

O CAFÉ E A ESTRADA DE FERRO LEOPOLDINA: UMA CONFLUÊNCIA DE INTERESSES - 1874 - 1898

8

José Mauro Pires Silveira¹

RESUMO: O presente artigo visa analisar e discutir a relação existente entre a Estrada de Ferro Leopoldina e o café na região Sul da Zona da Mata Mineira, no período que se estende de 1874 a 1900. O momento em questão está marcado por uma série de acontecimentos fundamentais para o Brasil, tais como a crise do sistema escravista e abolição dos escravos, a queda da Monarquia e a implementação da República no Brasil,

dentre outras questões de merecido destaque. O recorte temporal aqui analisado marca a implantação desta ferrovia nessa região, mais especificamente nos municípios que fazem parte do trajeto de Além Paraíba a Cataguases. Da mesma forma, procura compreender como a implementação da ferrovia proporcionou um processo de aceleração da produção de café em boa parte do território da Zona da Mata Mineira.

PALAVRAS-CHAVE: Zona da Mata Mineira. Estrada de Ferro Leopoldina. Produção cafeeira.

I. INTRODUÇÃO

Examinar as ferrovias brasileiras é olhar para um pedaço vivido da nossa história, que já foi no passado símbolo de civilização e elo de união regional.

Na segunda metade do século XIX, o transporte ferroviário, ao começar a ser implantado no Brasil, abre uma nova perspectiva de empreendimento econômico, contribuindo para o desenvolvimento do mercado interno, estimulando dentre outras atividades a expansão da cafeicultura no sudeste do país.

Este artigo visa a analisar a relação Estrada de Ferro Leopoldina e o Café na região Sul da Zona da Mata Mineira, no período de 1874 a 1900. Esse período marca a implantação desta ferrovia nessa região, mais especificamente nos municípios de Além Paraíba a Cataguases, bem como a aceleração da

¹ Professor do Curso de História da Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras Prof.^a Nair Fortes Abu-Merhy, Além Paraíba/MG. Mestre em História pela Universidade Severino Sombra, Vassouras/RJ

produção de café em boa parte do território da Zona da Mata Mineira.

Como há poucos estudos na historiografia mineira com esse corte regional e temporal, pensamos ser interessante levantar algumas discussões acerca das questões referentes à vinculação da implantação da EF Leopoldina com a expansão da produção do café na região da Mata Sul, com vistas a criar condições para futuras pesquisas.

O estudo está dividido em dois momentos. Primeiro, procuramos analisar o cultivo do café, tomando como referência os municípios que se destacaram como agro-exportadores. Em seguida, trabalhamos com a implantação da EF Leopoldina no contexto da aceleração da cafeicultura, identificando-se as intrínsecas relações existentes entre ambas na economia regional.

2. O CAFÉ NO SUL DA MATA

Historicamente, sabe-se que a região da Zona da Mata Mineira foi uma das últimas a merecer a atenção do governo da Capitania de Minas Gerais no sentido de proceder à sua exploração e à sua ocupação, pelo fato de não ser uma região mineradora.

A partir da segunda metade do século XVIII, com a acentuada decadência do ouro, os mineiros entregaram-se a outras atividades, buscando novos meios de subsistência como a criação de gado, a agricultura de cereais, da cana-de-açúcar, de fumo etc., que mais tarde, conservando o nível anterior de crescimento demográfico, facilitou o deslocamento populacional para as Áreas Proibidas, denominação dada à parte leste de Minas Gerais, que, por não produzir ouro, ficou proibida de ser ocupada por ordem da Coroa.

Assim, a Zona da Mata, representando 5% do território mineiro, iniciou sua ocupação colonizadora tardiamente, se comparada com as terras centrais de Minas Gerais. Apenas no decorrer do século XIX, quando a posse da terra não se constitui somente pelo sistema de sesmaria, ao contrário, o seu acesso é facilitado pela sua suspensão, é que se verifica um forte impulso populacional na Zona da Mata, motivado principalmente pela expansão do café.

Nesse contexto, Paulo Mercadante menciona que com a suspensão da concessão de sesmarias, advém um período sem leis atinentes às terras públicas. “E a tolerância enseja a pura ocupação. O invasor aprofunda-se na Mata, escolhe o sítio que lhe parece adequado à edificação da morada, prepara o roçado e torna-se o dono incontestável.” (MERCADANTE, 1973, p.82)

Estudos revelam que a ocupação da região da Zona da Mata, especialmente a parte Sul, só se tornou possível com a abertura do Caminho Novo, construído por Garcia Rodrigues Paes Leme. Essa estrada oficial, aberta para o escoamento do ouro das Minas, tinha um traçado no sentido Minas/Rio, passando pelos caminhos da Mata, onde surgiram povoados como Simão Pereira, Matias Barbosa e Juiz de Fora (ANTONIL, 1967, p.289).

Percebe-se que o Caminho Novo foi a primeira via de circulação da Zona

da Mata e, assim que foram afrouxadas as proibições portuguesas de tráfego livre nesta estrada por conta da decadência da extração aurífera, esta região começa a receber um fluxo migratório de população das minas em busca de novas terras para a lavoura (VALVERDE, 1958, p.27). Portanto, é neste processo de instalação e ocupação da propriedade rural no Sul da Mata que se introduz o plantio do café, alastrando-se rapidamente por grande parte da Mata Mineira.

Em 1836, verifica-se que a região de Além Paraíba já demandava para as atividades agrícolas, com destaque para o cultivo do café, que começava a emergir com um produto dominante, pois as condições naturais da região eram bem favoráveis ao seu cultivo.

George Gardner, botânico inglês, viajando pelo Brasil, percorreu alguns lugares de Minas Gerais, e passando por Porto Novo do Cunha em 1837, relatou que ao chegar ao arraial avistou uma ou duas grandes plantações de café, mas que apenas havia algumas casas pequenas, pertencentes quase todas a gente de cor (GARDNER, 1975, p. 242-243). Essas informações demonstram que na década de 30 o arraial Porto Novo do Cunha já possuía uma nítida tendência à expansão da produção do café. Porém, com relação à sua estrutura agrária, Carlos Prates menciona que ela se caracterizava pelas pequenas e médias propriedades (PRATES, 1906, p.6). Nas pequenas propriedades, cultivavam-se as roças de subsistências, e nas grandes propriedades, a lavoura cafeeira, que desencadeou nas décadas posteriores o maior movimento econômico da região.

Para muitos autores (OLIVEIRA, 2000, p.258), a grande propriedade rural era formada pelo grande número de cartas de sesmarias outorgadas, às vezes concedidas para uma mesma família e também por meio da posse ou domínio da terra pelas elites provenientes das zonas de ocupação mais antigas, envolvidas com o mercado interno mineiro, enquanto as médias e pequenas propriedades foram criadas pela sobrevivência do colono livre, que invade a Mata, constrói sua morada, prepara o roçado e se torna dono da terra (MERCADANTE, 1973, p.82).

Como se verifica, as plantações do café a partir de 1830, avançaram à margem esquerda do Paraíba em direção ao Sul da Mata, passando a assumir um papel significativo na economia de toda a região. Sabe-se que, em 1847-1848, já apareciam nos mapas de exportação da Província as primeiras contribuições da produção cafeeira da Zona da Mata, figurando na relação dos exportadores Parai-buna, Mar de Espanha, Pomba e Porto Novo do Cunha. Em 1850-1851, prosseguia o crescimento, expandindo-se ainda mais o seu cultivo. A hegemonia continuava com Mar de Espanha, Juiz de Fora e Além Paraíba (MERCADANTE, 1973, p.91).

Henrique Gerber (1863, p.27-69) relata que a população de Leopoldina, em 1854, era de 13.780 habitantes e que em 1862, atingira um total de 29.661 habitantes, sendo 15.865 livres e 13.796 escravos. Esses dados nos permitem observar que o número de escravos era relativamente grande em comparação à população livre, demonstrando-nos que a presença dos cativos na região indicava uma maior difusão da cultura do café, uma vez que esta estrutura agrária era de base escravista.

Rompendo as matas, abrindo caminhos, integrando lugares, agregando

riquezas e separando homens, o café se firmará em definitivo até o início do século XX como principal produto de exportação da Zona da Mata. Mas, se por um lado ela contribuiu para estimular o comércio regional, por outro lado, foi responsável pela manutenção da mesma estrutura agrária e social que existia no país: latifúndio patriarcal, aristocracia e escravidão.

Com isso, pode-se explicar que o fato de a cafeicultura ter sido uma atividade de destaque na região Sul da Mata, ela não permitiu uma distribuição regular das riquezas que produziu, pelo contrário, garantiu uma concentração de capitais nas mãos das elites agrárias, evidenciando sua hegemonia como classe dominante.

É pertinente enfatizar que o café, mesmo sendo acessível a qualquer empresa agrícola, somente conseguiu se desenvolver naquelas em que as condições de capitais investidos eram maiores, pois, além de se apoiar em um sistema extensivo de produção, demandava a exigência de muitos escravos. Embora se saiba que o contingente de escravos não se comprometia apenas com as lavouras cafeeiras e de gêneros agropecuários, mas também com a construção das estradas de ferro que substituíram as antigas tropas de muare.

Outro aspecto sobre a cafeicultura no Sul da Mata, que merece atenção, é o das relações de produção entre os fazendeiros e os colonos. Constata-se que, para diminuir as despesas de custeio do café, os fazendeiros introduziram em suas lavouras “o sistema de meação, em que o colono (meeiro) tinha o direito de cultivar para si cereais no meio do cafezal” (PRATES, 1906, p.34-35). Para Carlos Prates, o sistema de meação tinha alguns inconvenientes, pois além de contribuir para o empobrecimento do solo, só dava certo quando havia terras virgens, trabalho barato e alto preço do café.

Orlando Valverde afirma que o mal básico do sistema de meação é que ele prende o lavrador à empreitada do fazendeiro.

Teoricamente, se tudo corresse bem, ambos deveriam prosperar, mas quando a lavoura vai mal, por um motivo qualquer (más colheitas, superprodução, geadas etc.), o fazendeiro tem, geralmente, reservas e créditos suficientes para superar a dificuldade, porém o meeiro é levado à bancarrota e à fome. (VALVERDE, 1958, p.35)

Porém, este estudo mostra que na prática, os colonos viviam sempre em desvantagens em relação aos fazendeiros. Sem salários, vivendo de adiantamentos, morando nas terras de outrem, e ainda dependentes do fator climático, obviamente que as perspectivas dos colonos eram restritas, face à estrutura em que ficaram inseridos.

Vale dizer que não diferente da sociedade brasileira, a mineira organizava-se até 1888, segundo as estruturas de dois modos de produção: o escravista colonial e o camponês (CARRARA, 2000, p.133).

Enquanto as estruturas escravistas se baseavam nas relações de subordinação e exploração do trabalho, as estruturas camponesas eram pautadas pelo trabalho livre, tendo um padrão mínimo de sobrevivência para a sua família. Em razão disso, observa-se que os colonos do café ficavam condicionados a uma conjuntura econômica

relacionada à produção e ao suprimento de suas necessidades básicas na zona rural.

Entretanto, também se observa que, com a abolição dos escravos e o avanço da cafeicultura, haveria problemas de escassez de mão de obra na região, o que obrigaria o fazendeiro buscar uma solução com o imigrante. Apesar de o governo assumir os gastos com a imigração, cabia ao fazendeiro fazer as despesas do imigrante em seu primeiro ano de atividade (MERCADANTE, 1973). É importante ressaltar que a presença do imigrante no Sul da Mata foi facilitada principalmente pela Estrada de Ferro Leopoldina e os seus ramais, possibilitando a interligação regional, estabelecendo um ponto de referência entre o interior da província e a capital.

Em termos de expansão, verifica-se que a cafeicultura alcançou um movimento ascendente a partir da segunda metade do século XIX, consolidando-se como uma economia agroexportadora. Nesse período, a Mata foi o maior importador de escravos entre as regiões de Minas, apresentando um saldo de 34.512 escravos (MARTINS, 1994 p. 124), com quatro dos cinco municípios cafeeiros entre os dez maiores importadores.

À medida que os cafezais ocupavam os territórios da Mata, oferecendo condições de cultivo para os fazendeiros, pressupõe-se que a empresa cafeeira atraía investimentos e disponibilizava recursos para a melhoria de suas atividades. Enfim, quanto melhores os lucros, maiores os interesses dos cafeicultores na expansão desse setor agrícola mercantil.

Para análise da expansão da cafeicultura entre 1850 a 1900, vejamos a Tabela I que permite perceber com bastante nitidez o aumento da produção de café em Minas Gerais. Considera-se que a Zona da Mata era responsável por mais de noventa por cento da produção total mineira.

Tabela I - Média quinquenal da produção de café em Minas Gerais - 1850/1904

Quinquênio	Produção de Café	Índice
1851/54	711.732	100.0
1855/59	809.780	144.0
1860/64	1.150.152	161.5
1865/69	1.973.591	277.0
1870/74	2.313.954	325.0
1875/79	2.797.420	393.0
1880/84	4.444.583	624.0
1885/89	5.477.724	769.6
1890/94	5.583.195	784.0
1895/99	8.399.271	1.180.0
1900/04	10.492.749	1.474.0

Fonte: Pires, Anderson. Tendência de produção agroexportadora da Zona da Mata de Minas Gerais – 1870/1930. In: Lócus: revista de história, Juiz de Fora, v.3,n.2, p. 119-134, 1997. apud GIROLETTI. D. “A Industrialização...” op.cit.p.155.

Dos dados disponíveis, pode-se perceber que a partir das médias quinquenais 1870/74 a 1900/74, há proporcionalmente um crescente aumento da produção de café, evidenciando sua importância econômica na Mata. Porém, tais índices refletem o período em que a Estrada de Ferro Leopoldina já estava com o seu tráfego em movimento, o que nos faz indagar sobre a influência dessa ferrovia no desenvolvimento da lavoura cafeeira.

Evidentemente que na medida em que prosperavam as fazendas de café, aumentavam as exigências quanto ao transporte da sua produção. A escassez de escravos, as mulas e os tropeiros com o tempo foram se tornando insuficientes para transportar o escoamento da crescente produção cafeeira, causando, conseqüentemente, estragos e perdas nas fazendas. Daí que se constata a necessidade premente de um sistema viário que suprimisse o problema do escoamento do café.

Nesse contexto, inaugurou-se em 1861 a primeira rodovia brasileira, União e Indústria, que, percorrendo 144 quilômetros de Juiz de Fora a Petrópolis, transformou Juiz de Fora num centro catalisador da produção cafeeira regional, (OLIVEIRA, 2000, p.260) trazendo benefícios e progresso para essa cidade da Zona da Mata. Sabe-se que, com o tempo, a estrada União e Indústria foi sendo absorvida e alterada em diversos trechos com o surgimento da BR-040, restando, além de pontes e construções antigas, as lembranças e histórias de uma importante rota comercial da cafeicultura mineira.

Todavia, para que o ritmo de crescimento da produção cafeeira atendesse às necessidades dos fazendeiros, de modo a suprir a demanda desse produto no mercado interno e externo, era vital a existência de um meio de transporte que encurtasse as distâncias entre o produtor e o mercado consumidor, criando perspectivas de comunicação entre o campo e a cidade. Assim é que surgem as ferrovias brasileiras no período oitocentista, respondendo quase que exclusivamente às exigências da economia cafeeira. Em certas regiões, observa-se que as linhas férreas eram construídas para servir às áreas de cultivo do café. Para Andréa Rabello, as ferrovias fluminenses e paulistas, formadas nas décadas de 1870 e 1880, foram construídas para atender à cafeicultura, mas, segundo a autora, as necessidades de implantação de ambas eram diferentes.

Enquanto a malha ferroviária fluminense pretendia reduzir o custo do transporte da produção das fazendas cujos cafezais, já cansados, pouco produziam, ou de fazendas mais novas localizadas no interior da província, as ferrovias paulistas abriram caminho junto ou à frente dos cafezais novos. (RABELLO, 1996, p.48-49)

Observamos ainda que da mesma forma que certas ferrovias são construídas em função da produção cafeeira, elas passavam por um processo de desequilíbrio financeiro quando por algum motivo essa produção entrava em decadência. A manutenção das máquinas e equipamentos exigia recursos elevados, principalmente porque eram quase todos produtos de importação, e à medida que seus

rendimentos diminuía, conseqüentemente, geravam reflexos negativos para a sua própria receita. Dessa forma, com dificuldades financeiras, endividamentos e baixo movimento de seu tráfego, tornava-se inviável sua manutenção, provocando sua desativação ou encampação, como ocorreu com a Estrada de Ferro Pirapetinga e a Estrada de Ferro Leopoldina (SILVEIRA, 2005, p.82).

Desempenhando papéis importantes no desenvolvimento econômico brasileiro e, em especial, no Sul da Mata, a ferrovia e o café encontravam-se fortemente vinculados numa rede de benefícios mútuos. Abrindo brecha de fazenda em fazenda, sobretudo comunicando, integrando a Mata, numa intrínseca relação de interesses, essas empresas conseguiram acenar para um novo tempo que se descortinava aos olhares dos investidores mineiros.

3. A RELAÇÃO CAFÉ-ESTRADA DE FERRO LEOPOLDINA

Como pode ser observado, o surgimento do transporte ferroviário no Brasil esteve em grande parte associado à necessidade de escoamento da produção cafeeira. Também, igualmente na região Sul da Mata, encontramos pesquisas que evidenciam que a implantação da Estrada de Ferro Leopoldina, pelos seus acionistas, tinha como objetivo principal facilitar o transporte de café dos municípios do Sul da Mata até a Capital do Rio de Janeiro. Para Peter Blasenheim, quase todos os municípios importantes da Zona da Mata eram ligados pelas rotas da Estrada de Ferro Leopoldina. Segundo ele:

(...) a Leopoldina continuou predominantemente uma ferrovia cafeeira até a década de 1920, quando o valor dos laticínios ultrapassou o valor do café. Como um empreendimento britânico ela sobreviveu, mas nunca prosperou como nos primeiros anos. (BLESENHEIM, 1996, vol.2, nº 2, p.109)

Na origem da Estrada de Ferro Leopoldina, verifica-se claramente a participação dos senhores latifundiários do café, principalmente os do município de Leopoldina, que a batizaram com esse nome. Em 1871, Leopoldina estava no contexto do Sul da Mata entre os municípios mais prósperos da cultura cafeeira, por isso, usando dos seus prestígios políticos, os cafeicultores irão conseguir do governo provincial a autorização para que fosse organizada uma companhia para construir a Estrada de Ferro Leopoldina entre Porto Novo do Cunha (hoje Além Paraíba), onde já existia um ramal da Estrada de Ferro D. Pedro II, e a cidade de Leopoldina. A empresa então organizada com capitais brasileiros e ingleses, tendo seus estatutos aprovados, iniciou os seus trabalhos a partir de 05/06/1872, cabendo ao engenheiro João Gomes do Val, o projeto de construção dos primeiros 39 Km. No dia 08/10/1874, as três primeiras estações foram abertas ao tráfego: São José (Km3), Pântano (Km 12) e Volta Grande (Km27). Em julho de 1877, com os trabalhos de construção encerrados, toda a estrada

até Cataguases e o ramal de Leopoldina foram entregues ao tráfego, perfazendo um total de 120 Km de extensão (PAULA, 2000).

É importante ressaltar que inicialmente a Estrada de Ferro Leopoldina foi organizada para ligar Porto Novo do Cunha (hoje Além Paraíba) à cidade de Leopoldina, mas sob alegação de que o terreno próximo a Leopoldina era difícil, o engenheiro Melo Barreto conseguiu alterar a cláusula do contrato de construção, passando o terminal da linha-principal para Cataguases. Contudo, essa mudança vai desagradar por completo os cafeicultores leopoldinenses, que, se sentindo prejudicados, irão lutar para a construção de um ramal que ligará a cidade de Leopoldina à linha-principal, na estação de Vista Alegre.

O Quadro 2 mostra as estações construídas entre Porto Novo do Cunha (hoje Além Paraíba) a Cataguases.

Acompanhando o movimento do tráfego da Estrada de Ferro Leopoldina

Quadro 2 – Estações da EF Leopoldina de Porto do Cunha a Cataguases

ESTAÇÕES	QUILÔMETRO (m)
Porto Novo	0.000
São José	2.800
Entroncamento	6.800
Pântano	11.960
Volta Grande	26.440
São Luiz	37.380
Providência	43.360
Santa Izabel (hoje Abaíba)	58.480
Recreio	67.120
Campo Limpo (hoje Parada Junqueira)	79.480
Vista Alegre	88.240
Aracaty	93.417
Cataguases	105.000

Fonte: Pessoa Júnior, Ciro Diocleciano Ribeiro. Estudo Descritivo das Estradas de Ferro do Brasil: Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1886, p. 325-326.

dina nessa região da Mata, no período estudado, pode-se notar um crescimento vertiginoso de mercadorias, especificamente de café, o que nos permite dizer que a abundância desse produto fomentou positivamente a economia regional agroexportadora, contribuindo durante alguns anos para que as finanças desta companhia de transporte obtivessem um relativo equilíbrio. Dados mostram que a quantidade de passageiros, mercadorias diversas e o café, transportados entre 1878 e 1879 pela Estrada de Ferro Leopoldina, aumentou sensivelmente de um ano para outro (PASSOS, 1880, p.71). Em 1878, foram transportados pela EF Leopoldina 89.679 passageiros, 12.430,368 quilos de mercadorias diversas e 16.165 e 378 quilos de

café. Em 1879, foram 107.376 passageiros, 15.744,713 quilos de mercadorias diversas e 20.741.672 quilos de café.

No Quadro 3, é possível identificar grandes somas de café transportadas pela Estrada de Ferro Leopoldina no período de 1891 a 1908, confirmando os estudos de que essa ferrovia servia basicamente à demanda dessa região produtora de café de Minas Gerais.

O Quadro 3 mostra um movimento ascendente da produção do café, demonstrando ainda mais a participação da Estrada de Ferro Leopoldina no contexto agroexportador cafeeiro do Sul da Mata, de tal modo a considerá-la um fundamental meio de transporte de carga e de passageiro da região.

É fato que pelos trilhos da Leopoldina chegaram investimentos, imigrantes, correspondências, melhoramentos urbanos, enfim, uma série de ideias culturais e políticas que dariam um novo sentido à vida regional. Tanto que não tardou para que outros investidores resolvessem implantar uma nova estrada de ferro entre a freguesia

Quadro 3 – Movimento de mercadorias da EF Leopoldina (1891 a 1908)

GÊNEROS	1891	1893	1894	1899	1900	1908
Café	48.188.426	32.338.573	53.479.164	75.596.031	49.588.362	79.732.952
Fumo	892.791	1.494.931	666.301	290.780	728.314	694.933
Feijão	23.333	1.568.272	1.749.498	3.694.333	2.245.820	-
Quilos Açúcar	2.623.469	3.376.830	1.876.487	3.229.580	1.524.439	4.483.641
Milho	2.277.069	1.705.031	1.533.825	-	10.380.432	14.424.451
Toucinho	733.426	1.018.652	1.380.628	-	-	-
Cereais	-	-	-	15.484.769	268.393	-
Diversos	57.796.202	80.333.862	69.352.885	-	-	-

Fonte: JACOB, Rodolpho. Minas Gerais XX^o Século. Rio de Janeiro: Impressores Gomes Irmãos, 1911, Vol. I, p.498.

de San'tanna do Pirapetinga e a estação de Volta Grande, interligando 31 quilômetros do sudeste da Mata, visando também a atender os interesses dos ricos fazendeiros do café. Mas como os lucros ficaram abaixo das suas expectativas, três anos depois de sua inauguração, ela foi negociada, transformando-se num ramal da Estrada de Ferro Leopoldina.

Dessa forma, conclui-se que a implantação e a expansão das ferrovias na região Sul da Mata a partir da década de 1870 estão relacionadas à expansão das exportações do café. Houve uma confluência de interesses entre as ferrovias e o café. A expansão ferroviária estimulou o crescimento da produção de café que gerou os recursos para a implantação das ferrovias. Naquele universo, em que a riqueza era proporcional à expansão das exportações de café, as estradas de ferro passaram a gozar de privilégios, como meio de transporte rápido e de grande capacidade de carga.

Outra observação é que a trajetória das linhas férreas a nível local era sempre determinada pelo poder político das oligarquias dominantes, formadas na sua maioria por fazendeiros e comerciantes locais e regionais, que, usando dos seus poderes de influência, manobravam a construção das linhas de acordo com os seus interesses.

Porém, a partir do momento em que o café deixou de render altos lucros para os acionistas da Estrada de Ferro Leopoldina, ocorreu uma série de dificuldades para a empresa. Embora, não só de café vivesse essa ferrovia, a baixa produtividade desse produto na região, somada a outros problemas operacionais e financeiros, obrigou os seus acionistas a pedir sua liquidação. Em 1897, a antiga EF Leopoldina passou a fazer parte da The Leopoldina Railway Company LTD., uma empresa organizada em Londres e autorizada a funcionar, no ano de 1898, no Brasil.

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Temos aqui evidências de que a produção de café no Sul da Mata se expandiu no século XIX em decorrência da abundância de terras e dos recursos disponíveis pela decadência do ouro.

Em 1870, verificamos um processo de consolidação da economia cafeeira e um simultâneo mercado agroexportador que se utilizava dos braços escravos e das tropas de mulas como meio de transporte até a Capital do Rio de Janeiro.

Todavia, em meio à necessidade de suprir as dificuldades de transporte do café, com a possibilidade de obtenção de maiores lucros comerciais, os grandes fazendeiros viram-se obrigados a investir na implantação de uma estrada de ferro, dando origem à Estrada de Ferro Leopoldina.

Esta ferrovia, além de impulsionar as comunicações, abriu novas perspectivas de desenvolvimento econômico e cultural, servindo como um meio de transporte da produção cafeeira, que era a principal fonte de riqueza da região.

Ficou claro que o café e a Estrada de Ferro Leopoldina estavam fortemente ligados por interesses múltiplos, ambos despontando no século XIX como importantes negócios capitalistas e se vinculando aos interesses dos grandes fazendeiros.

5. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ANTONIL, André João. *Cultura e Opulência do Brasil*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1967.

- BLESENHEIM, Peter Louis. As Ferrovias em Minas Gerais no século dezenove. In: *Lócus: Revista de História*, Juiz de Fora, vol.2, nº 2.
- CARRARA, Ângelo Alves. Padrões de existência, regime alimentar e regime de preços numa sociedade em transição: Minas Gerais, 1750 – 1900. In: *Varia História. Revista do Departamento de História da Universidade Federal de Minas Gerais*. n . 23, 2000.
- GARDNER, George. *Viagem ao interior do Brasil*. Belo Horizonte: Itatiaia, 1975.
- GERBER, Henrique. *Noções Geográficas e Administrativas da Província de Minas Gerais*. Rio de Janeiro, 1863
- JACOB, Rodolpho. *Minas Gerais XXº Século*. Rio de Janeiro: Impressores Gomes Irmãos, 1911. Vol.1.
- MARTINS, Roberto B. Minas e o Tráfico de Escravos no século XIX, outra vez. In: *História & Perspectivas*, Uberlândia,(11): p. 124, Jul/Dez.1994..
- MERCADANTE, Paulo. *Os Sertões do Leste. Estudo de uma Região: A Mata Mineira*. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1973.
- OLIVEIRA, Mônica Ribeiro. Cafeicultura Mineira: Formação e Consolidação – 1809-1870. In: *IX Seminário sobre Economia Mineira*.Belo Horizonte: Cedeplar, UFMG, 2000.
- PASSOS, Francisco Pereira. *As Estradas de Ferro do Brasil em 1879*. Rio de Janeiro: Typ. Nacional, 1880, p.71.
- PAULA, Dilma Andrade de. *Fim de Linha. A extinção de ramais da Estrada de Ferro Leopoldina, 1955-1974*. Niterói, RJ: 2000. Tese (Doutorado em História)- UFF.
- PESSOA JÚNIOR, Ciro Diocleciano Ribeiro. *Estudo Descritivo das Estradas de Ferro do Brasil*: Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1886.
- PRATES, Carlos. *A Lavoura e a Indústria na Zona da Mata*. Belo Horizonte: Imprensa Oficial, 1906.
- RABELLO, Andréa Fernandes C.C. *Os Caminhos de Ferro da Província do Rio de Janeiro: ferrovias e café na 2ª metade do século XIX*. Niterói-RJ, 1996, Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal Fluminense.
- SILVEIRA, José Mauro Pires. *A Estrada de Ferro Leopoldina. História e Memória no Sul da Mata: 1872-1898*. Juiz de Fora: Editar Editora, 2005.
- VALVERDE, Orlando. Estudo Regional da Zona da Mata de Minas Gerais. In: *Revista Brasileira de Geografia*. Rio de Janeiro: Ano 20, n.1, Jan/mar., 1958.