

ISSN: 2319-0124

DRENOS DE FERRO: a expansão cafeeira e ferroviária no Sul de Minas

Vinícius L. VILAS BOAS¹

RESUMO

O século XIX assinala um período de grandes mudanças sociais, econômicas e políticas no território brasileiro, em decorrência da dispersão de ideais capitalistas e modernizantes predominantes na Europa. Uma das principais mudanças foi a dinamização dos fluxos territoriais referentes à expansão das linhas ferroviárias, especialmente na região sudeste. Tomando como foco principal o Sul de Minas, o presente estudo visou compreender os efeitos na economia cafeeira causados pelo investimento na malha ferroviária do território em questão. Para isso, foi feito um levantamento bibliográfico acerca da temática e a análise dos principais pontos que contribuem para sua melhor compreensão. Conclui-se que, com a expansão da malha ferroviária no Sul de Minas, dinamizou-se a produção e o escoamento do café para os mais importantes mercados do país, levando o produto a se tornar um dos principais gêneros agrícolas de exportação.

Palavras-chave: Cafeicultura, Desenvolvimento econômico e urbano, Exportação, Transporte ferroviário.

1. INTRODUÇÃO

Com origem na Europa, o capitalismo se expandiu no século XIX, sendo responsável por alastrar os princípios do progresso e da modernidade para o ocidente, desencadeando inúmeras mudanças de cunho social, cultural, econômico e político nos territórios, não sendo o Brasil uma exceção (CASTILHO, 2012). Aspectos modernizantes, como a urbanização, a expansão da malha ferroviária e a expansão da cafeicultura, foram responsáveis por impulsionar o avanço econômico e urbano-industrial no país, dinamizando o território ao promover processos migratórios e o surgimento de cidades.

A ferrovia, para Blasenheim (1996), “era um símbolo da civilização e o único meio de alcançar aquele ‘progresso’ tecnicamente definido que tanto despertava a curiosidade dos brasileiros no século XIX”. Desse modo, segundo Ferreira (2018), as estradas de ferro chegam ao Sudeste auxiliados pela economia cafeeira, em especial na Província de São Paulo, visto que a burguesia do café necessitava de um modal de transporte de maior qualidade e que promovesse o crescimento econômico. Já em Minas Gerais, a primeira região a ser invadida pela ferrovia foi a Zona da Mata, que, até 1884, era detentora de aproximadamente 60% da malha ferroviária do estado, responsável, também, por alavancar a exportação do café.

¹ Bolsista do Projeto de Promoção às Indicações Geográficas (Eixo II) – MEC/SETEC, coordenação por Eli Fernando Tavano Toledo, IFSULDEMINAS – *Campus* Poços de Caldas. E-mail: vinicius.lobes@alunos.ifsuldeminas.edu.br.

Contudo, a partir de 1884, com a chegada das primeiras ferrovias ao Sul de Minas, a Zona da Mata presencia a diminuição do seu domínio sobre as estradas de ferro em detrimento da expansão ferroviária sul mineira entre os anos 1890 e 1906 (BLASENHEIM, 1996). Foram quatro as empresas responsáveis por adentrar a ferrovia no Sul de Minas, sendo elas: Estrada de Ferro Rio Verde (posteriormente Minas e Rio), Viação Férrea Sapucaí, Estrada de Ferro Muzambinho e Companhia Mogiana de Estradas de Ferro.

A expansão da malha ferroviária e da cafeicultura são dois fatores que, juntos, promoveram o desenvolvimento econômico e urbano do Sul de Minas: enquanto a estrada de ferro dinamizou os fluxos materiais e de pessoas, atraindo mão de obra para as regiões adjacentes, os produtores viram a oportunidade de escoar suas produções por maiores distâncias e em menor tempo. Assim, o presente trabalho tem por objetivo principal abordar a relação existente entre ambas as variáveis e o seu papel na dinamização do Sul de Minas, abordando brevemente cada uma das ferrovias citadas acima.

O estudo foi elaborado em conjunto à disciplina “Geografia Econômica do Café”, ofertada como facultativa no IFSULDEMINAS – *Campus* Poços de Caldas.

2. MATERIAL E MÉTODOS

Para a elaboração do presente trabalho foi efetuado um levantamento bibliográfico, cuja temática centrou-se na relação existente entre a expansão ferroviária e a expansão cafeicultora no Sul de Minas. Portanto, analisou-se o conteúdo dos textos acadêmicos selecionados, trazendo ao estudo as principais ideias que contribuem para o melhor entendimento do assunto em questão.

3. RESULTADOS E DISCUSSÕES

A Estrada de Ferro Rio Verde, inaugurada em 1884, foi a primeira estrada férrea a avançar pela região. Posteriormente denominada de Minas e Rio, sua fundação denunciava o interesse em conectar as províncias homônimas para que estreitassem seus laços, com Minas Gerais direcionando seus trilhos e sua produção para o Rio de Janeiro (CASTILHO, 2012). De acordo com Silva (2013), esse escoamento produtivo não era exclusivamente dominado pelo café nos anos iniciais da Minas e Rio, ganhando expressividade apenas a partir dos anos 90, demonstrando que a sua construção não teria sofrido influência da exportação de café. Entretanto, com a abertura de novas estações, a expansão do plantio e a valorização do preço, o produto passou a influir significativamente nas receitas e na orientação das linhas.

Essa última informação pode ser evidenciada ao se analisar o traçado das principais ferrovias

do Sul de Minas: seus trajetos obedecem ao interesse da área econômica do café. Essa influência pode ser observada na Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, que, apesar de ter sido organizada, em 1872, na Província de São Paulo, avança por Minas nos anos finais do século XIX:

A expansão cafeeira no interior mineiro explica o motivo pelo qual a Companhia Mogiana, num determinado momento de sua trajetória, optou por estender seus tentáculos às áreas com potencialidade para a produção de café, e não às paragens mais distantes de Goiás e Mato Grosso. A Companhia foi atraída pela atividade de alta lucratividade da economia agroexportadora. (CASTILHO, 2012, p. 59)

Essa atração se dá, sobretudo, pelo lucro obtido ao se investir na construção e manutenção das ferrovias, tendo em vista que a região do Sul de Minas presenciava o *boom* do café no final do século XIX, com o produto ganhando destaque cada vez maior no total exportado (BLASENHEIM, 1996; CASTILHO, 2012).

Operando a partir de 1891, a Companhia Viação Férrea Sapucaí já apresentava relativo destaque do café em certos pontos, como Jacutinga e Ouro Fino. A exportação dos produtos, segundo Castilho (op. cit.), era direcionada, antes, para Santos, porém, com a abertura das estações de Ouro Fino, Caneleiras e Silviano Brandão, desviou-se metade dessa produção para o Rio de Janeiro. Entretanto, em 1910, a Companhia é incorporada à Minas e Rio (SILVA, 2013).

Correndo paralelamente à Sapucaí, a Estrada de Ferro Muzambinho foi inaugurada em 1892, ambas subsidiárias da Minas e Rio e escoando significativamente seus produtos por meio desta (FERREIRA, 2018). Em 1908, como consequência de inúmeras crises financeiras, Muzambinho também foi incorporada à Minas e Rio, após anos dependendo do Estado. A Estrada passava pela cidade de Varginha/MG, tomada a seguir em breve análise para ilustrar a dinamização do Sul de Minas, especialmente no tocante ao café, em decorrência das ferrovias.

Segundo Ferreira (op. cit.), antes mesmo da chegada da Muzambinho em Varginha, em 1892, a cafeicultura já era uma das principais atividades econômicas praticadas no município, para abastecimento interno. Com a chegada da estrada de ferro, houve a expansão do comércio e das exportações, já que os produtores e comerciantes poderiam levar seus produtos para localidades mais distantes, não se restringindo aos limites do município nem ao Sul de Minas. Após 1892:

A função comercial de Varginha se ampliou, beneficiando também as populações rurais de outros municípios vizinhos em que a ferrovia não passava. Assim, Varginha tornou-se o ponto estratégico de comercialização e escoamento de produtos oriundos não apenas da cidade, mas também de locais vizinhos, especialmente o café. (FERREIRA, 2018, p. 79)

Assim, o município presenciou tanto um crescimento urbano, causado pela valorização dos terrenos ao redor da ferrovia, quanto um crescimento econômico, advindo da expansão do transporte

de mercadorias. Devido à variedade produtiva do Sul de Minas, mesmo após a chegada das ferrovias e o *boom* do café, a região alavancou para o comércio de exportação, com o café se tornando a marca sul mineira especialmente a partir de 1910 (SILVA, 2013).

4. CONCLUSÕES

A chegada das ferrovias alterou a paisagem sul mineira na transição do século XIX para o século XX. Juntamente com a invasão e a expansão da cafeicultura, a ferrovia promoveu a urbanização, o crescimento econômico e o fortalecimento do comércio na região. Com seu traçado influenciado, em boa parte, pelo interesse da área econômica do café, a estrada de ferro fortaleceu a produção e o escoamento desse gênero. Ao voltar seus trilhos para os principais mercados do país, com destaque para a Companhia Minas e Rio, que interligou a região aos portos da Província do Rio de Janeiro, a ferrovia permitiu que o mercado de exportação se tornasse a marca do Sul de Minas, com destaque para o gênero agrícola do café.

REFERÊNCIAS

BLASENHEIN, Perter. L. “As Ferrovias de Minas Gerais no século dezenove”. *In: Locus: revista de história*, Juiz de Fora, vol. 2, n. 2, 1996. p. 81-110.

CASTILHO, Fábio Francisco de Almeida. As Estradas de Ferro do Sul de Minas. *In: Revista de História Econômica & Economia Regional Aplicada*, Juiz de Fora, vol. 7, n. 12, 2012. p. 43-63.

FERREIRA, Natânia Silva. A Estrada de Ferro: crescimento econômico e urbano num município brasileiro do Sul de Minas Gerais – Varginha, 1882-1920. *In: Tempo&Economía*, vol. 5, n. 2, 2018. p. 59-87.

SILVA, Marcel Pereira da. Para abastecer e exportar: as estradas de ferro no Sul de Minas Gerais (1884-1910). *In: História Econômica & História de Empresas*, vol. 16, n. 1, 2013. p. 39-72.