São Paulo e do Sul de Minas.

O quadro natural é o primeiro elemento a causar problemas para a Mata quando a queda dos preços se instala. Seu *manejo predatório* resultava em perdas significativas de solos e menor duração dos cafezais. No princípio da década de 1890, os problemas ambientais causados por esse modelo chegavam à Juiz de Fora e Leopoldina, resultando em queda generalizada do volume de produção no sul da Mata. BLASENHEIM (1982) relata que, em 1877, os seis municípios às margens dos rios Paraíba e Paraibuna produziam mais de 90% do café mineiro, o que corresponde a cerca de 40.000 toneladas. Vinte e cinco anos depois, entretanto, quando as exportações mineiras chegaram a 117.000 toneladas, os mesmos seis municípios produziam apenas 10.000 toneladas, quantidade produzida pelo município de Muriaé *sozinho*.

Isso não quer dizer que os métodos de produção em Muriaé fossem mais modernos, e sim que os cafezais eram mais novos. Prova disso é que, na mesma época, a qualidade do café produzido caiu em toda Zona da Mata, à exceção dos

municípios do norte. Esse fato era decorrência direta da exaustão dos solos, que fazia com que a Mata cada vez mais se parecesse com o vale do Paraíba fluminense: um produtor, citado por BLASENHEIM (1982), relatou que as colinas de Leopoldina em 1897 já estavam repletas do mato que permeava os cafezais abandonados.

Como agravante, a alteração no regime de chuvas fazia com que as longas secas fossem interrompidas por verdadeiras tempestades, causadoras de erosão e movimentos de massa. A combinação entre esses fatores fazia com que solos naturalmente limitados, por questões de fertilidade e declividade, se tornassem absolutamente impraticáveis.

Atribuir ao quadro natural a responsabilidade pelos problemas da cafeicultura da Mata não é procedente. Além da influência de outros fatores, há problemas mais ligados ao tipo de manejo efetuado do que às condições intrínsecas aos solos e relevo da Mata. Os rudimentos da fertilização de solos já eram conhecidos na época do auge do café. O relevo ondulado, a não ser em condições de declividade acima dos 30°, pode ser superado através de técnicas de correção como o plantio em curvas de nível e terraços. O pioneirismo não serve como desculpa para o descaso, uma vez que desde 1860 havia discussões sobre agronomia nos jornais da região, e nada se fez. Ambas as correções, embora impliquem custos mais elevados, permitiriam que a produção se mantivesse por mais tempo, com grãos de qualidade superior.

CARRARA (1999) ainda adiciona outro elemento à análise, quando afirma que a introdução de maquinismos se dava de maneira extremamente lenta. Somente a partir da crise arados modernos passaram a ser incorporados com mais intensidade. Mesmo assim, foram necessários incentivos estatais, como a criação da *diretoria de agricultura*, em 1906, e da venda desses equipamentos à preço de custo em algumas prefeituras, como a de Leopoldina.

Decorrência direta da associação entre quadro natural e manejo inadequado, a qualidade do café da Mata se tornou um problema sério quando começaram as discussões sobre políticas para a solução da crise. As sugestões dos políticos da região iam na mesma direção de sempre: publicidade no exterior, queda nos preços dos fretes, impostos menores e crédito. Todas elas resultavam em

gastos públicos, e como a arrecadação havia diminuído muito em função da queda dos preços, não era possível atender a tais reivindicações: a crise se alimentava de si mesma.

Além disso, as soluções propostas não atacavam o problema real, que eram os preços baixos. Para solucioná-lo, seria necessária uma valorização do café, para a qual os produtores da Mata pediam recursos federais. Isso contrariaria os interesses dessa esfera de governo que, tal qual a estadual, implementava uma política de austeridade fiscal.

Contrariando esse ambiente de restrições, em agosto de 1905 os delegados vindos de Minas e Rio se juntavam aos paulistas, em Taubaté, para acordar uma política de valorização. A *Convenção de Taubaté*, como ficou conhecida, propunha que o governo federal contraísse um empréstimo de 15 milhões de Libras, com o intuito de retirar um terço do café excedente do mercado. Para financiar seu pagamento, os estados passariam a cobrar uma taxa de 32-36 Francos por saca de 60Kg de café. Além disso, o empréstimo também deveria financiar uma “caixa de conversão”, na qual o valor do milréis fosse estabilizado.

O governo de Minas Gerais prontamente endossou a convenção, mas, em função de sua crise fiscal, não teria condições de honrar com a sua parte no pagamento do empréstimo. Alheios a isso, os cafeicultores paulistas bancaram o Convênio sozinhos, dentro de suas condições. Entre elas, estava a decisão de valorizar apenas os melhores tipos de grãos, *o que excluía a maior parte do café da Mata, mas não o do Sul de Minas.*

O Sul apresenta tipos de solos similares aos da Mata, mas eles estão assentados sobre declividades mais favoráveis na maior parte de seu território. Nos tempos da produção comercial de subsistência, o conhecimento técnico e o descaso dos fazendeiros sulistas eram comparáveis aos da Mata. Somente a combinação entre a policultura e o meio físico explicam o fato de não ter conseqüências mais sérias em relação a agricultura desse período, no que denominamos *racionalidade accidental.*

A introdução da cafeicultura no Sul não se dá sobre as mesmas bases. Influenciada pelas práticas adotadas no Oeste Paulista, desde cedo os cafeicultores da região utilizam técnicas e instrumentos mais avançados, que garantem maior

produtividade e menores impactos ambientais. Os produtores matenses atribuem à superioridade conquistada pelo Sul apenas ao quadro natural, mas é inegável que outros fatores contribuíram. A produção sulista em grande medida aprendeu com as experiências da Mata e do Oeste Paulista, se beneficiando disso na implantação de seus cultivos.

Da mesma forma, o Sul nunca abandonou completamente os cultivos de subsistência, de modo que lá não se estabeleceu a dependência externa que caracterizou a região de estudo na década de 1880. Em um contexto de queda no valor de compra da moeda brasileira, ser auto-suficiente em termos de alimentos certamente era uma vantagem. No caso da Mata, as áreas abandonadas pela cafeicultura foram reaproveitadas para pastagens e cultivos de subsistência. Isso foi bom por um lado, mas péssimo por outro: se reconquistaria a auto-suficiência, mas a custa da queda no valor da produção agrícola regional. No sul, isso não seria necessário, mesmo porque a cafeicultura ainda não havia se expandido nas mesmas proporções que na Mata. Como se não bastasse, em 1904 a deterioração ambiental atingia o centro da região, o que tornou ainda mais reduzidos os efeitos da valorização sobre a Mata mineira.

Por isso, pode-se dizer que é nesse ponto da história que as vantagens comparativas do Sul se impõem, em termos de solos, clima e manejo mais adequados. Apesar do arrefecimento da crise, em 1907, em decorrência da política bancada por São Paulo, as conseqüências espaciais já tinham deixado suas marcas na Mata, e oferecido mais uma oportunidade de ganho para o Sul.

Ambas as regiões se basearam no trabalho escravo para o desenvolvimento das suas atividades econômicas, enquanto o seu uso foi possível. As raras e isoladas tentativas de colonização estrangeira em ambas as regiões demonstram que o uso do cativo foi a opção predominante até o último instante em que isso foi possível. Os impactos da Abolição, por sua vez, foram decididamente reduzidos tanto no Sul quanto na Mata.

Para a última, encontram-se referências bem mais precisas em relação aos anos que se seguiram à Lei Áurea, com destaque para a migração de braços das outras regiões de Minas para a Mata. No mais, não houve migração estrangeira em massa, nem assalariamento, com o regime de parcerias se instalando

paulatinamente até se tornar hegemônico. Mesmo o valor de produção se recuperou rapidamente, em uma nítida particularidade de Minas e da Mata no contexto da história brasileira.

O desenvolvimento inicial da industrialização em ambas as regiões, tema do quinto questionamento intermediário, indica com clareza a superioridade da Mata. Lá, os empreendimentos se formaram em um ambiente de maior abundância de capitais e voltados para um mercado consumidor maior, concentrado em Juiz de Fora, Rio de Janeiro e São Paulo. A crise de 1897 estimula o seu desenvolvimento, na medida em que força os seus proprietários a investirem em atividades econômicas mais diversificadas. A dependência do mercado externo cobrará seu preço, entretanto, e a decadência da industrialização matense, concentrada em Juiz de Fora, não tardará<sup>105</sup>. No Sul de Minas, por sua vez, a industrialização só atingirá níveis mais expressivos na segunda metade do século XX (MIRANDA JUNIOR, 1990).

Em relação ao último dos questionamentos intermediários propostos, as interpretações apresentadas ao longo do trabalho permitem dizer que a determinação do Rio e de São Paulo sobre as regiões são bem menos relevantes do que aparentam. A associação geralmente feita entre o Sul e São Paulo, por exemplo, só começa a se estabelecer no final do século XIX, dados os vínculos de dependência anteriormente estabelecidos com o Rio de Janeiro. Na Mata, apesar de sua cafeicultura ser uma extensão da fluminense, suas trajetórias econômicas são muito distintas. Os que hoje procuram na decadência econômica do Rio as causas para a estagnação matense deveriam observar que, no século XIX, a economia carioca enfrentou uma crise de grandes proporções, sem que isso se refletisse sobre a economia da Zona da Mata.

Deve-se reconhecer, entretanto, que a vinculação entre o Sul e o Rio se deu em condições mais favoráveis que entre a Mata e o Rio. Os agricultores sul-mineiros, ao se estabelecerem no mercado da Corte, romperam com a dependência das casas comissárias cariocas, fazendo com que os rendimentos do comércio fossem retidos na região. Para a Mata, a dupla tributação no porto do Rio e a

---

<sup>105</sup> Para maiores detalhes a esse respeito, vide: PAULA, Maria Carlota de Souza. **As vicissitudes da industrialização periférica: o caso de Juiz de Fora (1930/1970)**. 1976. 193 f. (Mestrado em Ciências Humanas) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte.

dependência dos comissários para a obtenção de crédito desviam parte importante dos lucros para fora da região. Não é o Rio de Janeiro a fonte dos problemas, contudo, e sim as opções feitas pelos produtores locais para a associação com esse centro.

Em termos mais gerais, espera-se que o conjunto da dissertação se agregue aos esforços de elucidação do mosaico mineiro, sobre o qual ainda há muito a ser dito e descoberto. A afirmação de Manoel de Vasconcellos Pedrosa, em 1963<sup>106</sup>, de que a Zona da Mata é a *zona silenciosa* da historiografia mineira, felizmente foi superada. Cabe agora romper com o silêncio em relação à segunda metade do século XIX no Sul de Minas, um período fracamente carente de referências específicas, e rico em questionamentos e abordagens possíveis.

Por fim, desejamos que esse trabalho, até pelas suas limitações, sirva de estímulo para que mais geógrafos se juntem aos demais profissionais na árdua tarefa da construção da Geografia Histórica de Minas Gerais. Há um longo caminho a ser percorrido, e só foram dados os primeiros passos.

---

<sup>106</sup> Reproduzida em Blasenheim (1982, p. 1).

## 6- REFERÊNCIA BIBLIOGRÁFICA

---

ANDRADE, Rômulo. Apontamentos sobre a microeconomia do escravo e sua interação com a família e as solidariedades: Zona da Mata de Minas Gerais, século XIX. In: SEMINÁRIO SOBRE A ECONOMIA MINEIRA, 10:2002, Diamantina (MG). **Anais...** UFMG/Cedeplar, 2002 (Disponível em CD-ROM).

ANDRADE, Rômulo. Notas prévias sobre a escravidão na Zona da Mata de Minas Gerais (um estudo sobre as fazendas de café de Juiz de Fora, 1850-88). In: LIBBY, Douglas Coly; PAIVA, Clotilde Andrade (org.). **20 anos do seminário sobre a economia mineira: história econômica e demografia histórica**. Belo Horizonte: Cedeplar, 2002. v.2, p.91-124.

BANCO DE DESENVOLVIMENTO DE MINAS GERAIS. **Minas Gerais do século XXI: reinterpretando o espaço mineiro**. Belo Horizonte: BDMG, 2002. 335 p. v. 2

BANCO DE DESENVOLVIMENTO DE MINAS GERAIS. **Zona da Mata: diagnóstico e indicações de ações prioritárias para seu desenvolvimento**. Belo Horizonte: BDMG, 2000. 158 p.

BARBOSA, Waldemar de Almeida. **História de Minas**. Belo Horizonte: Editora Comunicação, 1979. v.1. 251 p.

BARBOSA, Waldemar de Almeida. **Dicionário Histórico-Geográfico de Minas Gerais**. Belo Horizonte: Editora Itatiaia, 1995. 382 p.

BARREIROS, Eduardo Canabrava. **As vilas del-Rey e a cidadania de Tiradentes**. Rio de Janeiro: J. Olympio; Brasília: Instituto Nacional do Livro, 1976. 128 p.

BEZZI, Meri Lourdes. **Região: uma (re)visão historiográfica – da gênese aos novos paradigmas**. Santa Maria: Editora UFSM, 2004. 291 p.

BLASENHEIN, Peter Louis. **A regional history of the Zona da Mata in Minas Gerais, Brazil: 1870-1906**. 1982. 372 f. Tese (PhD em História) – Departamento de História, Stanford University, Stanford, 1982.

BRAUDEL, Fernand. **Civilização material, economia e capitalismo: séculos XV-XVIII**. São Paulo: Martins Fontes, 1995-1996. 3 v.

CAMILLO, Ema Elisabete Rodrigues. **Modernização agrícola e máquinas de beneficiamento: um estudo da Lidgerwood MFG. Co. Ltd., de 1850 a 1890**. 2003. 165 f. Dissertação (Mestrado em História Econômica) – Instituto de Economia, Universidade Estadual de Campinas (UNICAMP), 2003. Disponível em: <http://libdigi.unicamp.br/document/?code=vtls000305017&print=y>

CARRARA, Ângelo Alves. **Estruturas agrárias e capitalismo: contribuição para o estudo da ocupação do solo e da transformação do trabalho na zona da Mata mineira**. Mariana: Universidade Federal de Ouro Preto, 1999. 101 p. (Série Estudos, 2)

CASTRO, Celso Falabella de Figueiredo. **Os sertões do leste: achegas para a história da Zona da Mata**. Belo Horizonte: Imprensa Oficial, 1987. 206 p.

CASSETI, Valter. **Elementos de geomorfologia**. 1. reimpressão. Goiânia: Editora da UFG, 2001. 137 p.

CORRÊA, Roberto Lobato. **Região e organização espacial**. São Paulo: Editora Ática, 2002. 7.ed. 93 p.

COSTA, Maria L. Prado. **A Cia. Estrada de Ferro Muzambinho (1887-1910) no contexto do desenvolvimento ferroviário do sul de Minas (1870-1910): uma tentativa de correção de uma versão consagrada**. Belo Horizonte: FUNDAMAR, 1995. 80 p.



CUNHA, A. L. Esses espaços de Minas Gerais: considerações acerca de um conceito dinâmico de região e seu uso à interpretação dos processos espaciais em curso entre os séculos XVIII e XIX. In: SEMINÁRIO SOBRE A ECONOMIA MINEIRA, 11:2004, Diamantina (MG). **Anais...** UFMG/Cedeplar, 2004 (Disponível em CD-ROM)

EMPRESA BRASILEIRA DE PESQUISA AGROPECUÁRIA. **Sistema brasileiro de classificação de solos**. Brasília: Embrapa, 1999. 412 p.

FLESCHE, Roger Delmar. Efeitos temporais e espaciais no consórcio intercalar de milho e feijão. **Pesquisa Agropecuária Brasileira**, Brasília, v.37, n.1, p. 51-56, jan. 2002.

FUNDAÇÃO CENTRO DE INFORMAÇÕES E DADOS DO RIO DE JANEIRO. **Relação de pontos referenciados do estado do Rio de Janeiro**: proposta de atualização dos limites municipais. Rio de Janeiro: Fundação CIDE, 2001. Disponível em: <http://www.cide.rj.gov.br/limites/pages/pontos.pdf> Acesso em: 10 mai. 2006.

FUNDAÇÃO CENTRO TECNOLÓGICO DE MINAS GERAIS. **Diagnostico ambiental do Estado de Minas Gerais**. Belo Horizonte: CETEC-MG, 1983. 158 p.

FUNDAÇÃO SOS MATA ATLANTICA; INSTITUTO NACIONAL DE PESQUISAS ESPACIAIS. **Atlas dos municípios da Mata Atlântica**. São Paulo: Fundação SOS Mata Atlântica, 2000. 2 mapas. Disponível em: <http://www.sosmatatlantica.org.br/?secao=atlas> Acesso em: 10 mai. 2006.

FURTADO, Celso. **Formação econômica do Brasil**. 4. ed. Rio de Janeiro: Fundo de Cultura, 1961. 279 p.

GIOVANINI, Rafael Rangel; MATOS, Ralfo Edmundo da Silva. Geohistória econômica da Zona da Mata mineira. In: SEMINÁRIO SOBRE A ECONOMIA MINEIRA, 11:2004, Diamantina (MG). **Anais...** UFMG/Cedeplar, 2004 (Disponível em CD-ROM).

GIROLETTI, Domingos. **Industrialização de Juiz de Fora: 1850/1930**. Juiz de Fora: Editora da Universidade Federal de Juiz de Fora, 1988. 136 p.

GODOY, Marcelo Magalhães. **Intrépidos viajantes e a construção do espaço**: uma proposta de regionalização para as Minas Gerais do século XIX. Belo Horizonte: CEDEPLAR, 1996. 112 p.

GOMES, Paulo Cesar da Costa. O conceito de região e a sua discussão. In: CASTRO, Iná Elias; GOMES, Paulo Cesar da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato. **Geografia**: conceitos e temas. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1995. p. 49-76.

GONTIJO, Romilda Mourão. **A parceria e o café na Zona da Mata mineira 1850-1906**. 1992. 220 f. (Mestrado em Ciência Política) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte.

GRAÇA FILHO, Afonso de Alencastro. As flutuações dos preços e as fazendas escravistas de São João Del Rei no século XIX. In: LIBBY, Douglas Coly; PAIVA, Clotilde Andrade (org.). **20 anos do seminário sobre a economia mineira**: história econômica e demografia histórica. Belo Horizonte: Cedeplar, 2002. v.2, p.281-312.

HISSA, Cássio Eduardo Viana. **A mobilidade das fronteiras**: inserções da geografia na crise da modernidade. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2002. 316 p.

HOMEM DE MELO, Francisco Inácio Marcondes. **Atlas do Brasil**. 1. tiragem. Rio de Janeiro: F. Briguiet, 1909. 68 p.

IGLÉSIAS, Francisco. **Política econômica do governo provincial mineiro, (1835-1889)**. Rio de Janeiro: Ministério da Educação e Cultura, Instituto Naci, 1958. 231 p.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Geografia do Brasil**: grande região Sudeste. 2. ed. Rio de Janeiro: Diretoria de Comunicação, 1977. v. 3.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Mapa de climas do Brasil**. Rio de Janeiro: Diretoria de Geociências, 2001. Mapa de climas. Escala: 1:5.000.000.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Mapa de solos do Brasil**. Rio de Janeiro: Diretoria de Geociências, 2001. Mapa de solos. Escala: 1:5.000.000.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Projeto RADAMBRASIL**: folhas SF.23/24 Rio de Janeiro/Vitória. Rio de Janeiro: IBGE, 2003. 780 p. 6 mapas. Disponível em CD-ROM.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Recenseamento geral do Brasil 1872**: império do Brasil. Rio de Janeiro: Diretoria de Comunicação, 2006. Disponível em: <http://biblioteca.ibge.gov.br/> Acesso em 20 mai. 2006

LACERDA, Antônio Henrique Duarte. Economia cafeeira, crescimento populacional e manumissões onerosas e gratuitas condicionais em Juiz de Fora na segunda metade do século XIX. In: SEMINÁRIO SOBRE A ECONOMIA MINEIRA, 10:2002, Diamantina (MG). **Anais...** UFMG/Cedeplar, 2002 (Disponível em CD-ROM)

LACOSTE, Yves. **A Geografia**: isso serve, em primeiro lugar, para fazer a guerra. Campinas: Papyrus, 1988. 263 p.

LACOSTE, Yves. Braudel geógrafo. In: LACOSTE, Yves (coord.). **Ler Braudel**. Campinas: Papyrus, 1989. p. 175-219.

LAMAS, Fernando Gaudereto; SARAIVA, Luiz Fernando; ALMICO, Rita de Cássia da Silva. A Zona da Mata mineira: subsídios para uma historiografia. In: CONGRESSO BRASILEIRO DE HISTÓRIA ECONÔMICA, 5:2003, Caxambu (MG). **Anais...** ABPHE, 2003. Disponível em: [http://www.abphe.org.br/congresso2003/Textos/Abphe\\_2003\\_09.pdf](http://www.abphe.org.br/congresso2003/Textos/Abphe_2003_09.pdf)

LANNA, Ana Lucia Duarte. **A transformação do trabalho**: a passagem para o trabalho livre na Zona da Mata Mineira, 1870-1920. Campinas: Editora da UNICAMP; Brasília: CNPq, 1988. 124p.

LENCIONI, Sandra. **Região e geografia**. São Paulo: Edusp, 1999. 214 p.

LENHARO, Alcir. **As tropas da moderação**: o abastecimento da Corte na formação política do Brasil, 1808-1842. São Paulo: Símbolo, 1979. 148 p.

LIBBY, Douglas Cole. **Transformação e trabalho em uma economia escravista**: Minas Gerais no século XIX. São Paulo: Brasiliense, 1988. 404 p.

LIMA, João Heraldo. **Café e indústria em Minas Gerais**: (1870-1920). Petrópolis: Vozes, 1981. 105 p.

LIMA JUNIOR, Augusto de. **A capitania das Minas Gerais**: (origens e formação). 3. ed. Belo Horizonte: Instituto de História, Letras e Arte, 1965. 231 p.

MACHADO, Cláudio Heleno. Tráfico interno e concentração de população escrava no principal município cafeeiro da Zona da Mata de Minas Gerais: Juiz de Fora (segunda metade do século XIX). In: SEMINÁRIO SOBRE A ECONOMIA MINEIRA, 10:2002, Diamantina (MG). **Anais...** UFMG/Cedeplar, 2002 (Disponível em CD-ROM).

MARTINS, Roberto Borges. A economia escravista de Minas Gerais no Século XIX. **Texto de discussão número 10**. Belo Horizonte: CEDEPLAR-UFMG, 1982. 55 f.

MARTINS, Roberto Borges. Minas e o tráfico de escravos no século XIX, outra vez. **Texto de discussão número 70**. Belo Horizonte: CEDEPLAR-UFMG, 1994. 32 f.

MARTINS, Maria do Carmo Salazar. Revisitando a província: comarcas, termos, distritos e população de Minas Gerais em 1833-35. In: LIBBY, Douglas Coly; PAIVA, Clotilde Andrade (org.). **20 anos do seminário sobre a economia mineira: história econômica e demografia histórica.** Belo Horizonte: Cedeplar, 2002. v.2, p.51-90.

MARTINS, Maria do Carmo Salazar; LIMA, Maurício Antônio de Castro; SILVA, Helenice Carvalho Cruz da. População de Minas Gerais na segunda metade do século XIX: novas evidências. In: SEMINÁRIO SOBRE A ECONOMIA MINEIRA, 10:2002, Diamantina (MG). **Anais...** UFMG/Cedeplar, 2002 (Disponível em CD-ROM)

MELO FILHO, Marcelo Soares Bandeira de; SANTOS JÚNIOR, José Maria dos. População e Geografia Econômica: a conformação da população no espaço em Minas Gerais, no século XIX. In: ENCONTRO NACIONAL DE ESTUDOS POPULACIONAIS. 15:2006, Caxambu (MG). APEP, 2006. No prelo. Disponível em:  
[http://www.abep.nepo.unicamp.br/encontro2006/docspdf/ABEP2006\\_849.pdf](http://www.abep.nepo.unicamp.br/encontro2006/docspdf/ABEP2006_849.pdf)

MENEZES, José Newton Coelho. **O continente rústico: o abastecimento alimentar nas Minas Gerais setecentistas.** Diamantina: Maria Fumaça, 2000. 266 p. (Vagão da História, 1)

MERCADANTE, Paulo. **Os sertões do leste: estudo de uma região, a Mata mineira.** Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1973. 135 p.

MINAS GERAIS. Secretaria de Estado do Planejamento e Coordenação Geral. **Divisões Territoriais adotadas pela Administração Pública do Estado de Minas Gerais.** Belo Horizonte: Superintendência Central de Planejamento Institucional, 2000. 118 p.

MIRANDA JÚNIOR, Francisco Moreira. **O processo histórico do desenvolvimento industrial do Sul de Minas.** Belo Horizonte: Faculdade de Ciências Econômicas da UFMG, 1990 38 p. Monografia (Economia) - Universidade Federal de Minas Gerais, Faculdade de Ciências Econômicas.

MOURA, Antônio de Paiva. Formação do Sul de Minas. In: WILDHAGEN, Almir. **As Minas Gerais.** Belo Horizonte: Traços Culturais, 2002. Disponível em:  
<http://asminasgerais.com.br/index.asp?item=CONTEUDO&codConteudoRaiz=94> Acesso em: 10 Abr. 2006

MOURA, Marcelo Duarte. A indústria artesanal de tecidos em Minas Gerais na 1ª metade do século XIX. In: SEMINÁRIO SOBRE A ECONOMIA MINEIRA, 10:2002, Diamantina (MG). **Anais...** UFMG/Cedeplar, 2002 (Disponível em CD-ROM).

NOVAIS, Fernando Antônio. **Estrutura e dinâmica do antigo sistema colonial** (século XVI-XVIII). São Paulo: CEBRAP, 1974. 75 p.

OLIVEIRA, Rosângela Ferreira da Cunha. **A economia do Sul de Minas no século XIX.** 1989. 49 f. Monografia (Economia) – Faculdade de Ciências Econômicas, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 1989.

PAIVA, Clotilde Andrade; GODOY, Marcelo Magalhães. Território de contrastes: economia e sociedade das Minas Gerais do século XIX. In: SEMINÁRIO SOBRE A ECONOMIA MINEIRA, 10:2002, Diamantina (MG). **Anais...** UFMG/Cedeplar, 2002 (Disponível em CD-ROM)

PAIVA, Eduardo França. Pelo justo valor e pelo amor de Deus: as alforrias de Minas. In: LIBBY, Douglas Coly; PAIVA, Clotilde Andrade (org.). **20 anos do seminário sobre a economia mineira: história econômica e demografia histórica.** Belo Horizonte: Cedeplar, 2002. v.2, p.313-341.

PAULA, Maria Carlota de Souza. **As vicissitudes da industrialização periférica**: o caso de Juiz de Fora (1930/1970). 1976. 193 f. (Mestrado em Ciências Humanas) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte.

PAULA, Ricardo Zimbrão Affonso de. **Percalços da industrialização**: o caso de Minas Gerais. 2001. 165 f. Dissertação (Mestrado em História Econômica) – Instituto de Economia, Universidade Estadual de Campinas (UNICAMP), 2001. Disponível em: <http://libdigi.unicamp.br/document/?code=vtls000249039>

PIMENTA, Dermeval José. **Caminhos de Minas Gerais**. Belo Horizonte: Imprensa Oficial, 1971. 165 p.

PRADO JUNIOR, Caio. **História econômica do Brasil**. 44. ed. São Paulo: Brasiliense, 2000. 364 p.

REZENDE, Fernando. A tributação em Minas Gerais no século XVIII. In: LIBBY, Douglas Coly; PAIVA, Clotilde Andrade (org.). **20 anos do seminário sobre a economia mineira**: história econômica e demografia histórica. Belo Horizonte: Cedeplar, 2002. v.2, p.19-49.

SAINT HILAIRE, Auguste de. **Segunda viagem do Rio de Janeiro a Minas Gerais e a São Paulo**: 1822. Belo Horizonte: Editora Itatiaia; São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1974. 125 p.

SAINT HILAIRE, Auguste de. **Viagem às nascentes do Rio São Francisco**. Belo Horizonte: Editora Itatiaia; São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1975. 190 p.

SILVA, Flávio Marcus da. Estratégias de mercado e abastecimento alimentar em Minas Gerais no século XVIII. In: LIBBY, Douglas Coly; PAIVA, Clotilde Andrade (org.). **20 anos do seminário sobre a economia mineira**: história econômica e demografia histórica. Belo Horizonte: Cedeplar, 2002. v.2, p.343-365.

SILVA, Jose Joaquim da; MELLO, Maria Lucia Brandão de; AMORIM FILHO, Oswaldo Bueno. **Tratado de geografia descritiva especial da Província de Minas Gerais**. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro, 1997. 195 p.

SIMONSEN, Roberto. **História econômica do Brasil**: (1500/1820). 7. ed. São Paulo: Companhia Editora Nacional; Brasília: INL, 1977. 475 p.

STEHLLING, Luiz José. **Juiz de Fora**: a Companhia União e Indústria e os alemães. Juiz de Fora: Esdeva, 1979. 447 p.

VALVERDE, Orlando. Estudo regional da Zona da Mata, de Minas Gerais. **Revista brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, v.20, n.1, p. 3-82, jan-mar 1958.

VALVERDE, Orlando. **Estudos de Geografia agrária brasileira**. Petrópolis: Vozes, 1985. 266 p.