

Justificativas históricas para a expansão ferroviária em Minas Gerais (século XIX): notas sobre o processo de formação do mercado interno

Welber Santos

Aluno do Programa de Pós-Graduação em História da UFOP, Mestrado.

Resumo

O presente artigo tem como objetivo primordial demonstrar as razões econômicas para a implantação de ferrovia em Minas Gerais, no século XIX, em região não cafeeira. Entendemos que a construção da Estrada de Ferro Oeste de Minas, que teve como traçado original os vales dos rios das Mortes e Pará, rumo ao vale do Rio São Francisco, na área da Serra da Canastra, foi resultado da acumulação mercantil em região não exportadora. A conexão entre o oeste de Minas e o Rio de Janeiro, tendo como entreposto comercial a cidade de São João del-Rei, foi um dos principais fatores a possibilitar o dinamismo econômico que levou à acumulação e à possibilidade de dotar tal conexão com meios de transporte modernos.

Palavras-chave: Minas Gerais, São João del-Rei, Rio de Janeiro, região, mercado interno.

Astract

This article has as primordial objective to demonstrate the economical reasons for the railroad construction in Minas Gerais, in the 19th century, in non coffee area. We understood that the Minas Western Railway construction, that had as original plan the tracks through Rio das Mortes and Rio Pará valleys, heading for Rio San Francisco Valley, nearby Canastra Mountain, was resulted of the mercantile accumulation in non exporter region. The connection between the west of Minas and Rio de Janeiro, tends as commercial warehouse São João del-Rei city, was one of the mainly factors to make possible the economical dynamism which took to the accumulation and to the possibility of endowing such connection with modern transportation ways.

Keywords: Minas Gerais, São João del-Rei, Rio de Janeiro, region, internal market.

Para entendermos, em parte, as razões da modernização dos meios de transporte no Brasil do século XIX, em especial em Minas Gerais, nas localidades que indicam que a economia brasileira daquele século é “mais do que uma *plantation* escravista exportadora”,¹ precisamos caminhar pelo tempo.

¹ FRAGOSO, João Luís. “Economia brasileira no século XIX: mais do que uma ‘plantation’ escravista-exportadora”. IN: LINHARES, Maria Yedda (org.). *História Geral do Brasil*. 9ª edição. Rio de Janeiro: Campus, 2000 e FRAGOSO, João Luís. *Homens de Grossa Aventura: acumulação e hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro (1790-1830)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1998.

A descoberta do ouro e do diamante no interior da porção sudeste da América portuguesa foi o catalisador da ocupação do território que viria a ser transformado na capitania de Minas Gerais. A ocupação, apesar de desordenada, ocorreu rapidamente e logo resultou na chegada dos braços da administração portuguesa.²

O movimento populacional decorrente da ocupação em torno das minas de ouro e diamante resultou em formações urbanas precoces que se transformaram em variedade de povoados e vilas “onde se erigiam capelas para ofícios religiosos e se desenvolviam, também, a agricultura e o comércio fixo e itinerante”.³ O abastecimento dos centros mineradores dependia a princípio da produção de outras capitanias, como São Paulo, Rio de Janeiro e Bahia, e do estrangeiro como da Europa, da África ou do Prata, na América do Sul.⁴ No decorrer do tempo, a agricultura e a pecuária se estenderam pela capitania de Minas formando uma rede de abastecimento interno para suprir não apenas as necessidades vitais do contingente da mineração, mas também de toda a gente que ocupava funções das mais variadas como

boticários, prestamistas, estalajadeiros, taberneiros, advogados, médicos, cirurgiões-barbeiros, burocratas, clérigos, mestre-escolas, tropeiros, soldados da milícia paga ou, desde 1766, do corpo auxiliar... sem falar nos escravos, cujo total, segundo os documentos da época, ascendia a mais de cem mil.⁵

A economia de Minas Gerais no século XIX, com ênfase no abastecimento interno, era fruto desse processo vivido no século XVIII, principalmente a partir da sua segunda metade.

Se a literatura tradicional defendia a tese da decadência da economia de Minas devido à queda da produção mineral, com o conseqüente impacto na produção de gêneros de subsistência, os estudos revisionistas, fundamentados em grande escala de fontes primárias, demonstram que os novos dados apontam para um cenário diferente. Mesmo que em alguns momentos, na historiografia sobre a capitania/província, tenha havido debates sobre a natureza, por exemplo, do papel desempenhado pelos núcleos produtores de alimentos, sendo a produção parte ou não da economia de agroexportação, não é difícil nos darmos conta de

² Cf. HOLANDA, Sérgio Buarque de. "Metais e Pedras Preciosas". IN: idem (org.). *História Geral da Civilização Brasileira*. São Paulo: DIFEL, 1968; SOUZA, Laura de Mello e. *O Sol e a Sombra: política e administração na América portuguesa do século XVIII*. São Paulo: Cia. Das Letras, 2006.

³ PAIVA, Clotilde; BOTELHO, Tarcísio Rodrigues. “População e espaço no século XIX mineiro: algumas evidências de dinâmicas diferenciadas”. IN: *Anais do VII Seminário sobre a Economia Mineira*. Diamantina/Belo Horizonte: CEDEPLAR/UFMG, 1995, vol.1, p.90.

⁴ Ver: ZEMELLA, Mafalda. *O Abastecimento da capitania das Minas Gerais no Século XVIII*. São Paulo: HUCITEC; EDUSP, 1990.

⁵ Op. Cit. PAIVA, Clotilde; BOTELHO, Tarcísio Rodrigues. “População e espaço no século XIX mineiro: algumas evidências de dinâmicas diferenciadas”. IN: *Anais do VII Seminário sobre a Economia Mineira*. Diamantina/Belo Horizonte: CEDEPLAR/UFMG, 1995, p.90.

que a produção do sul/oeste de Minas absorvia número elevado de mão-de-obra cativa, reflexo da manutenção de contingente ou expansão demográfica.⁶

A complexidade social da ocupação dos territórios mineiros é verificada pela diversidade das atividades econômicas que provocaram também a diversidade da organização do trabalho escravo que ultrapassava os limites impostos pelo formato da *plantation*.

Percebeu-se que a sociedade mineira encontrou maneiras de preservar a economia das áreas produtoras de alimentos mesmo com o declínio da produção de metais e pedras preciosas. Os estudos demográficos apontam para isso, justificando a permanência da demanda por gêneros. É importante lembrarmos também do acúmulo da demanda sobre a produção de Minas Gerais propiciado pelas exportações interprovinciais, principalmente para o Rio de Janeiro,⁷ como veremos mais a frente.

Roberto Borges Martins já indicava, em 1982, que Minas Gerais alcançou no século XIX população escrava recorde na história do escravismo colonial brasileiro, sendo superada nas Américas apenas por Cuba, Haiti e Estados Unidos em seus momentos de auge de economia escravagista.⁸ Mesmo já sendo esses dados mais do que confirmados por autores posteriores, não podemos deixar de manter a ênfase sobre o desenvolvimento econômico e social da província. São justamente esses fatores que nos levou aos acontecimentos do último quartel daquele século, acontecimentos aqueles devidos, em grande medida, ao poder de acumulação dos setores ligados ao abastecimento interno. Nos referimos aqui, principalmente, à modernização dos transportes, assunto muito discutido em relação à história de São Paulo, mas, até o momento, relegada a poucos autores quando referente à Minas Gerais.

Douglas Libby, ao tratar da crise da mineração e a dinamização da economia mineira, relativiza a teoria de Celso Furtado sobre a retração das atividades econômicas mineiras. Segundo Libby, que não rejeita completamente a interpretação que propunha a involução da economia mineira, ocorreu um processo a que chamou “acomodação evolutiva”.⁹ Nas palavras do autor,

a diversificação da economia mineira e a importância do setor de agricultura de subsistência mercantilizada ou não, bem como o desenvolvimento de uma

⁶ Ver: MARTINS, Roberto Borges. *A economia escravista de Minas Gerais no século XIX*. Belo Horizonte: CEDEPLAR/UFMG, 1982. (Texto para Discussão, 10) e SLENES, Robert W. “Os múltiplos de porcos e diamantes: a economia escrava de Minas Gerais no século XIX”. IN: *Estudos Econômicos*. São Paulo, v.18(3): 449-495, set./dez. 1988.

⁷ Ver: LENHARO, Alcir. *As Tropas da Moderação*. São Paulo: Símbolo, 1979.

⁸ Op. Cit. MARTINS, Roberto Borges. *A economia escravista...*

⁹ LIBBY, Douglas Cole. *Transformação e Trabalho em uma Economia Escravista: Minas Gerais no século XIX*. São Paulo: Brasiliense, 1988, p.22.

indústria, constituem não uma mera resposta à independência econômica do campesinato, como quer Martins. Antes significa uma reação secular específica da organização econômica e social escravista de Minas à crise que lhe tirou a razão de ser original.¹⁰

De qualquer maneira, o que nos interessa aqui é buscar num processo mais amplo os fatos que antecedem (ou convivem com) a justificativa, por parte do Estado ou de determinados grupos, para a implantação de meios de transporte modernos onde a demanda pela atualização do tipo de frete – antes realizado principalmente pelas tropas de muares – poderia não ser suficiente, mas, ainda assim, a opção de maiores atrativos naquele período.¹¹

Aparentemente não havia projetos de industrialização para atender ao mercado de bens de capital representado pelas ferrovias em construção, daí as políticas de isenção de impostos sobre a importação desses bens. Dessa maneira, verificamos forte dependência do Brasil em relação à crescente indústria mundial de bens de capital.¹² A isenção de impostos de importação manifesta-se como um dos capítulos da dependência tecnológica do Brasil e da participação efetiva do Estado no processo de modernização, participação essa que William Summerhill chamará de “ordem contra o progresso”.¹³

Como temos visto, as atividades mercantis que desembocaram na dinamização econômica em Minas têm origens anteriores ao *boom* demográfico causado pela vinda da família real para a América portuguesa. Os que se dedicaram ao abastecimento da Corte se enriqueceram com o passar do século XIX. A “economia de acomodação” da província do ouro decadente permitiu que os setores de produção para o mercado interno se ampliassem.

¹⁰ Idem, *ibidem*.

¹¹ Ao que tudo indica Bernardo Pereira de Vasconcelos, autor do projeto de lei que originou a primeira concessão para estradas de ferro no Brasil, mudou de idéia entre 1835 e 1849, pois Cristiano Ottoni cita uma frase do político mineiro que zombava dos projetos ferroviários: “construam; os trens carregarão no primeiro dia do mês tudo o que há no interior para transportar e ficarão ociosos por vinte e nove dias”. Ottoni apud EL-KAREH, Almir Chaiban. *Filha Branca de Mãe Preta: A Companhia da Estrada de Ferro D. Pedro II (1855-1865)*. Rio de Janeiro: Vozes, 1982, p.12.

¹² Os bens de capital eram importados da Europa ou dos Estados Unidos; inicialmente a Inglaterra fornecia locomotivas e vagões, vindo os Estados Unidos posteriormente a ocupar o papel de maior fornecedor desses bens para as ferrovias do Brasil devido à melhor adaptação desses ao perfil de nossas vias, fato que ocorre até os dias atuais, mesmo após períodos de tentativa de nacionalização durante o século XX, com a implantação de fabricantes licenciados de multinacionais norte-americanas em cidades brasileiras tais como a Villares em Araraquara-SP, licenciada GM-EMD (General Motors – Electro Motive Division) e a Gevisa em Campinas-SP e Contagem-MG, licenciada GE (General Electric Transportation). Cf. BALDWIN LOCOMOTIVE WORKS, THE. *A “Baldwin” no Brasil (1862-1922)*. Philadelphia, USA: BLW, 1922; COELHO, Eduardo J. J.; SETTI, João Bosco. *A Era Diesel na EFCB*. Rio de Janeiro: AENFER, 1993. Sobre a industrialização no Centro-Sul entre 1930 e 1970, ver CANO, Wilson. *Desequilíbrios Regionais e Concentração Industrial no Brasil (1930-1970)*. São Paulo: Global; Campinas: UNICAMP, 1985.

¹³ Cf. SUMMERHILL, William R. *Order Against Progress: government, foreign investment, and railroads in Brazil, 1854-1913*. Stanford, CA: Stanford University Press, 2003. Obra sem tradução em língua portuguesa.

Tal fato gerou dividendos para determinados grupos e famílias no decorrer do século retrasado, dividendos esses que permitiram, junto com a ação governamental, a melhoria nas condições da logística de abastecimento na segunda metade do oitocentos.

Ainda no século XVIII, a comarca meridional de Minas Gerais passou a enviar para o Rio de Janeiro tabaco, queijo e carne salgada bovina e suína.¹⁴ Assim, além de abastecer os antigos centros mineradores, a produção da Comarca do Rio das Mortes tendia a se voltar também para a exportação interprovincial.

Segundo Laird Bergard, a região do Sul de Minas já começava a inverter os fluxos de abastecimento entre Minas e o Rio de Janeiro a partir da segunda metade do século XVIII.¹⁵ Essa inversão foi intensificada no decorrer do século XIX, tendo seu início antes mesmo da perda de fôlego da mineração.¹⁶ Assim, o que realmente efetivou a importância da porção meridional de Minas como abastecedora, segundo Alcir Lenharo, foi a instalação da Corte no Rio de Janeiro, fato que multiplicou as necessidades da cidade e, por essa necessidade crescente, forçou o aperfeiçoamento da estrutura viária por terra, além da estrutura portuária, para incrementar o fluxo de importação e exportação seja por terra ou por mar, via cabotagem.¹⁷ Essa condição pode ser resumida pelas palavras de Afonso de Alencastro Graça Filho, quando o mesmo apresenta a permanência ou ampliação de tal quadro para o Rio de Janeiro do século XIX. Diz o autor que “[a] cidade do Rio de Janeiro, na segunda metade do século XIX, apresenta um mercado privilegiado. Centro importador e re-exportador, suas vias podiam ser esquematizadas conforme duas fontes, o comércio marítimo e o terrestre”.¹⁸

Cláudia Chaves, em seu estudo sobre o mercado interno no século XVIII, demonstra as atividades comerciais desenvolvidas em Minas, em que as tropas de muares já figuram de forma expressiva. Ainda no período colonial, muitos comboios de mulas atravessavam os caminhos mineiros saindo dos portos do Rio de Janeiro ou de São Paulo, carregando mercadorias de importação ou deslocando a produção da capitania de Minas para outras capitanias/províncias.¹⁹ A autora reforça, em sua pesquisa, a dinamização precoce do setor mercantil da Capitania de Minas Gerais, que já se apresentava no setecentos “com uma

¹⁴ BERGARD, Laird W. *Escravidão e história econômica: demografia de Minas Gerais, 1720-1888*. Bauru, SP: EDUSC, 2004, p.68.

¹⁵ Idem, *ibidem*.

¹⁶ Idem, *ibidem*. Sérgio Buarque de Holanda menciona a tendência mercantil ligada à produção agropecuária e manufatureira que se expandia no território das Minas no último quartel do setecentos, ver Op. Cit. HOLANDA, p.293 e seguintes.

¹⁷ Op. Cit. LENHARO, Alcir. *As Tropas da Moderação...*

¹⁸ GRAÇA FILHO, Afonso de Alencastro. *Os Convênios da Carestia: crises, organização e investimentos do comércio de subsistência da Corte (1850-1880)*. Rio de Janeiro: UFRJ, 1991 (Dissertação de Mestrado)

¹⁹ CHAVES, Cláudia. *Perfeitos Negociantes: mercadores das minas setecentistas*. São Paulo: Annablume, 1999, p.51.

economia altamente diversificada e voltada para o mercado interno”.²⁰ Um caso que podemos citar para o final do século XVIII, na região, é o da família Pinto Magalhães, cujo patriarca, Bento Pinto Magalhães, português de Braga, era comerciante e tinha relações no Rio de Janeiro com Brás Alves Portugal & Companhia.²¹ O genro de Bento Magalhães, Capitão Pedro Alcântara Almeida, natural de São Paulo, em 1798, segundo Silvia Brügger,

foi caracterizado (...) como proprietário de um pequeno negócio de fazendas secas e molhadas. Em 1815, quando foi feito seu inventário, possuía uma morada de casas, uma chácara com curral, tanques, regos, moinhos, horta e pomar, ferramentas e gado, além de 21 cativos.²²

O filho de Pedro Alcântara, Francisco de Paula Almeida Magalhães, ainda segundo Brügger, tornou-se um bem sucedido comerciante.²³ Em 1814, a prima materna de Francisco de Paula, Francisca de Paula Magalhães, casou-se com o comerciante de grosso português, estabelecido na praça de São João del-Rei, Manoel José Costa Machado.²⁴ Mais tarde, seus descendentes, Custódio de Almeida Magalhães (São João del-Rei) e Sabino de Almeida Magalhães (Rio de Janeiro), aparecerão como peças fundamentais na constituição da companhia de estrada de ferro.

Utilizando-se das informações disponibilizadas por Eschwege, Bergard diz que o barão encontrou os grandes “navios de Minas”, referindo-se aos comboios de muares, ao passar pela estrada que ligava o Rio ao interior de Minas. Em seqüência, transmite a notícia relatada pelo engenheiro alemão sobre a produção de milho, feijão e algodão que eram enviados para Vila Rica e para o Rio de Janeiro.²⁵

O norte da Comarca do Rio das Mortes, sudoeste da província, porção chamada de Oeste de Minas, talvez pela maior densidade demográfica e ocupação mais antiga ao oeste da região Metalúrgica-Mantiqueira, “experimentou efêmeros surtos de mineração aurífera no período colonial em lugares como Pitangui e Santo Antônio do Monte. No século XIX, entretanto, suas atividades produtivas se voltaram para a mesma economia de subsistência que encontramos no Sul”.²⁶ Naquela área, as atividades mais expressivas naquele início de século XIX eram a criação de suínos da área de Tamanduá e Formiga e a produção de algodão de

²⁰ Idem, p.19.

²¹ BRÜGGER, Silvia Maria Jardim. *Minas Patriarcal: Família e Sociedade (São João del Rei – Séculos XVIII e XIX)*. São Paulo: Annablume, 2007, p.248.

²² Idem, p.249.

²³ Idem, p.250.

²⁴ Idem, p.252; Op.Cit. GRAÇA FILHO, Afonso de Alencastro. *A Princesa do Oeste...*, p.78.

²⁵ Op. Cit. BERGARD, Laird W. *Escravidão e história econômica...*, p.78.

²⁶ Op. Cit. LIBBY, Douglas Cole. *Transformação e Trabalho...*, p.44.

Formiga; de lá saiam mulas carregadas de carne de porco salgada e algodão em direção à Corte.²⁷

Quanto à importância da carne suína, Caio Prado Jr. já destacava que “[o] porco tem na economia colonial um grande papel, particularmente nas capitânicas do Centro-Sul, incluindo o Rio de Janeiro e São Paulo. A sua carne, neste setor da colônia, entra em grande proporção para a dieta dos habitantes”, e continua, em sua observação sobre a culinária mineira, “[m]as a principal utilidade do suíno é o toucinho com que se condimentam os alimentos, sobretudo o feijão; e do qual se extrai a banha, a universal matéria graxa da cozinha brasileira”.²⁸

A conexão do Oeste de Minas com o Rio de Janeiro tinha como um dos principais centros distribuidores a praça de São João del-Rei. É esse o eixo que dará sentido à construção de uma estrada de ferro para reduzir as distâncias e baratear os fretes em direção à Corte, ou, pelo menos, que permitirá, teoricamente que seja, à elite são-joanense dos anos finais do Império tentar restaurar as condições que lhe permitiram crescer nos anos anteriores. As referências para a implantação da estrada de ferro são-joanense serão os rios da Morte, Grande, Pará e São Francisco, sendo navegável, dentre esses, apenas parte do Rio Grande e o Rio São Francisco, ponto final da linha tronco.

A ligação mercantil entre o Oeste de Minas e o Rio de Janeiro muito se assemelha ao que ocorria no oeste/sul dos Estados Unidos da América, Vale do Rio Mississipi, em período semelhante. Enquanto o meio de transporte predominante entre Minas e Rio eram as tropas de muares, por lá ocorria o cruzamento de *steamboats*²⁹ via Mississipi e seus afluentes, o que levava diretamente ao porto de *New Orleans*.³⁰ A ausência de estradas de rodagem entre pontos do oeste e sul dos EUA era refletida, segundo Cotterill, pela predominância de um comércio eminentemente fluvial. Pelo grande rio do sul norte-americano eram escoados variados produtos de uma área bastante ampla, o que gerava números bastante consideráveis para tal comércio. Nas palavras do autor:

A notable feature of the western trade in 1840 was its great value. In 1843 the value of western produce exported was estimated to be more than \$80,000,000 and was growing rapidly. In the same year the entire commerce of the west was estimated at \$220,000,000. In this total, agricultural and mineral products held the chief place. They were gathered from a wide area;

²⁷ Op. Cit. BERGARD, Laird W. *Escravidão e história econômica...*, p.78.

²⁸ Op. Cit. PRADO Jr. p.203.

²⁹ Barcos a vapor. Para alguns termos que obtivemos em língua estrangeira, manteremos a grafia na língua original, assim como as citações.

³⁰ COTTERILL, R. S. “Southern railroads and western trade”. IN: *The Mississippi Valley Historical Review*. Vol. 3, Nº 4 (março 1917), pp.427-441. URL: <http://www.jstor.org/stable/1889137>, acessado em 19/05/2008.

*lead from Wisconsin and Iowa, tobacco from Kentucky and Missouri, cotton from the southwest, and flour, grain, pork, and other products from over a vast area.*³¹

A diversidade que apontamos para o comércio realizado em lombo de burro para a América Portuguesa e, posteriormente, para o reino e o Império, no centro-sul, é verificada também no comércio do oeste americano [*western trade*] ligado ao porto de *New Orleans*. Assim como o Rio de Janeiro se apresentava como o porto mais dinâmico do centro-sul brasileiro, por sua configuração de área de demanda por mercadorias de subsistência e gêneros importados – além de saída de produtos da agroexportação –, no sul dos EUA, em *New Orleans*, principalmente até as décadas de 1840-50, concentrava-se a atividade portuária de toda a área da citação acima, alcançando essa cidade posição de liderança no sul daquele país. Tal característica gerou crescimento populacional bastante avançado em *New Orleans*,³² assim como o Rio de Janeiro, que já era o grande pólo comercial do Atlântico Sul, ampliou sua posição com a instalação da Corte.³³

Outra semelhança ocorreu na atividade de mercado do centro-sul do Brasil e do sul/oeste dos EUA, os meios de transporte apresentavam-se como muito onerosos e de baixa eficiência, comprometendo a conservação da mercadoria. Até o século XIX, o transporte por meio animal, sejam comboios em carros de bois ou as já citadas tropas de muares, mostravam-se obsoletos para as novas demandas no Brasil. A topografia acidentada e a grande barreira natural representada pelas serras da Mantiqueira e do Mar, eram outro obstáculo e fator prejudicial ao desenvolvimento logístico brasileiro. A mesma topografia tornava os rios pouco propícios à navegação, dessa maneira, o transporte de pessoas e mercadorias antes de 1854 continuava configurado em modelos antiquados de transporte.³⁴ A configuração do processo de viagem de longo termo, somado às características das vias disponíveis acarretava em sérios prejuízos.

³¹ “Um notável destaque do comércio do oeste em 1840 era seu alto valor. Em 1843 o valor da produção exportada do oeste era estimada em mais de 80 milhões de dólares e crescia rapidamente. No mesmo ano o comércio todo do oeste era estimado em 220 milhões de dólares. Neste total, produtos agrícolas e minerais tomavam a frente. Eram reunidos de uma extensa área; chumbo de Wisconsin e Iowa, fumo de Kentucky e Missouri, algodão do sudoeste e farinha, grãos, suíno e outros produtos de uma vasta área”. (tradução livre) Idem, p.428.

³² Idem, *ibidem*.

³³ Luiz Felipe de Alencastro calcula que o número de pessoas deslocadas para o Rio de Janeiro, entre 1808 e 1817, pode ter chegado a marca de 15 mil almas, entre burocratas, nobres, administradores e colonos das possessões africanas e monarquistas hispano-americanos. ALENCASTRO, Luiz Filipe. “Vida privada e ordem privada no Império”. IN: Idem (org.). *História da Vida Privada no Brasil – Império: a corte e a modernidade nacional*. São Paulo: Companhia das Letras, 1997, pp.12-93.

³⁴ Op. Cit. SUMMERHILL, William R. *Order Against Progress...*, p.18.

No caso da região do Mississippi, o longo curso do rio e a umidade seriam os causadores das constantes perdas. Assim Cotterill descreve tais ocorrências:

*Most of the western produce reached New Orleans after the first of June and was appreciably injured by the heat and dampness of the steambolt hold. Tobacco sweated, grain swelled and softened, and pork was generally damaged. (...) The river itself was full of snags and greatly obstructed by rapids in its upper courses. All in all, it was clear that the trade of the northwest came to New Orleans only because there was no other place to go.*³⁵

Guardadas as devidas proporções, temos aí um modelo de justificativa comum entre as duas regiões para a implantação de vias férreas onde o comércio se dava pela utilização de meios de transporte de comprometida eficiência logística. A pertinência da comparação é justificada pela semelhança dos problemas enfrentados pelas formas de transporte pré-ferroviário, mesmo que distintas. Em ambos os casos os problemas serão tratados de forma semelhante, qual seja, pela implantação de estradas de ferro.

A imensidão territorial dos dois países americanos demandava soluções tecnológicas compatíveis com a necessidade de vencer o tempo e o espaço de maneira mais segura e eficiente. Nesse caso, a solução daquele momento não seria outra senão a instalação de trilhos para a utilização de máquinas a vapor, modalidade essa que acabaria sendo adotada para a ocupação do oeste da América do Norte, onde ocorreria mais tarde, 1869, o encontro das duas estradas que partiram de cada lado do continente: a *Central Pacific Railroad* e a *Union Pacific Railroad*, configurando a primeira ferrovia transcontinental do mundo, ligando os oceanos Atlântico e Pacífico.³⁶

Por outro lado, para além da modernização dos transportes, no Brasil, a ferrovia seria também uma forma de diversificação dos ativos pós 1850, como poderemos perceber mais adiante, no presente trabalho. Considerando o estudo de Eugene Genovese, o mesmo indica a força do regime escravocrata no sul dos Estados Unidos antes da guerra de secessão.³⁷ Segundo o mesmo autor, “[a] história econômica do Sul pré-bélico vem reforçar, mais do que negar, a noção existente no século XIX de uma escravocracia expansionista”. Genovese

³⁵ “Grande parte da produção do oeste chegava a *New Orleans* após primeiro de junho e era bastante prejudicada pelo calor e pela umidade do armazenamento dos steambolt. O tabaco suava, os grãos inchavam e amoleciam, e a carne suína geralmente estragava. (...) O próprio rio era cheio de amarrações e bastante obstruído por correntezas em seus cursos superiores. Ao todo, estava claro que o comércio do noroeste ia para *New Orleans* por não haver alternativa”. Op. Cit. COTTERILL. p.429.

³⁶ Central Pacific Railroad Photographic History Museum. URL: <http://www.cprh.org>, visitado em 13/12/2008.

³⁷ GENOVESE, Eugene. *A Economia Política da Escravidão*. Rio de Janeiro: Pallas, 1976.

lembra que a escravidão “deu as bases sobre as quais o Sul nasceu e desenvolveu-se”.³⁸ Sendo a expansão ferroviária do Vale do Mississipi, por nós referida, anterior à guerra e, portanto, anterior ao fim do regime escravista, não podemos afirmar se há semelhança entre aquela região e o centro-sul do Brasil no que tange às razões do direcionamento de capitais para os investimentos no transporte ferroviário, o que demandaria estudos mais profundos sobre o assunto.

Assim, como *New Orleans* tornara-se importante entreposto na América do Norte, o Rio de Janeiro viu-se em posição de destaque na América do Sul.

Além de centro político-administrativo, nas palavras de Lenharo,

a Corte constituía-se no mais importante entreposto comercial de todo o Centro-Sul e, portanto, era centro de atração e repulsão de população, o que garantia um significativo deslocamento de pessoas em todas as épocas do ano. Em termos de consumo, vale também considerar os novos padrões instituídos pela presença de delegações diplomáticas e altos comerciantes, além dos estratos burocráticos e militares ali estabelecidos.³⁹

Apesar de o comércio com Minas já vir desde meados do século XVIII, os desdobramentos oriundos do estabelecimento da capital do Império Ultramarino Português no Rio de Janeiro foram decisivos para a ampliação do já importante mercado interno, beneficiando extraordinariamente os produtores e comerciantes mineiros.⁴⁰ Apesar das crônicas crises de abastecimento que atingiam o Rio, devido à escassez de gêneros e/ou à ação de atravessadores, todo um processo de mudanças nas formas do comércio levou ao estabelecimento de um mercado com níveis de especialização de funções dentro da cadeia entre produção e consumo, mas sem grandes alterações na hierarquização social, herança do período colonial. Como parte das características do escravismo colonial, tínhamos uma sociedade constituída por níveis econômico-sociais marcados por diferenças profundas.⁴¹

João Luís Fragoso demonstra que as crises de abastecimento no Rio de Janeiro não cessaram no decorrer do século XIX;⁴² porém, o que aqui nos importa é perceber que Minas Gerais, independentemente de conseguir suprir a demanda fluminense por gêneros, se beneficia dessa carência da província vizinha. Outras províncias abasteciam também a Corte, como as do sul que praticavam o comércio costeiro, ou São Paulo, por mar ou por terra. Particularmente em Minas, beneficiaram-se especialmente aqueles indivíduos envolvidos no

³⁸ Idem, pp. passim.

³⁹ Op. Cit. LENHARO, Alcir. *As Tropas da Moderação...*, p. 42.

⁴⁰ Idem.

⁴¹ Op. Cit. FRAGOSO, João Luis. *Homens de grossa aventura...*, p.183.

⁴² Idem.

comércio atacadista. Alguns são-joanenses e comerciantes da região, como de São José del-Rei, costumavam se sediar no Rio ou possuir representantes na Corte. Como foi o caso de Custódio de Almeida Magalhães e Aureliano Martins de Carvalho Mourão (diretores da estrada de ferro em São João del-Rei, ambos possuíam moradia e imóveis na Corte, além de negócios⁴³) ou Gervásio Pereira Alvim, morador do Distrito da Lage, termo de São José, que negociava com as praças de São João del-Rei e Rio de Janeiro.⁴⁴

Após 1808, as transformações sofridas pelo Rio de Janeiro, com a *interiorização da metrópole*,⁴⁵ a demanda por produtos da agropecuária expandiu sobremaneira possibilitando a grande acumulação dos comerciantes da Comarca do Rio das Mortes, o que levou São João del-Rei à posição de grande entreposto comercial de Minas Gerais, ao lado de Barbacena.⁴⁶ A Corte expandiu as possibilidades de enriquecimento e, conseqüentemente, aumento de poder daqueles que se dedicaram ao seu abastecimento. Essa constatação está de acordo com o que Alcir Lenharo demonstra sobre os períodos de crises de abastecimento do Rio, agravadas pelo ânimo da produção de gêneros para exportação naquela província.⁴⁷

Tendo sido a mão-de-obra, a terra e os recursos materiais, nas áreas mais próximas à Corte, destinados à produção do café, os problemas se agravaram no tocante à produção de gêneros alimentícios de consumo imediato. “Casos extremos deste quadro iriam ocorrer nos inícios dos anos 50, quando a especialização da produção de café chegava a níveis ainda mais altos, generalizando a falta de comestíveis a um ponto de saturação”.⁴⁸ Fato que seria ainda agravado quando “acentuava-se uma tendência de urbanização das áreas suburbanas, com a conseqüente erradicação de pequenas propriedades até então voltadas para a produção de gêneros de subsistência”.⁴⁹

Tais ocorrências, ao que tudo indica, foram um dos fatores que contribuíram para a importância das áreas produtoras de gado e de outros produtos alimentícios de Minas Gerais que se viram na posição de cobrir a demanda crescente tanto na área urbana da Corte quanto

⁴³ Informações baseadas nos respectivos inventários *post-mortem*, IPHAN-ETII: Custodio de Almeida Magalhães, 1891, cx. 326 e Ana Isabel de Castro Mourão, 1894, cx.170.

⁴⁴ TEIXEIRA, Paula Chaves. “Os atores e o ensaio: a rede mercantil de Gervásio Pereira Alvim”. (Dissertação de mestrado em processo de escrita). Niterói: UFF, 2009.

⁴⁵ Cf. DIAS, Maria Odila Leite da Silva. “A interiorização da metrópole”. IN: *A Interiorização da Metrópole e Outros Estudos*. São Paulo: Alameda Casa Editorial, 2005, pp.7-37.

⁴⁶ Cf. Op. Cit. LIBBY, p.43; OLIVEIRA, Mônica. *Negócios de Famílias: mercado, terra e poder na formação da cafeicultura mineira (1780-1870)*. Bauru, SP: EDUSC; Juiz de Fora, MG: FUNALFA, 2005, p.95.

⁴⁷ Op. Cit. LENHARO, *As Tropas da Moderação...*, passim.

⁴⁸ Op. Cit. LENHARO, Alcir. *As Tropas da Moderação...*, p.50.

⁴⁹ Idem, *ibidem*..

nas áreas agroexportadoras. Por outro lado, existia também a demanda por artigos importados no interior.

Um número significativo de navios aportava no Rio de Janeiro para aí se abastecerem. O movimento do porto se completava com a redistribuição para outros centros de consumo de uma parte de suas importações, efetivada através da cabotagem e do comércio interior, estruturado sobre a organização mercantil das tropas de mulas.⁵⁰

Se a população do Rio de Janeiro crescia devido, principalmente, à transferência do aparato burocrático do Império Ultramarino, a de Minas Gerais também alcançava números significativos no decorrer do oitocentos. Não é mais segredo para os historiadores atuais, apesar de certas restrições documentais, como a escassez de listas nominativas para espaços de tempo mais curtos, os importantes números da demografia e economia mineiras. A Comarca do Rio das Mortes sofreu importante crescimento demográfico entre 1776 e 1821, o que deve ser levado em consideração dado sua característica de produção agropecuária. Nessa baliza de tempo, a população dessa comarca passou de 82.781 para 213.617 indivíduos, o que representava em 1821, segundo João Frágoso, 41,6% da população de toda capitania.⁵¹

Sendo assim, frisamos, com base nos estudos mais recentes, que, ao longo do século XIX, Minas apresentou expressivo crescimento demográfico, o que contraria a lógica de decadência econômica como reflexo do esgotamento aurífero e diamantífero. Clotilde Paiva, em sua tese de doutoramento, demonstra o crescimento das populações livre e escrava no decorrer do oitocentos e, dialogando com a bibliografia e com as fontes, expõe a variedade regional da economia provincial.⁵² A autora resume bem o objetivo dos trabalhos que vêm sendo realizados desde a década de 1980, que seria “refutar as proposições de que o declínio do ouro e do diamante desarticulou a sociedade e a economia mineira, atrofiando ou mesmo eliminando as relações internas e provocando inclusive depopulação”.⁵³

Ao citar Sturz, numa obra de 1837, Paiva diz que o autor inglês apresentou uma lista de quarenta itens exportados por Minas no ano fiscal de 1827-1828, alguns desses itens citados são: panos de algodão, açúcar, café, fumo, marmelada, banha, queijo, couro semi ou totalmente transformado, gado, galinhas, carneiros e porcos. E, complementando essa informação, diz que, “[a] julgar pelos vínculos comerciais que logo se estabeleceram, já havia na parte meridional da província (sul de Minas/São João del-Rei), e em menor escala

⁵⁰ Idem, p.42.

⁵¹ Op. Cit. FRAGOSO, João Luis. *Homens de Grossa Aventura...*, p.125.

⁵² PAIVA, Clotilde. *População e Economia nas Minas Gerais do Século XIX*. São Paulo: USP, 1996. (Tese de Doutorado)

⁵³ Idem, p.10.

Paracatu, um sólido setor agropecuário mercantil”.⁵⁴ A constatação de Paiva sobre o fortalecimento do setor mercantil mineiro, em boa medida, demonstra as bases para o desenvolvimento de instituições capitalistas no sudeste.

A acumulação possibilitada pelo desenvolvimento do comércio intra ou inter regional/provincial levou ao desenvolvimento de atividades como o crédito e a especulação em papéis como ações de companhias de estradas de ferro, como pode ser visto na forte presença de dívidas ativas e passivas e ações de companhias como Estrada de Ferro Leopoldina, Companhia Geral de Estradas de Ferro e Estrada de Ferro Oeste de Minas nos inventários *post-mortem*. A abertura da casa bancária de Almeida Magalhães na década de 1860 já era uma mostra da importância do comércio de gêneros de subsistência da região e das condições para a ampliação do crédito. Tal casa bancária foi fundada por Custódio de Almeida Magalhães devido às “operações de crédito e câmbio que seus antecedentes lhe legaram, portanto do capital mercantil ligado à economia de subsistência e à mineração da região”.⁵⁵ Considerando que a mineração já não era atividade expressiva em São João del-Rei desde meados do século XVIII, devemos frisar a origem mercantil das fortunas são-joanenses da segunda metade do século XIX.

Sendo já definido que a demografia da província demonstrava variações regionais de acordo com o desenvolvimento econômico, restava estabelecer essas diferenças regionais sobre a concentração da mão-de-obra escrava, numa tentativa de compreender os matizes da vida produtiva de Minas.

Roberto Borges Martins já alertava para a metodologia utilizada por historiadores anteriores que os levavam a números indicadores de perda de mão-de-obra cativa de regiões não cafeeiras para as cafeeiras. Isso levaria a entender que a Zona da Mata Mineira, além do Vale do Paraíba e o oeste paulista estariam recebendo, nesse processo, a fração excedente desse “reservatório de mão-de-obra escrava” em que se transformavam as “áreas mineradoras decadentes”.⁵⁶ Minas, nas áreas de economia não cafeeira, teria se transformado numa província em que a porcentagem de escravos seria mais reduzida, inclusive com maior taxa de

⁵⁴ Idem, p.13.

⁵⁵ GRAÇA FILHO, Afonso Alencastro. *A Princesa do Oeste e o Mito da Decadência de Minas Gerais – São João del Rei (1831-1888)*. São Paulo: Annablume, 2002.

⁵⁶ Op. Cit. MARTINS, Roberto Borges. *A economia escravista de Minas Gerais...*

libertos.⁵⁷ Contrariando essa idéia, Roberto Martins chega a afirmar que “a grande maioria dos escravos mineiros no século XIX nunca esteve numa mina nem numa fazenda de café”.⁵⁸

Apesar de concordar com Martins sobre o elevado contingente mancipio da província, Robert Slenes reforça que é a região cafeeira que vai ser suprida com o número mais significativo de escravos no período avaliado. As atividades de exportação seriam as responsáveis diretas e indiretas pela mão-de-obra concentrada seja na Zona da Mata diretamente na lavoura de café ou em outras regiões que produziriam gêneros para enviar para as áreas de *plantation*.⁵⁹

Martins observa a evolução do sistema escravista mineiro em busca de dados que indicam as áreas onde estavam os contingentes de mão-de-obra servil, de acordo com o tipo de produção. Com isso, demonstra que a mineração já não representava mais, durante todo o oitocentos, um setor com grande demanda por mão-de-obra escrava devido à sistemática queda na produção mineral por todo o século, além da tecnologia empregada pelas companhias estrangeiras, principalmente na segunda metade do século XIX, reduzir a demanda por braços humanos.⁶⁰

Quais seriam, portanto, os setores mais dinâmicos da economia mineira?

A pecuária, “[c]erto que não ostenta o lustre dos feitos políticos, nem aparece na primeira ordem dos grandes acontecimentos do país”, como escreveu Caio Prado, que se ocupa da análise dessa atividade por algumas páginas de *Formação do Brasil Contemporâneo*,⁶¹ não pode ser esquecida em nenhum momento se quisermos entender a importância econômica do mercado mineiro.

Chegando mesmo a contrapor as formas de criação de bovinos da região do São Francisco com o centro-sul de Minas, Prado Jr. já indicava a presença marcante da pecuária na capitania.

Ao que tudo indica, a pecuária teria sido uma das principais razões de ocupação do *hinterland* no período colonial. É o que indica o texto de Francisco Carlos Teixeira da Silva,

⁵⁷ Idem, p.03.

⁵⁸ Idem, p.04.

⁵⁹ SLENES, Robert W. “Os múltiplos de porcos e diamantes: a economia escrava de Minas Gerais no Século XIX”. *Estudos Econômicos. São Paulo*, v. 18, p. 449-495, set./dez. 1998, passim.

⁶⁰ Op. Cit. MARTINS, Roberto Borges. *A economia escravista de Minas Gerais...* . Ainda assim, Douglas Libby indica a proprietária da Mina de Gongo Soco, a Imperial Brazilian Mining Association, como a dona do maior contingente de escravos em Minas no século XIX, 382 mancipios, bem acima dos padrões encontrados pelo autor para a província. Cf. LIBBY, Douglas Cole. *Transformação e Trabalho em uma Economia Escravista: Minas Gerais no Século XIX*. São Paulo: Brasiliense, 1988, p.98.

⁶¹ PRADO JÚNIOR, Caio. *A formação do Brasil contemporâneo: colônia*. São Paulo: Brasiliense; Publifolha, 2000, pp.189-215.

Pecuária e formação do mercado interno no Brasil Colônia.⁶² Segundo o autor, a criação de gado foi a atividade para a qual seriam destinadas as terras sesmariadas para a ocupação dos sertões, sesmarias essas concedidas como prêmios militares aos que expulsaram ou expulsariam os índios de tais territórios. A condição para a concessão das terras, sem limites ou medidas definidas, era de que fossem usadas para o pasto.⁶³ Mesmo que o autor se refira ao nordeste, no médio São Francisco, não é difícil supor que as condições não tenham sido muito diferentes no baixo São Francisco, onde Caio Prado indica a criação de bovinos de maneira semelhante à nordestina.⁶⁴ Com o passar do tempo a atividade tomou importância econômica de grande relevo, com participação aguda no mercado interno.

Diz Prado Jr. que as boiadas mineiras começaram a descer para São Paulo em concorrência com os fornecedores de Curitiba e do Rio Grande a partir de 1756, sendo iniciado o fornecimento para o Rio de Janeiro a partir de 1765.⁶⁵ O Rio viria a ser o maior mercado para a produção de Minas, ou intermediada por mineiros. As intenções dos idealizadores das estradas de ferro em Minas de alcançar o Rio São Francisco estão ligadas muito provavelmente à produção de gado no vale do mesmo rio, gado esse presente desde os tempos de Antonil, ou seja, princípio do século XVIII, como observa o mesmo Prado Jr.⁶⁶

Afonso Alencastro Graça Filho, a partir de dados para o ano de 1818, nos informa que mais de 70% das exportações de Minas se dirigiam ao Rio de Janeiro.⁶⁷ O autor nos fornece os seguintes números relativos a esse comércio, considerando o total da mercadoria exportada por Minas:

Item produzido em Minas	Porcentagem destinada ao Rio de Janeiro
Gado vacuum	78%
Porcos	89%
Queijos	57%
Tecidos de algodão	96%
Toucinho	97%

O autor complementa a informação dizendo que esses valores “representavam mais de 57% do valor das exportações mineiras e 62% dos valores das mercadorias vendidas ao Rio de Janeiro”.⁶⁸

⁶² TEIXEIRA DA SILVA, Francisco Carlos. “Pecuária e formação do mercado interno no Brasil Colônia”. *Revista Estudos Sociedade e Agricultura*, n.8, abril 1997.

⁶³ Idem.

⁶⁴ Op. Cit. PRADO JÚNIOR, Caio. *A formação do Brasil contemporâneo...*, p.199.

⁶⁵ Idem, p.199.

⁶⁶ Idem, p.193.

⁶⁷ Op. Cit. GRAÇA FILHO, Afonso Alencastro. *A Princesa do Oeste...*, p.38.

⁶⁸ Idem, ibidem.

No sentido de importação, no mesmo momento, os números do que Minas recebia do Rio de Janeiro eram:⁶⁹

Item provindo do Rio de Janeiro	Porcentagem importada por Minas Gerais
Azeite	100%
Sal	69%
Escravos	93%
Gêneros secos	92%
Ferragens e vinhos	96%

O gado vacum, ao que tudo indica, tinha grande importância no setor mercantil intermediado por São João. Graça Filho diz que, de acordo com Saint-Hilaire, comerciantes são-joanenses enviavam ponteiros para buscar o gado da região de Araxá, Comarca de Paracatu, e acrescenta que a região de São João chegava a apresentar produtores de bovinos com até cinco mil cabeças de gado.⁷⁰ A condição de área de internada representada por São João del-Rei parece ter continuado até as últimas décadas do oitocentos, haja vista o sal, elemento imprescindível na dieta bovina, representa a mais elevada porcentagem dos produtos provenientes do Rio de Janeiro encaminhados pela estrada de ferro a partir de 1880.⁷¹

O sal consumido em São João tinha origem na Bahia, nas salinas locais e, em maior porcentagem, no Rio de Janeiro (incluindo o que vinha de Portugal). Além de centro consumidor, São João enviava o sal para o oeste, de onde provinha parte do gado comercializado na cidade.⁷²

Não podemos deixar de destacar que a relação acima, que apesar de não demonstrar valores absolutos do comércio de tais mercadorias, indica a tendência ao que seria negociado entre a província e a Corte no que originou a carga para a futura estrada de ferro que cortaria o centro-sul/oeste de Minas.

Considerações finais

A Companhia Estrada de Ferro d'Oeste de Minas, fundada em São João del-Rei em 1877, era resultado do processo vivido pela economia mercantil na qual a “Nápoles de Minas”⁷³ se via como centro produtor e entreposto comercial, principalmente ligada ao oeste

⁶⁹ Idem, *ibidem*.

⁷⁰ Idem, p.57.

⁷¹ O prédio do armazém da estação ferroviária de São João del-Rei, até os dias atuais, apresenta dificuldade na fixação de argamassa devido, segundo os responsáveis pela reforma do mesmo em 1981, ao estoque de sal desde os primórdios da atividade ferroviária. Cf. MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. *Museu Ferroviário de São João del Rey – 1º. Centenário da estrada de Ferro Oeste de Minas. 1881 – 1981*. Rio de Janeiro: RFFSA, 1981.

⁷² Op. Cit. GRAÇA FILHO, p.157.

⁷³ Jornal: “O Arauto de Minas”. Ano I, n. 37, 18/11/1877, p. 3.

de Minas Gerais (Pitangui, Formiga, Tamanduá, Pompeu, Pium-i, etc). O grosso dos bens transportados no sentido de exportação, ou seja, do oeste para o sudeste, tinha como destino a E. F. D. Pedro II que, por sua vez, destinava-se ao Rio de Janeiro (província e Corte) e permitia contato com a Zona da Mata através dos ramais das estradas de ferro Leopoldina e União Mineira.

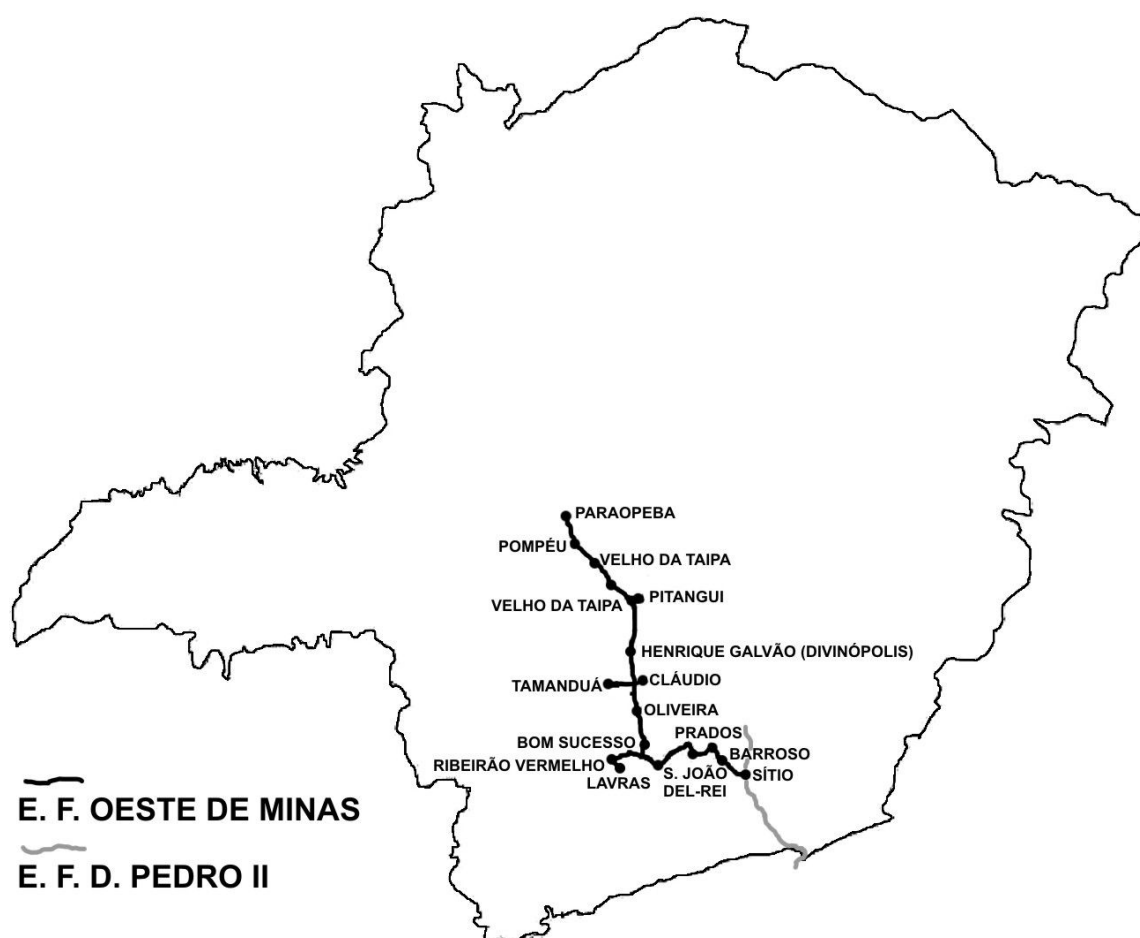
Mais da metade do capital levantado para a construção do primeiro trecho da Oeste de Minas provinha da riqueza acumulada no comércio encabeçado por São João del-Rei, tendo sido a ferrovia fruto de concessão provincial de 1873, pertencente aos bacharéis José de Rezende Teixeira Guimarães (fazendeiro de São João), deputado geral pelo 4º Distrito de Minas na 13ª Legislatura,⁷⁴ e Luiz Augusto de Oliveira (engenheiro do Rio de Janeiro), ambos membros do Partido Liberal. Apesar de os concessionários serem do partido liberal, os realizadores do projeto foram líderes locais do Partido Conservador, sendo o principal deles Aureliano Martins de Carvalho Mourão, vereador em São João del-Rei na ocasião da incorporação da companhia, da qual foi o primeiro diretor presidente, mais tarde se elegeria como deputado geral, na 20ª e última legislatura.⁷⁵

Sugerimos que a razão para a concretização do projeto ferroviário ora em questão foi, em grande medida, as políticas públicas que somavam a subvenção quilométrica de 9:000\$000 (nove contos de réis) e a isenção de impostos de importação de material rodante proveniente dos Estados Unidos da América. Entretanto, o processo de acumulação vivenciado pela praça são-joanense no decorrer do século XIX, o que permitiu não só o acúmulo de riqueza, mas também de poder, por parte dos comerciantes locais, com forte presença no Rio de Janeiro, foi de extrema relevância para a entrada de tal região no processo de modernização econômica.

Foi a Oeste de Minas a primeira sociedade anônima da região, ou seja, uma das primeiras iniciativas para a transição local para o modo de produção capitalista. O capital antes direcionado à manutenção da mão-de-obra servil passa a ser empregado em novas formas de aplicação, a sociedade por ações que, graças à participação do Estado, garantia anualmente o rendimento de 7% de juros.

⁷⁴ Revista do Arquivo Público Mineiro, Ano I. Ouro Preto: Imprensa Oficial de Minas Gerais, 1896, p.42.

⁷⁵ Idem, p.49.



Mapa da Estrada de Ferro Oeste de Minas. Fonte: LIMA, Vasco de Castro. *A Estrada de Ferro Sul de Minas (1884-1934) – Trabalho histórico-descritivo, organizado pelo Secretário da Estrada*. São Paulo: Copas, 1934.

Referências bibliográficas

- BERGARD, Laird W. *Escravidão e história econômica: demografia de Minas Gerais, 1720-1888*. Bauru, SP: EDUSC, 2004.
- BRÜGGER, Silvia Maria Jardim. *Minas Patriarcal: Família e Sociedade (São João del Rei – Séculos XVIII e XIX)*. São Paulo: Annablume, 2007.
- CHAVES, Cláudia. *Perfeitos Negociantes: mercadores das minas setecentistas*. São Paulo: Annablume, 1999.
- COTTERILL, R. S. Southern railroads and western trade. *The Mississippi Valley Historical Review*. Vol. 3, N° 4 (março 1917), pp.427-441. URL: <http://www.jstor.org/stable/1889137>, acessado em 19/05/2008.
- DIAS, Maria Odila Leite da Silva. A interiorização da metrópole. *A Interiorização da Metrópole e Outros Estudos*. São Paulo: Alameda Casa Editorial, 2005.
- EL- KAREH, Almir Chaiban. *Filha Branca de Mãe Preta: A Companhia da Estrada de Ferro D. Pedro II (1855-1865)*. Rio de Janeiro: Vozes, 1982.
- FRAGOSO, João Luís. Economia brasileira no século XIX: mais do que uma 'plantation' escravista-exportadora. LINHARES, Maria Yedda (org.). *História Geral do Brasil*. 9ª edição. Rio de Janeiro: Campus, 2000.

- FRAGOSO, João Luís. *Homens de Grossa Aventura: acumulação e hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro (1790-1830)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1998.
- GRAÇA FILHO, Afonso de Alencastro. *Os Convênios da Carestia: crises, organização e investimentos do comércio de subsistência da Corte (1850-1880)*. Rio de Janeiro: UFRJ, 1991 (Dissertação de Mestrado)
- GRAÇA FILHO, Afonso Alencastro. *A Princesa do Oeste e o Mito da Decadência de Minas Gerais – São João del Rei (1831-1888)*. São Paulo: Annablume, 2002.
- GRANDI, Guilherme. *Café e Expansão Ferroviária: A Companhia E. F. Rio Claro (1880-1903)*. São Paulo: Annablume; FAPESP, 2007.
- IGLESIAS, Francisco. *Política Econômica do Governo Provincial Mineiro (1835-1889)*. Rio de Janeiro: MEC/INL, 1958.
- LAMOUNIER, Maria Lúcia. Ferrovias, agricultura de exportação e mão-de-obra no Brasil no século XIX. IN: *História econômica & história de empresas*, São Paulo: HUCITEC; ABPHE, III, 1, 2000, pp. 43-76.
- LANNA, Ana Lúcia Duarte. Ferrovias no Brasil 1870-1920. *História econômica & história de empresas*, Belo Horizonte: UFMG; ABPHE, vol. VIII, nº 1, jan. - jun. 2005, pp. 7-40.
- LENHARO, Alcir. *As Tropas da Moderação*. São Paulo: Símbolo, 1979.
- LIBBY, Douglas Cole. *Transformação e Trabalho em uma Economia Escravista: Minas Gerais no século XIX*. São Paulo: Brasiliense, 1988.
- MARTINS, Roberto Borges. *A economia escravista de Minas Gerais no século XIX*. Belo Horizonte: CEDEPLAR/UFMG, 1982.
- OLIVEIRA, Mônica. *Negócios de Famílias: mercado, terra e poder na formação da cafeicultura mineira (1780-1870)*. Bauru, SP: EDUSC; Juiz de Fora, MG: FUNALFA, 2005.
- PAIVA, Clotilde. *População e Economia nas Minas Gerais do Século XIX*. São Paulo: USP, 1996. (Tese de Doutorado)
- PAIVA, Clotilde; BOTELHO, Tarcísio Rodrigues. População e espaço no século XIX mineiro: algumas evidências de dinâmicas diferenciadas. *Anais do VII Seminário sobre a Economia Mineira (vol.1)*. Diamantina/Belo Horizonte: CEDEPLAR/UFMG, 1995.
- SAES, Flávio Azevedo Marques de. *As Ferrovias de São Paulo 1870-1940*. São Paulo: Hucitec; Brasília: INL-MEC, 1981.
- SAMPAIO, Antonio Carlos Jucá de. Redefinindo o Império: o eixo mercantil Rio - Minas na primeira metade do século XVIII. GONÇALVES, Andrea Lisly; OLIVEIRA, Ronald Polito de. (Org.). *Termo de Mariana: história & documentação*. Mariana: Imprensa Universitária da UFOP, 2004, v. II, p. 21-30.
- SLENES, Robert W. Os múltiplos de porcos e diamantes: a economia escrava de Minas Gerais no Século XIX. *Estudos Econômicos. São Paulo*, v. 18, p. 449-495, set./dez. 1998.
- SOUZA, Laura de Mello e. *O Sol e a Sombra: política e administração na América portuguesa do século XVIII*. São Paulo: Cia. Das Letras, 2006.
- SUMMERHILL, William R. *Order Against Progress: government, foreign investment, and railroads in Brazil, 1854-1913*. Stanford, CA: Stanford University Press, 2003.
- TEIXEIRA, Maria Lúcia Resende Chaves. *Família Escrava e Riqueza na Comarca do Rio das Mortes*. São Paulo: Annablume, 2007.
- TEIXEIRA, Paula Chaves. Família e Negócios: as redes comerciais de Gervásio Pereira Alvim. *Anais do XIII Seminário sobre a Economia Mineira*. Diamantina/Belo Horizonte: CEDEPLAR/UFMG, 2008.

ZEMELLA, Mafalda. *O Abastecimento da capitania das Minas Gerais no Século XVIII*. São Paulo: HUCITEC; EDUSP, 1990.