UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
FACULDADE DE FILOSOFIA, LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA ECONÔMICA

Diversidade Econômica e Interesses Regionais: as Políticas Públicas do Governo Provincial Mineiro (1870-1889).

Ana Paula Ribeiro Freitas

Orientadora: Profª. Drª. Miriam Dolhnikoff

São Paulo
2009

ANA PAULA RIBEIRO FREITAS

Diversidade Econômica e Interesses Regionais: as Políticas Públicas do Governo Provincial Mineiro (1870-1889).

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História Econômica, do Departamento de História da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, para obtenção do título de Mestre em História Econômica.

Orientadora: Profª. Drª. Miriam Dolhnikoff.

São Paulo
Universidade de São Paulo
2009

FOLHA DE APROVAÇÃO

Ana Paula Ribeiro Freitas.
História Econômica.

Dissertação apresentada à Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo para obtenção do título de Mestre.
Área de Concentração: História Econômica.

Aprovado em:

Banca Examinadora:

Profª. Drª.: Miriam Dolhnikoff. (orientadora)

Instituição: Universidade de São Paulo (USP-SP).

Assinatura:_____

Prof.ª Drª.: Mônica Duarte Dantas.

Instituição: Universidade de São Paulo (USP-SP).

Assinatura:_____

Prof. Dr.: Jonas Marçal de Queiroz.

Instituição: Universidade Federal de Viçosa (UFV-MG).

Assinatura:_____

Aos meus pais,
Joselito e Maria Bonfim.
Pelo carinho, compreensão
e amor incondicional.

AGRADECIMENTOS

Este trabalho começou a ser concebido ainda no curso de graduação em História da Universidade Federal de Viçosa, MG. O interesse pelo tema surgiu da participação de um grupo de estudos, coordenado pelo professor Jonas Marçal de Queiroz, na ocasião em que debatíamos propostas de pesquisas sobre Minas Gerais no século XIX. Destes debates, leituras e levantamento de fontes e bibliografia, surgiu a minha monografia de conclusão de curso, que deu origem ao projeto de mestrado em questão. Ao professor Jonas Marçal de Queiroz, presença determinante em minha formação, devo sinceros agradecimentos, pelo exemplo de profissional dedicado, que fez com que eu desenvolvesse o interesse pela pesquisa histórica. Grande incentivador, acreditou no meu trabalho e me encorajou a participar da seleção de mestrado da USP.

Apesar de o projeto inicial da pesquisa ter sido desenvolvido ainda no período da graduação na UFV, a sua transformação em projeto de mestrado só foi possível quando a professora Miriam Dolhnikoff aceitou o meu ingresso no programa de mestrado em História Econômica. A ela, minha orientadora, um agradecimento especial pela oportunidade dada para desenvolver o meu trabalho, de estudar numa instituição de excelência como a USP e pelo que tudo isso representou para mim: a experiência profissional e pessoal que adquiri ao longo destes anos. Agradeço também às suas críticas e sugestões sempre providenciais, à leitura acurada dos meus textos ao longo da pesquisa, além do apoio e confiança imprescindíveis à realização deste trabalho.

O processo de adaptação à cidade de São Paulo não foi tranquilo, especialmente devido à dificuldade financeira em me manter em uma metrópole com elevado custo de vida, mas também devido à distância da família e dos amigos queridos. Mas o apoio destes, mesmo distantes, foi fundamental nos momentos mais difíceis. Por isso, este espaço não teria pleno sentido sem a grata homenagem ao

apoio incondicional dos meus pais, Joselito da Silva Freitas e Maria Bonfim Ribeiro Freitas, que compreenderam o quanto isso era importante para mim, mesmo implicando sacrifícios. Ao meu irmão Helder, pelo apoio nos momentos mais decisivos e ao meu irmão Jadiel. Agradeço também ao carinho e a amizade de grandes amigas: Natalice, Lívia, Roberta. Sempre presentes, apesar da distância. Com elas aprendo a cada dia a não desistir, a não temer os desafios. E agradeço também às minhas colegas de apartamento, Roselia, Helane e Eveline, pelo apoio e incentivo.

A pesquisa nos Arquivos de Belo Horizonte não teria sido possível sem o apoio financeiro do CNPq (primeiro mês) e, especialmente, da Fapesp (meses subsequentes). Com a bolsa da Fapesp, pude viabilizar o levantamento de parte considerável da documentação necessária à pesquisa e me manter em São Paulo durante este período. As sugestões do parecerista Fapesp também foram providenciais nos rumos deste trabalho.

Aos funcionários da Biblioteca Deputado Camilo Prates da Assembléia Legislativa do Estado de Minas Gerais (ASLEMG), agradeço enormemente pela atenção e consideração com que trataram a minha pesquisa com os Anais da Assembléia Legislativa Provincial Mineira. Agradeço também aos funcionários do Arquivo Público Mineiro (APM) no período em que efetuei o levantamento das Leis Orçamentárias.

Aos funcionários da Secretaria de Pós-Graduação em História e da Secretaria Geral de Pós-Graduação da FFLCH, sempre muito solícitos. Ao Programa de Pós-Graduação em História Econômica, pela oportunidade dada na realização desta pesquisa.

Aos professores Pedro Puntoni, Gildo Marçal Brandão e Laura de Mello e Souza, cujas aulas foram fundamentais à compreensão de aspectos importantes da política e economia do século XIX. Agradeço também aos professores José Flávio Mota e Ana Rosa Cloclet e Silva, que fizeram críticas e sugestões valiosas à pesquisa no Exame de Qualificação. Apesar das prováveis limitações, procurei seguir as sugestões que enriqueceram bastante o trabalho final. Aos professores que compõem a Banca de Defesa, Jonas Marçal de Queiroz e Mônica Duarte Dantas, agradeço ao convite aceito, para participar de momento tão importante ao término deste trabalho.

É certo que durante esta jornada, fui responsável pela escolha dos caminhos que me levaram à conclusão desta pesquisa. Mas tive o apoio e a cumplicidade dos que apostaram em mim e seguiram comigo em todos os momentos.

A essas pessoas, deixo aqui meus sinceros agradecimentos!

Ana Paula Ribeiro Freitas.

Primavera de 2009.

RESUMO

O objetivo da presente pesquisa é analisar as políticas públicas do governo provincial mineiro, entre 1870 e 1889. O governo provincial mineiro compunha-se de duas instâncias de poder: a Assembléia Legislativa Provincial e a Presidência da Província. Através da análise dos relatórios e falas dos presidentes da província de Minas Gerais, anais da assembléia legislativa provincial de Minas Gerais e leis orçamentárias da província de Minas, procuro compreender as relações entre as duas instâncias de poder a nível provincial - Assembléia Legislativa Mineira e Presidência da Província - na definição de políticas públicas para a província, frente às demandas dos grupos políticos e econômicos regionais. Argumento que os interesses dos setores ligados à cafeicultura da Zona da Mata mineira foram privilegiados nas propostas de desenvolvimento formuladas e aprovadas pelos deputados provinciais, a quem cabia a palavra final na elaboração do orçamento da província, consignando investimentos a serem realizados e tributos a serem cobrados. Pelos orçamentos e pelos debates entre os deputados é possível identificar quais setores foram favorecidos pelos investimentos e quais pagaram à conta, através de impostos. Em termos historiográficos, corroboramos uma tendência verificada nas produções mais recentes, que concebem a existência de negociações entre as elites dirigentes do Governo Imperial e as elites regionais e não uma subordinação destas por aquelas.

Palavras-chave: Minas Gerais; Políticas Públicas; Elites Regionais; Agricultura; Política Imperial.

ABSTRACT

The objective of the present research is to analyze the public politics of the administrators of Minas Gerais, between 1870 and 1889. The provincial government mining consisted of two instances of power: the Provincial Legislative Assembly and the Presidency of the Province. By analyzing the reports and speeches of the presidents of the province of Minas Gerais, Annals of the provincial legislature of Minas Gerais and the revenue laws of the province of Minas, try to understand the relationship between the two locus of power at provincial level - Legislative Assembly and President of the Province - the definition of public policy for the province of Minas Gerais, meet the demands of political groups and regional economic. I argue that the interests of the sectors related to coffee in the forest zone were privileged in mining development proposals made and approved by the provincial deputies, who had the final say in drawing up the budget of the province, consigning investments to be made and taxes to be charged. The budgets and the discussions among the members can identify which sectors were favored by investment and they paid the bill through taxes. In historiographical terms, we corroborate a trend of recent productions, which conceive the existence of negotiations between the ruling elites of the Imperial Government and the regional elites and not a subordination of these for those.

Key words: Minas Gerais; Policies Publics; Regional Elites; Agriculture; Imperial police.

SUMÁRIO

Lista de gráficos, mapa e tabelas..... p. 12

Introdução.

1.Historiografia mineira: a crítica á tese da decadência de Minas no XIX e a diversidade econômica..... p. 14

2. O debate sobre a política imperial: as relações entre os poderes regional e central..... p. 27

Capítulo I. As Finanças e a Autonomia Tributária.

1.Introdução..... p. 38

2.As finanças públicas e a economia mineira..... p. 43

3.O sistema tributário e a trajetória da arrecadação..... p. 94

Capítulo II. As Atividades Econômicas e os Interesses Políticos.

1.Introdução..... p. 119

2. Região Central ou Mineradora..... p. 144

3. O Norte/Nordeste Mineiro..... p. 157

3.1. A descrição do Norte/Nordeste mineiro pelo governo provincial..... p. 158

3.2 O cultivo do algodão e a indústria manufatureira..... p. 166

3.3. Os sertões de Minas: abandono X esperança de progresso..... p. 172

4. Sudeste e Sul de Minas: agricultura de abastecimento e pecuária..... p. 185

5. Zona da Mata mineira..... p. 196

5.1 Agricultura e representação política no governo provincial..... p. 196

5.2 Zona da Mata: de sertão e zona proibida à região mais importante de Minas..... p. 198

Capítulo III. Os caminhos de Minas: a política provincial de modernização do sistema de transportes.

1. Introdução..... p. 222

2. Os planos viários da província: integrar as regiões ou priorizar a zona agroexportadora?..... p. 224
3. A chegada dos trilhos em Minas e na Zona da Mata..... p. 246
4. A Mata e as relações inter-regionais: os debates na Assembléia Provincial p. 258

Conclusões..... p. 279
Bibliografia Citada..... p. 287
Fontes..... p. 293
Anexos..... p. 299

LISTA DE GRÁFICOS, MAPAS E TABELAS

GRÁFICOS:

GRÁFICO n. 1 – Receita Orçada e Receita Arrecadada na Província de Minas 1871-1872 a 1890..... p. 47
GRÁFICO n. 2 – Receita Orçada e Despesa Fixada no Orçamento Provincial de Minas (1871-1872 a 1890)..... p. 72
GRÁFICO n. 3 – Arrecadação Provincial dos Principais Tributos (1872-1873 a 1885-1886)..... p.109
GRÁFICO n. 4 – Imposto sobre Café Orçado e Arrecadado (1872-1873 a 1886-1887)..... p. 111
GRÁFICO n. 5 – Taxas Itinerárias – Orçado e Arrecadado entre 1872-1873 e 1885-1886..... p. 111
GRÁFICO n. 6 – Imposto 6% Exportação Interprovincial Gêneros Produção e Criação – 1872-73 a 1886-87..... p. 112
GRÁFICO n. 7 – Imposto de 3% Gêneros Exportação Interprovincial: Manufaturados – Orçado e Arrecadado 1872-73 a 1885-86..... p. 114
GRÁFICO n. 8 – Arrecadação de Impostos de Engenhos, Negócios e Indústrias e Profissões 1872-1873 a 1885-1886..... p. 115
GRÁFICO n. 9 – Arrecadação de Imposto Transmissão de Venda e Imposto de Comércio de Escravos (1872-1873 a 1885-1886)..... p. 116

TABELAS:

TABELA n. 1 Aprovação das Contas de Receita e Despesa da Província de Minas Gerais,1835,1844..... p. 45
TABELA n. 2 Repasses do Governo Geral à província de Minas Gerais, 1837 a 1845..... p. 45

QUADROS:

QUADRO n.1 Despesa Orçada e Despesa Efetuada - 1879-1880 a 1883-84. p. 91
QUADRO n. 2 Presidentes da Província de Minas Gerais (1870-1889).... p. 99-100
QUADRO n. 3 Dados Parciais da Exportação Sul-Mineira para a Corte em 1874..... p. 130
QUADRO n.4 Participação proporcional da produção cafeeira por sub-regiões na produção geral da província de Minas Gerais – 1818-1868..... p. 135
QUADRO n. 5 Produção de Café em Minas por Decênios..... p. 135
QUADRO n. 6 Privilégios de Invenções e Itens a que se referem no ano de 1873..... p. 145
QUADRO n. 7 Companhias Inglesas de Mineração Estabelecidas entre 1828-1873..... p. 147-148
QUADRO n. 8 Políticos de Montes Claros no século XIX (Profissões e Cargos Políticos)..... p. 174
QUADRO n. 9 Plano de Viação de 1871..... p. 228
QUADRO n. 10 Plano de Via Férrea apresentado por Godoy em 1873. p. 231-232
QUADRO n. 11 Contratos de ferrovias em 1872 e 1873..... p. 233-234
QUADRO n. 12 Estado das Obras das Ferrovias em 1879..... p. 238-239
QUADRO n. 13 Leis Provinciais autorizando concessões de ferrovias em 1871 e 1872..... p. 250
QUADRO n. 14 Ferrovias decretadas até 1878..... p. 260-261

MAPAS:

MAPA n. 1 Regionalização da província mineira em meados do XIX..... p. 122
MAPA n. 2 Mapa das Ferrovias em Minas Gerais - 1909 ..... p. 229

INTRODUÇÃO

1. Historiografia mineira: a crítica à tese da decadência de Minas no XIX e a diversidade econômica.

Durante muito tempo ofuscado pela opulência da fase do ouro, o século XIX mineiro fora visto como um período de estagnação econômica com o esgotamento das minas, o que teria feito com que a região ficasse reduzida à agricultura de subsistência. A idéia de decadência da economia mineira com o esgotamento das lavras auríferas, em sua versão mais conhecida e melhor formulada, é atribuída a Celso Furtado.[1] O autor concebe que a província de Minas Gerais viveu uma "rápida e geral decadência" com a crise da mineração, de modo que não se desenvolveu, nas regiões mineiras, formas permanentes de atividades econômicas, à exceção da agricultura de subsistência. Ao descrever esse processo, Celso Furtado foi categórico em afirmar que em nenhuma parte do continente americano houve caso semelhante de involução tão rápida e completa de um sistema econômico: "À medida que se reduzia a produção, as maiores empresas se iam descapitalizando e desagregando. A reposição da mão-de-obra escrava já não se podia fazer e muitos empresários de lavras, com o tempo, se foram reduzindo a simples faiscadores. Dessa forma, a decadência se processava através de uma lenta diminuição do capital aplicado no setor minerador. A ilusão de que uma nova descoberta poderia vir a qualquer momento induzia o empresário a persistir na lenta destruição de seu ativo, em vez de transferir algum saldo liquidável para outra atividade econômica.

---

[1] FURTADO, Celso. **Formação econômica do Brasil.** 34ª ed., São Paulo: Companhia das Letras, 2007. Ver também: IGLESIAS, Francisco. **Trajetória política do Brasil** (1500-1964). São Paulo: Cia. das Letras, 1993. p. 80; LUNA, Francisco Vidal Luna & CANO, Wilson. Economia escravista em Minas Gerais. **Cadernos IFCH-Unicamp**, Campinas, nº. 10, out., 1983; PRADO JÚNIOR, Caio. **Formação do Brasil Contemporâneo.** 17ª ed., São Paulo: Editora Brasiliense, 1981. p. 78, 162 e 163; HOLANDA, Sérgio Buarque de. Metais e pedras preciosas. In: **História Geral da Civilização Brasileira**, 5ª ed., São Paulo: Difel, tomo 1, v. 2, 1982. p. 306-307; ZEMELLA, Mafalda P. **O abastecimento da capitania das Minas Gerais no século XVIII.** 2ª ed., São Paulo: HUCITEC/Edusp, 1990. p. 221-222; CARRATO, José Ferreira. **Igreja, Iluminismo e Escolas Mineiras Coloniais** (notas sobre a cultura da decadência mineira setecentista). São Paulo: Cia. Nacional Editora/Edusp, 1986.

Todo o sistema se ia assim atrofiando, perdendo vitalidade, para finalmente desagregar-se numa economia de subsistência".[2]

A tese de decadência mineira no século XIX formulada por Furtado insere-se numa análise mais ampla da economia colonial, num debate anteriormente iniciado por Caio Prado Júnior e posteriormente revisitado por Fernando Novais que, apesar de suas diferenças, tinham em comum a constatação da dependência externa da colônia e da vulnerabilidade às crises internacionais, da ausência de ritmos próprios e do mercado interno reduzidíssimo.[3] Ou seja, o debate sobre a decadência mineira no século XIX transcendia os próprios limites da economia mineradora. É necessário compreendê-lo à luz dos modelos explicativos da economia colonial, pois a tese da involução provém da idéia de que a colônia seria incapaz de qualquer tipo de acumulação endógena.[4]

É nesse sentido que Celso Furtado enfatizou a importância do mercado externo, abordando as atividades voltadas para o mercado interno como incapazes de produzirem um desenvolvimento econômico independente daquele. Segundo o autor, a economia colonial constituía-se como um reflexo das flutuações do mercado internacional e mesmo a expansão do mercado interno na colônia dependia das flutuações econômicas externas. Furtado considerava a produção de alimentos para o abastecimento do mercado interno como atividade estagnada e incapaz de se tornar auto-sustentável.[5]

Em trabalho sobre a importância econômica de São João Del Rei como área abastecedora de gêneros alimentícios para a Corte, Afonso de Alencastro Graça Filho[6] analisou a idéia de decadência também em outros autores que a utilizaram com algumas variações. Para o autor, Francisco Iglesias falou de uma estagnação da economia mineira, inclinada mais para a regressão do que para o desenvolvimento, até meados do século XIX. Já em outro artigo clássico sobre a economia mineira, Francisco Vidal Luna e Wilson Cano sustentaram que a

---

[2] FURTADO, Celso. **Op. Cit**., 2007. p. 132-134.

[3] PRADO JÚNIOR, Caio. **Op. Cit**., 1981; NOVAES, Fernando. **Portugal e Brasil na crise do Antigo Sistema Colonial**: (1777-1808). São Paulo: Hucitec, 1979.

[4] Uma importante análise crítica da tese de decadência da economia mineradora é a de: PAIVA, Clotilde Andrade. **População e economia nas Minas Gerais do século XIX.** São Paulo: FFLCH-USP, 1996. (Tese de doutorado).

[5] FURTADO, Celso. **Op. Cit**., 2007. p. 84.

[6] GRAÇA FILHO, Afonso de Alencastro. O mosaico mineiro oitocentista: historiografia e diversidade regional. In: **Revista Tempos Gerais.** Nº. 3, Maio de 2001. p. 40-57. Fonte: http://www.ufsj.edu.br/Pagina/temposgerais/n3/html.html. [Extraído em: 27/11/2007.].

decadência mineradora pôde preservar a população escrava, amenizando a taxa de exploração do trabalho cativo, mas não impediu a "desastrosa regressão à subsistência" de sua economia.[7]

Segundo Graça Filho, outra variação da tese pode ser encontrada na obra de Sérgio Buarque de Holanda, que matizou o impacto do estancamento econômico gerado pela exaustão das lavras, "cuja paisagem mofina não se estabeleceria de imediato", sendo legada a "eras mais tardias".[8] A diferença em relação à idéia de uma "geral decadência" de Minas nos Oitocentos, apresentada por Celso Furtado, é que, assim como nos trabalhos de Caio Prado Júnior, Mafalda Zemella e José Ferreira Carrato, haveria uma exceção no quadro de decadência mineira, pois a Comarca de São João Del Rei ou a região Sul de Minas se mostrava próspera na produção de gêneros com os quais abastecia os mercados da província mineira e da Corte no Rio de Janeiro.[9]

Apesar dessas variações e de alguns autores considerarem o Sul de Minas como uma exceção no quadro da decadência mineira, é importante ressaltar que todas essas análises da realidade mineira dos Oitocentos retrataram a província como uma área estagnada, que nem de longe lembrava os áureos tempos de riqueza e dinamismo com as descobertas do ouro. Uma imagem de quase total, senão total decadência que só se modificaria com o acirramento do debate acerca dos modelos explicativos da economia colonial.[10]

Nos anos setenta surge, especialmente com Ciro Flamarion Santana Cardoso e Jacob Gorender, uma nova vertente questionadora deste modelo explicativo. Sem desconsiderar o peso dos fatores externos, propõe a existência de setores internos estruturados e dinâmicos, escravistas ou não, capazes de reter na colônia parte do excedente acumulado. A partir da afirmação de que existiu uma "brecha camponesa" no sistema escravista, Ciro Flamarion Santana Cardoso ressaltou a importância de se considerar a existência de atividades econômicas nas colônias escravistas que

---

[7] **Idem.** p. 40.
[8] **Ibidem**. p. 40.
[9] **Ibidem.** p. 40.
[10] Importa relembrar o que disse Clotilde Andrade Paiva em trabalho anteriormente citado: "reconsiderar o mito da involução econômica não significa negar o declínio da mineração, tendo-se em vista os padrões setecentistas, pois as evidências são claras neste sentido." PAIVA, Clotilde Andrade. **Op. Cit.,** p. 7.

escapavam ao sistema agroexportador, estruturas internas dotadas de uma lógica própria.[11]

Quanto à análise de Jacob Gorender, apesar de concordar em muitos termos com Ciro Cardoso, o historiador considerou que a economia escravista seria inviável se tivesse de suprir a população cativa com gêneros alimentícios importados. Isto tornava necessária uma produção bissegmentada, com um caráter mercantil (a agroexportação) e um caráter natural (produção alimentícia destinada às necessidades básicas). Ao contrário de Ciro Flamarion Cardoso, que defendeu uma economia própria do escravo que comercializava a sua produção - a "brecha camponesa" -, Jacob Gorender desconsiderou a presença de um mercado interno suprido por tal produção.[12] Apesar das diferenças sobre a existência da brecha camponesa, ambos questionaram as análises de Fernando Novais sobre a ênfase na transferência do excedente colonial, que impossibilitava uma acumulação endógena.

A partir do revisionismo presente nas análises de Ciro Cardoso e Jacob Gorender, no final da década de 1970 e início da década de 1980, vários trabalhos foram publicados abordando a temática da existência de um mercado interno. Em 1978, Alcir Lenharo publicou um artigo sobre a especificidade da organização de produção de subsistência no sul de Minas, da formação de um setor voltado para o abastecimento do Rio de Janeiro. Segundo Lenharo, essa região foi centro drenador de gêneros de abastecimento viabilizado por canais internos de escoamento que propiciaram a comercialização de gêneros alimentícios e tornou possível o fornecimento de mão-de-obra escrava, provenientes do Rio de Janeiro e das áreas mineradoras.[13] Em 1979, o mesmo autor publicava *As Tropas da Moderação*, aprofundando sua tese relacionada à ascensão do setor abastecedor à política imperial.[14]

Em 1981, Maria Yedda Linhares e Francisco Carlos Teixeira e Silva denunciaram as análises que concederam à problemática da agricultura produtora de alimentos um papel secundário e subordinado no conjunto da economia colonial.

---

[11] CARDOSO, Ciro Flamarion Santana. **Agricultura, Capitalismo e Escravidão**. Petrópolis: Vozes, 1979.
[12] GORENDER, Jacob. **O escravismo colonial.** 2ª ed., São Paulo: Ática, 1978.
[13] LENHARO, Alcir. Rota menor: o movimento da economia mercantil de subsistência no centro sul do Brasil, 1808-1831. In: **Anais do Museu Paulista,** tomo XXVIII, São Paulo: USP, 28:25-49, 1977/78.
[14] _____. **As Tropas da Moderação**. O abastecimento da Corte na formação política do Brasil: 1808-1842. 2ª edição, Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, 1993.

Para os autores, a produção de subsistência desenvolvida nas *plantations* com vistas ao auto-abastecimento e/ou nas pequenas e médias propriedades objetivando o abastecimento dos núcleos urbanos, teve considerável importância interna.[15] Um ano depois, José Roberto do Amaral Lapa analisava as estruturas internas da economia colonial em sua lógica, por vezes, independente de sua relação com o mercado externo. Para Lapa, o mercado interno constituía-se como importante sistema de trocas que superava o autoconsumo. Era dinâmico e autopropulsor, capaz de reter na colônia parte do excedente acumulado.[16]

Já na década de 1990, o historiador João Luis Ribeiro Fragoso publicou o livro *Homens de Grossa Ventura*. Para Fragoso, o modelo explicativo da economia colonial de Fernando Novais era repleto de limitações, na medida em que as multiplicações de pesquisas sobre o assunto vislumbravam uma outra realidade camuflada pelas teorias tradicionais. Fragoso estudou o abastecimento interno da colônia, das grandes unidades escravistas, e asseverou que estas se abasteciam de um mercado que não era o mercado internacional. Existia um crescente e dinâmico mercado interno que abastecia a região fluminense a partir do final do século XVIII até meados do século XIX, ligado a atividades agrícolas desvinculadas do sistema de *plantation*. Existia, portanto, um mercado interno com lógica dissociada do sentido exportador da economia colonial.[17]

Em suma, não obstante as diferenças de abordagem, todos estes autores ressaltaram a importância de compreender a colônia a partir de seus aspectos internos, e não meramente como uma projeção do exterior. Estes debates reavivaram o interesse pelos estudos das diversas realidades regionais, marcando inúmeros trabalhos acadêmicos que surgiram a partir dos anos oitenta. Diversas províncias têm sido analisadas, possibilitando o enriquecimento do debate sobre o sistema colonial e sobre a economia e sociedade brasileira no século XIX.

A historiografia mineira beneficiou-se profundamente deste revisionismo, pois o seu principal desdobramento teria sido o avivamento do interesse pelo estudo da região mineira, antes relegada a uma "zona silenciosa da historiografia",[18] por não se

---

[15] LINHARES, Maria Yedda e SILVA, Francisco Carlos Teixeira. **História da Agricultura Brasileira**. Combates e controvérsias. 1ª edição, São Paulo: Brasiliense, 1981.
[16] LAPA, José Roberto do Amaral. **O Antigo Sistema Colonial**. 1ª ed., São Paulo: Brasiliense, 1982.
[17] FRAGOSO, João Luís. **Homens de Grossa Aventura.** Acumulação e hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro, 1790-1830. 2ª ed., Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1998.
[18] Essa expressão foi utilizada por Manuel Vasconcelos Pedrosa, ao referir-se ao desinteresse dos pesquisadores até os anos 60, em estudos sobre a Zona da Mata mineira no século XIX. PEDROSA,

constituir como uma província exportadora. Menos estudado que o até então denominado "Ciclo do Ouro", o século XIX passou a merecer a atenção de novas pesquisas, que alteraram profundamente a imagem estagnada das Minas Oitocentistas. Em 1978, Maria Yedda Linhares já atentava para a necessidade de refutar a tese da decadência mineira, alertando para o risco de uma "visão indiferenciada de uma decadência inexorável e monolítica, sem atentar para as infinitas diversificações locais" em Minas Gerais.[19]

Os trabalhos de Keneth Maxwell, publicado em 1978, e de Alcir Lenharo, publicado em 1979, foram pioneiros em apreender a importância do setor mercantil mineiro no início do século XIX.[20] Inclusive, Alcir Lenharo argumentou que a ascensão de uma elite regional na vida política da Corte foi sustentada pela economia sul-mineira, vinculada à criação de gado e ao comércio.

Não obstante as inovações já presentes no trabalho de Lenharo, a tese de Roberto Borges Martins[21] em 1980 foi o estudo que propiciou o desdobramento mais polêmico do debate sobre economia mineira, ao questionar um aspecto singular e emblemático desta economia: como entender a decadência mineira num contexto que Minas Gerais apresentava-se como a maior província escravista do século XIX e a mais populosa? A esse respeito, Clotilde Paiva argumentou que a historiografia mineira se encontrava diante de um paradoxo, que impunha a necessidade de estudar com profundidade a província.[22]

Roberto Borges Martins refutou a tese da estagnação da economia mineira, em particular a idéia de que um enorme contingente de escravos subutilizados serviu de base ao desenvolvimento dos setores cafeeiros ligados à agroexportação no Rio de Janeiro, São Paulo e Minas Gerais. Para o autor, Minas Gerais permaneceu

---

Manuel X. de Vasconcelos. Zona silenciosa da historiografia mineira - a Zona da Mata. In: **Revista do Instituto Histórico e Geográfico de Minas Gerais - IHGMG.** Belo Horizonte, vol. IX, 1962. p. 189.

[19] LINHARES, Maria Yedda Leite. O Brasil no século XVIII e a Idade do Ouro: a propósito da problemática da decadência. In: **Seminário sobre a Cultura Mineira no Período Colonial**, Belo Horizonte: Conselho Estadual de Cultura de Minas Gerais, 1979. p. 168.

[20] MAXWUELL, Keneth. **A devassa da devassa:** a Inconfidência Mineira: Brasil-Portugal - 1750-1808. São Paulo: Paz e Terra, 1978. (Coleção Estudos Brasileiros - Volume 22); LENHARO, Alcir. **Op. Cit.,** 1979.

[21] MARTINS, Roberto Borges. **Growing in silence**: the slave economy of nineteenth century Minas Gerais - Brazil**.** Nashville, Vanderbilt University, 1980. (Tese de doutorado).

[22] PAIVA, **Op. Cit.,** 1996. p. 6. Clotilde Andrade Paiva apontou, ainda, que de 1819 a 1854 e de 1854 a 1872, tanto o Império do Brasil quanto a província de Minas mantiveram taxas de crescimento médio anual elevadas, sendo a de Minas superior a do Brasil no segundo período. E afirmou que, para explicar estas evidências de crescimento demográfico, os mitos da decadência econômica e populacional precisavam ser reconsiderados. Isto explica o impacto da tese de Martins no conjunto da historiografia mineira.

fortemente apegada à escravidão até o seu fim e importou mais escravos do que qualquer outra província do país.[23] O cultivo de cereais, a pecuária e as atividades manufatureiras vinculadas ao mercado doméstico teriam retido um numeroso contingente servil, o que desmentiria a idéia tradicional da existência da *plantation* como condição essencial para a sobrevivência do escravismo e a idéia da incompatibilidade entre as atividades "subsidiárias" e o trabalho servil.

Neste sentido, o autor sustentou a polêmica tese de que a província mineira era a maior importadora líquida de escravos,[24] a maior província escravista e voltada para a economia de subsistência, com uma pequena área de *plantation* (café). Reforçou as críticas já existentes acerca da noção de ciclos econômicos,[25] na medida em que buscou apreender a dinâmica da economia mineira no século XIX, período tradicionalmente retratado como decadente, com o fim do "ciclo" da mineração. A este respeito, o historiador afirmou que em todos esses períodos - do açúcar, do ouro e do café – as regiões à margem do *boom* exportador eram simplesmente excluídas como regiões estagnadas, de modo que uma identidade econômica lhes era negada. Quando muito, essas regiões eram tratadas como

---

[23] MARTINS, Roberto Borges. Minas Gerais, século XIX: Tráfico e Apego à Escravidão numa Economia Não-Exportadora. In: **Estudos Econômicos**, São Paulo, 13 (1): 181-209, jan./abr., 1983.

[24] O trabalho de Roberto Borges Martins também gerou extenso debate sobre a origem do plantel escravista provincial no século XIX. Alguns trabalhos refutaram a tese das populações escravas de Minas terem provindo do tráfico, outros admitiram a tese da reprodução natural, enquanto outros consideraram as duas assertivas como verdadeiras. Além dos trabalhos dos irmãos Martins sobre importação de escravos em Minas, ver: LUNA, Francisco Vidal, CANO, Wilson, **Op. Cit.,** 1983; LIBBY, Douglas Cole. **Transformação e trabalho em uma economia escravista**: Minas Gerais no século XIX. São Paulo: Brasiliense, 1988; PAIVA, Clotilde. **Op. Cit.,** 1996; BOTELHO, Tarcísio R. **Família e escravaria**: demografia e família escrava no norte de Minas Gerais no século XIX. São Paulo: USP, 1994; BERGARD, Laird. After the Mining Boom: demographic and economic aspects of slavery in Minas Gerais, Brazil: Mariana, 1750-1808; **Latin American Research Review**, v. 31, n.1, 1996. p. 67-97; BERGARD, Laird. W. **Slavery and the Economic and Demographic History of Minas Gerais**, Brazil, 1720-1888. Cambridge University Press, 1999.

[25] Elaborada por Roberto Simonsen, em *História Econômica do Brasil*, a noção de ciclos econômicos dividiu a história do Brasil no período colonial em épocas subsequentes estruturadas em torno de um produto que dominava toda uma economia e todas as outras atividades econômicas. A aplicação desta noção recebeu diversas críticas por parte de economistas e historiadores como Caio Prado Júnior, Celso Furtado, Maria Yedda Linhares e Francisco Carlos Teixeira da Silva. Em *História da Agricultura Brasileira*, por exemplo, Maria Yedda Linhares e Francisco Carlos Teixeira da Silva sublinharam a incapacidade que tal instrumental oferece de expressar a complexidade da economia de uma dada época e pela inexatidão em estabelecer a sucessão de ciclos econômicos, uma vez que existe uma incoerência em imaginar que o surgimento de uma dada atividade econômica se dê somente após a decadência de uma outra atividade, de forma sucessiva. Além dessas limitações, as interpretações que se guiaram por este viés, desconsideram as demais atividades econômicas presentes no período colonial, ao superestimar as economias coloniais monocultoras voltadas para a exportação. A crítica ou abandono da noção de ciclos econômicos contribuiu para que novos estudos sobre Minas Gerais ressaltassem o papel de algumas regiões como áreas abastecedoras, relativizando a idéia de decadência comumente associada à região a partir do século XVIII. Ver: SIMONSEN, Roberto. **História Econômica do Brasil** (1500-1820). 8ª ed., São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1978; LINHARES, Maria Yedda e SILVA, Francisco Carlos Teixeira. **Op. Cit.**, 1981.

meros apêndices dos setores exportadores, ou condenadas ao esquecimento quando colocadas na categoria mais desprezível delas, a de economia de subsistência.[26]

O debate ganhou força, três anos depois, nas páginas da Revista *Hispanic American Historical Review*, onde Roberto Martins publicou um artigo em parceria com seu irmão Amílcar Martins, no qual reiterou os argumentos de sua tese. Em suplemento do mesmo periódico, vários estudiosos esboçaram críticas a seu trabalho. Os irmãos Martins responderam às críticas no ano seguinte, na mesma revista, mantendo a posição original defendida em artigo anterior e em tese de Roberto Borges Martins. Em 1996, Roberto Borges Martins continuava a sustentar os mesmos argumentos.[27]

A interpretação dos irmãos Martins causou enorme impacto na historiografia regional, gerando também muitas críticas, como as sustentadas por Robert Slenes. Segundo este autor, Roberto e Amílcar Martins subestimaram a importância do setor exportador de Minas e de seu impacto na economia interna da província.[28] As atividades de exportação não só teriam permitido um grande tráfico de escravos, mas também constituído o centro dinâmico da economia mineira, o que explicaria o apego dos mineiros à escravidão durante boa parte do século XIX. Segundo Robert Slenes, havia em Minas Gerais ligações importantes entre o setor exportador da província e o setor voltado para o mercado interno ou, mais precisamente, um efeito multiplicador do setor exportador sobre os setores que produziam para o mercado interno.

Também o historiador Douglas Cole Libby[29] questionou a relevância dada por Martins à predominância da agricultura não exportadora. Segundo ele, Minas Gerais

---

[26] MARTINS, Roberto Borges. A Economia Escravista de Minas Gerais no século XIX. In: **Texto para Discussão nº. 10.** Belo Horizonte: CEDEPLAR/UFMG.

[27] MARTINS, Roberto Borges. **Op. Cit.,** 1982; MARTINS, Roberto Borges. Slavery in a Non-Export Economy: Nineteenth-Century Minas Gerais Revisited. **Hispanic American Historical Review**, v. 63, n. 3, 1983. p. 537-568; HISPANIC AMERICAN HISTORICAL REVIEW. Slavery in a Non-Export Economy: comments. [s.l.]: v.63, n.3, [s.d.]; MARTINS FILHO, Amílcar e MARTINS, Roberto Borges. Slavery in a Non-Export Economy: a reply. **Hispanic American Historical Review**, v. 64, n. 1, p. 135-146, 1984. Apud: CORRÊA, Carolina Perpétuo. Comércio de escravos em Minas no século XIX: o que podem nos ensinar os assentos de batismo de escravos adultos. In: **XII Seminário sobre a Economia Mineira.** Diamantina: CEDEPLAR/UFMG, 2006. Ver também: MARTINS, Roberto Borges. **Minas e o Tráfico de Escravos no Século XIX, Outra vez.** In: SZMRECSÁNYI, T. e LAPA, J. R. A. (org.) **História Econômica da Independência e do Império.** São Paulo: HUCITEC/FAPESP, 1996. p. 99-130.

[28] SLENES, Robert. Os Múltiplos de Porcos e Diamantes: a economia escrava de Minas Gerais no século XIX. In: **Estudos Econômicos**, São Paulo, 18(3): 449-495, set./dez., 1988.

[29] LIBBY, Douglas Cole. **Op. Cit.**, 1988.

teria passado por um processo secular de adaptação ao revés econômico ocasionado pelo esgotamento das minas auríferas, denominado de “acomodação evolutiva”. Esse processo teria se caracterizado por uma diversificação e expansão da base produtiva mineira e, inclusive, o desenvolvimento de certas atividades de transformação. A diversificação da base produtiva mineira extremamente dependente da mão-de-obra escrava teria transformado a região em um caso original de “economia escravista não exportadora”. O autor sustentou que o escravismo do século XIX, no caso de Minas Gerais, perde sua característica formal, submetido à inevitável transição para o trabalho livre e ligado a uma economia diversificada, com tendências para a auto-suficiência. Essas características originais marcavam uma flexibilidade que demonstraria a capacidade de sobrevivência do regime.

O autor também questionou os trabalhos de Roberto Borges Martins, argumentando que este autor teria relegado as atividades de extração mineral e de transformação (indústria de siderurgia, indústria têxtil e mineração aurífera) a um lugar de baixa relevância enquanto absorvedores de mão-de-obra, ao estabelecer a predominância de uma agricultura não ligada à exportação. Libby criticou também o fato de Martins não responder ao problema da disponibilidade de capitais para custear as postuladas grandes importações de escravos por uma economia tão pouco mercantilizada.

Numa perspectiva próxima a de Robert Slenes, o autor analisou a complementaridade dessas atividades no processo de diversificação da produção e concluiu que havia uma relação simbiótica entre as indústrias de transformação e a agricultura mercantil de subsistência. Assim, mesmo nas atividades industriais, aparentemente mais desligadas da agricultura de subsistência, os produtos daquelas atividades supriam demandas oriundas da agricultura de subsistência numa relação de trocas recíprocas. Ou seja, determinados setores da economia considerados dinâmicos, como as atividades manufatureiras, siderúrgicas e da mineração subterrânea, teriam ajudado na autossuficiência da província, como o custeio dos gastos produtivos e a demanda por escravos, colaborando assim, para a manutenção de uma economia escravista não ligada à exportação.

Num estudo sobre a cafeicultura na região da Zona da Mata mineira do século XIX, Rômulo Andrade relativizou a tese de que a pequena propriedade rural sustentava a economia cafeeira regional, e desconsiderou uma possível ligação já

apontada por Robert Slenes entre o setor exportador e o setor de abastecimento.[30] Para Rômulo Andrade, a economia no município de Juiz de Fora se baseava em unidades de produção cafeeira de grande porte, concentrando grande número de escravos, pés de café e terras. A partir da noção fundamentada na inexistência de ligações entre as regiões produtoras de alimentos na província e as áreas de *plantation*, o autor argumentou que as unidades de produção cafeeira na região da Zona da Mata eram autônomas em relação ao mercado, no que diz respeito ao abastecimento e a vários serviços efetuados no interior destas unidades produtivas.

Assim, o debate revisionista sobre o século XIX mineiro se centrou na vinculação ou não entre o setor exportador e o setor de subsistência e abastecimento, bem como na importância de cada um destes setores para a economia regional. Enquanto Roberto e Amílcar Martins defenderam a importância do setor de abastecimento no conjunto da economia mineira do século XIX, outros autores alegaram que eles teriam superestimado a agricultura não exportadora. Estes autores traçaram um perfil ainda mais complexo da realidade mineira do século XIX. É o caso dos trabalhos de Robert Slenes e Douglas Libby, que se posicionaram em defesa da tese da "relação simbiótica" entre as diversas atividades que compunham o mosaico mineiro. E também Rômulo Andrade que, numa outra direção, analisou uma área de *plantation* e defendeu a idéia da inexistência da relação de dependência entre as *plantations* e áreas abastecedoras.

É importante ressaltar que esse debate em torno do grau de importância das diversas atividades no século XIX mineiro nos permite visualizar as Minas Gerais do século XIX como uma província marcada pela diversidade regional e econômica. O debate iniciado por Roberto Borges Martins e acirrado por Robert Slenes e Douglas Libby avivou o interesse por esse período, por permitir que Minas Gerais no século XIX fosse vista como uma província formada por um mosaico de regiões, com economia diversificada, o que a particularizava em relação às demais províncias da região Centro-Sul, sobretudo São Paulo e Rio de Janeiro, caracterizadas pela dependência em relação a um único produto de exportação: o café. Todavia, algumas de suas regiões, principalmente a Zona da Mata e, posteriormente o Sul, foram fortemente influenciadas pela produção cafeeira e, consequentemente pelos interesses dos grupos envolvidos na sua produção e exportação.

---

[30]ANDRADE, Rômulo. Escravidão e Cafeicultura em Minas Gerais: o Caso da Zona da Mata. In: **Revista Brasileira de História**, São Paulo, 11(22): 93-131, mar./ago., 1991.

Além destes desdobramentos, a crítica à tese da decadência mineira no século XIX possibilitou o surgimento de trabalhos voltados para o recorte regional, com o intuito de mapear as diversidades socioeconômicas que constituíram a "Minas Plural" revelada nos trabalhos recentes. Clotilde Andrade Paiva e Marcelo Magalhães Godoy[31] consideraram a diversidade regional um dos principais atributos da economia mineira oitocentista. Segundo os autores, em parte herança do século XVIII, da forma como se organizou e desenvolveu a exploração aurífera, o comércio mineiro da primeira metade do século XIX caracterizava-se por pronunciada complexidade, expressa no elevado nível de capilaridade dos fluxos mercantis, na diversidade das mercadorias em circulação, na desconcentração espacial dos pontos de comercialização internos e no avultado número de agentes mercantis. Vasta e heterogênea rede de fluxos comerciais articulava as regiões mineiras e ligava a província a mercados externos. Estes fluxos possuíam autonomia relativa, decorrente da existência de mercado interno com expressivo nível de renda.[32]

A partir da análise do recenseamento de 1831/32 e dos relatos de diversos viajantes que percorreram Minas Gerais, Clotilde Andrade Paiva e Marcelo Magalhães Godoy elaboraram um mapeamento da economia mineira concluindo que Minas Gerais apresentava fortes vínculos com mercados externos, especialmente com a Corte, sendo que dois terços das regiões mantinham, em níveis diferenciados, regular comércio interprovincial. Na pauta de exportações predominavam os gêneros da agricultura e pecuária, simples ou transformados, embora o extrativismo mineral também fosse significativo. Entretanto, o consumo interno estava longe de ser desprezível. O mercado consumidor de Minas Gerais era o maior do Brasil e, com raras exceções, absorvia parcela ponderável da produção dos itens que figuravam em seu comércio externo.

O trabalho elaborado por ambos os autores representa um grande esforço no sentido de se alcançar substantivo progresso no entendimento da estrutura econômica da província mineira para a primeira metade do século XIX. Para os autores, a economia da província caracterizava-se por fortes contrastes internos, configurando uma divisão regional do trabalho e um desenvolvimento desigual. E enriquecendo o debate iniciado por Roberto Borges Martins e Robert Slenes,

---

[31] PAIVA, Clotilde Andrade, GODOY, Marcelo Magalhães. Território de Contrastes: Economia e sociedade das Minas Gerais do século XIX. In: **X Seminário sobre a Economia Mineira**. Diamantina: CEDEPLAR/UFMG, 2002.

[32] PAIVA, Clotilde Andrade e GODOY, Marcelo Magalhães. **Op. Cit**., p. 35.

Clotilde Paiva e Marcelo Godoy sustentaram que as relações entre setor exportador e aquelas orientadas para o mercado interno eram estreitas, a ponto de nem sempre serem discerníveis.

Segundo os autores, autoconsumo, fluxos locais ou para mercados vicinais, fluxos internos de longa distância (intra e interregionais) e fluxos externos (interprovinciais) não eram excludentes. Ao contrário, conviviam em regime de complementaridade e interdependência na complexa estrutura econômica provincial. Para os autores, tanto a idéia da "introversão econômica" proposta por Martins, de uma produção orientada para o mercado interno e a incipiência de vínculos com o exterior, quanto à idéia da "extroversão" proposta por Robert Slenes, com o setor de exportação interprovincial, respondendo pelo dinamismo econômico, são duas formas válidas de apreender a realidade mineira. A complexidade da economia de Minas Gerais é original, por permitir a convivência de conexões internas com ampla inserção em mercados externos: "Introvertido e extrovertido ao mesmo tempo. Plural, independente e elástico."[33]

Nesta mesma perspectiva, em artigo mais recente, Marcelo Magalhães Godoy e Alexandre Mendes Cunha[34] também ratificaram argumentos de Robert Slenes acerca da importância do setor exportador na economia provincial mineira, apesar de não apontarem para a importância de redimensionar a exportação como "centro dinâmico" da economia. A presença de regiões com grande volume de produção para exportação era acentuada, porém com baixo nível de desenvolvimento, pondo em jogo o papel dos intermediários comerciais que, por vezes, prejudicavam os produtores. Por isso, os autores consideraram fundamental recuperar as ligações entre o setor exportador e os demais setores da economia provincial. A conclusão a que chegaram os autores também foi a de que o espaço econômico mineiro dos séculos XVIII e XIX teria sido marcado por fortes contrastes regionais indicados pela irregular distribuição da população e a grande variação do nível de atividade econômica, decorrentes da complexificação[35] das relações econômicas no seu interior.

---

[33] **Idem**. p. 55.

[34] GODOY, Marcelo Magalhães e CUNHA, Alexandre Mendes. O espaço das Minas Gerais: processos de diferenciação econômico-espacial e regionalização nos séculos XVIII e XIX. Fonte: http://www.abphe.org.br/congresso2003/Textos/Abphe_2003_07.pdf. [Extraído em: 28/06/2005.].

[35] Os autores utilizam essa expressão correntemente para definir o processo pelo qual passou a economia mineira nos séculos XVIII e XIX.

A partir da análise dos relatos de viajantes estrangeiros e dos dados levantados pelo CEDEPLAR/UFMG,[36] os autores apresentaram uma regionalização válida para o espaço econômico que começava a adquirir contornos regionais no século XVIII, vislumbrando com isto uma dinâmica de diferenciação entre os dois séculos. Entre os séculos XVIII e XIX, o espaço da capitania se transformou pela força da economia mineradora que promoveu a primeira articulação macrorregional do território brasileiro, com a dinâmica das relações entre regiões distintas dentro da capitania. Verificou-se uma gradual diferenciação regional, com diferentes ritmos nos processos de diversificação das atividades produtivas e dos eixos comerciais, sobrepondo, até no mesmo período, movimentos de desenvolvimento e retração de alguns setores da economia. Ainda segundo Marcelo Godoy e Alexandre Cunha, uma idéia básica do processo complexo por que passou a economia mineira dos séculos XVIII e XIX é a de que se verificou uma progressiva "regionalização" do território mineiro a partir da diferenciação e especialização das atividades econômicas, num processo de organização espacial orientado pelas especificidades produtivas locais e os arranjos das rotas comerciais. Todavia, para o século XVIII, é necessário não definir estas transformações em termos de configuração de "realidades regionais", mas como formação de "espaços econômicos distintos".

Não obstante as contribuições de autores como Alcir Lenharo, Roberto Borges Martins, Robert Slenes, Douglas Libby, Rômulo Andrade, Clotilde Andrade Paiva, Marcelo Magalhães Godoy, Alexandre Mendes Cunha, dentre outros, no avivamento do interesse pelo século XIX mineiro, e embora decorridas mais de duas décadas desde o início de fecundo processo revisionista na historiografia econômica, ainda permanecem sem debate muitos questionamentos relativos à natureza da economia e sociedade das Minas Gerais do século XIX. Apesar dos substantivos progressos decorrentes do acentuado alargamento dos espaços geográficos estudados e do surgimento de vários estudos de caráter monográfico, permanece uma série de problemas, como ainda os atinentes às configurações regionais. Já existem alguns trabalhos expressivos que abarcam a Zona da Mata mineira na primeira metade do século, e também a região sudeste de Minas, mais conhecida como Vertentes - Mantiqueira ou Sul de Minas. Mas considerando a

[36] O CEDEPLAR/UFMG (Centro de Desenvolvimento e Planejamento Regional) é uma instituição de apoio a pesquisas regionais no estado de Minas Gerais, ligada a Faculdade de Ciências Econômicas da UFMG.

dimensão do território mineiro, e, como argumentou Clotilde Paiva, a complexidade de suas várias regiões - a autora dividiu a província em 18 sub-regiões -, pode-se atestar que apenas uma ponta do iceberg é conhecida sobre a estrutura econômica da província mineira.

É importante destacar também, a quase inexistência de trabalhos que abarquem a segunda metade do século XIX, praticamente inexplorada pelos historiadores da província mineira. E, caso mais grave, parecem inexistir estudos que, tendo contemplado a província de Minas Gerais e a segunda metade do século XIX, analisem as implicações sociais e políticas do fenômeno da diversificação econômica na província mineira nesse período. Interessa à pesquisa compreender essa diversidade regional, manifesta no encontro das dinâmicas socioeconômicas com a esfera da ação política na segunda metade do século XIX. Apesar da quase ausência de estudos sobre o perfil socioeconômico da província nas décadas finais do regime monárquico no Brasil, me parece que o panorama da diversidade regional - que, de acordo com os estudiosos da primeira metade do século XIX, foi se configurando na província - teria se consolidado de forma gradativa na segunda metade dos oitocentos. É por isso, fundamental, a qualquer estudo que busque compreender a realidade mineira no período imperial, levar em conta o caráter diverso e dinâmico de sua economia.[37]

2. O debate sobre a política imperial: as relações entre os poderes regional e central.

Assim, o debate sobre o século XIX mineiro, no campo da história econômica, se centrou na vinculação ou não entre o setor exportador interprovincial e o setor de subsistência e abastecimento, bem como na importância de cada um destes setores para a economia regional. Neste trabalho, pretendo realizar um estudo, cujo foco de análise se diferencia das pesquisas predominantes, na medida em que o objetivo é o de compreender as relações entre os interesses econômicos, sociais e políticos,

[37] Afirmou Alexandre Mendes Cunha: "Algo fundamental à compreensão do passado, ou do presente, de Minas Gerais é sem dúvida sua diversidade regional. Trata-se de aspecto marcado em mais de uma imagem literária e facilmente perceptível na paisagem social, cultural ou econômica do território. Vozes coincidentes asseverando sempre que Minas não é uma, são ao menos várias." CUNHA, Alexandre Mendes. **Op. Cit.**, 2007.

perceber os possíveis conflitos de interesses que giravam em torno da discussão sobre o desenvolvimento regional e o papel do governo no atendimento das demandas de cada setor.

A pesquisa consistiu especialmente em compreender como os diversos setores da economia mineira poderiam ter sido contemplados nas propostas relativas ao desenvolvimento econômico da província. E para se chegar a um exame elaborado e circunstanciado dos interesses em voga no período analisado, foi necessário compreender o debate historiográfico em torno do recorte regional de uma província que tem se apresentado na historiografia mineira recente como múltipla, diversa, complexa. Entender essa complexidade ao nível econômico é o primeiro passo rumo à compreensão da realidade política da província e do papel da política mineira na consolidação do Estado nacional brasileiro.

O período compreendido entre 1870 e 1889 é considerado muito importante sob vários pontos de vista. Ele abrange não apenas o processo de emancipação da escravatura, concretizado em 1888, como também o período de crise final do regime monárquico. A província de Minas Gerais, possuindo um dos maiores contingentes de escravos[38] e um expressivo colégio eleitoral, desempenhou papel importante no jogo político do período, constituindo-se, portanto, em espaço privilegiado para análises sobre a política econômica do período, em especial as relações entre o governo e os setores agrários.

Não obstante a exigüidade de estudos para a província mineira que enfatizem tais aspectos, a discussão sobre as relações entre as elites regionais e o poder central no processo de formação do Estado Nacional já é clássica na historiografia brasileira. Neste debate, há autores que concebem que a formação do Estado Nacional teria sido promovida por elites agrárias da região Centro-Sul, mais especificamente os cafeicultores do vale do Paraíba, que estabeleceram sua hegemonia sobre todo o território, através de um Estado centralizado, ignorando os interesses locais.

É o caso de uma clássica análise sobre a política imperial, desenvolvida por Francisco Iglesias em artigo de 1955. Para o historiador, o Ato Adicional de 1834 concedeu uma descentralização em seu aspecto político, com a criação das

[38] Roberto Borges Martins defende a tese de que Minas Gerais teria sido a maior província escravista do período, apesar de não possuir o perfil agro exportador de províncias como o Rio de Janeiro e São Paulo.

Assembléias Legislativas Provinciais e a representação das províncias junto ao Governo Central. Mas os poderes mais significativos ficavam com o governo central e o presidente da província continuava a ser nomeado pelo Imperador, atendendo apenas ao jogo partidário do gabinete a que servia. Segundo Iglesias, o Império continuou, portanto, centralizado em seu aspecto administrativo, com a continuidade da figura do presidente de província, escolhido pelo poder central. As regiões continuaram se submetendo aos mandos e desmandos do poder centralizado no Rio de Janeiro.[39]

Uma das interpretações consagradas sobre a relação entre grupos regionais e Estado é a de José Murilo de Carvalho.[40] O autor argumentou que a adoção de uma solução monárquica no Brasil, a manutenção da unidade nacional, a consolidação de um governo civil estável deveu-se, em grande parte, ao tipo de elite política existente à época da Independência. Esta elite se diferenciava ideologicamente das elites econômicas, porque apesar de recrutada na classe dominante, teria sido treinada para as tarefas de administração, governo e construção do novo Estado constituindo assim numa elite homogênea em termos de ideologia e treinamento, que transcendia suas origens sociais e regionais. Isso teria propiciado a submissão dos interesses dos grupos regionais aos interesses do governo central, ficando aqueles isolados em suas províncias. Graças à continuidade do aparelho estatal português na antiga colônia, resultado da transferência da Corte para o Rio de Janeiro em 1808, foi possível manter-se a prática lusitana do Estado de criar sua própria elite ao impor uma trajetória homogeneizadora para aqueles que quisessem ingressar nos quadros políticos. Isto teria sido possível graças à centralização do aparelho do Estado a partir das reformas conservadoras da década de 1840.[41]

José Murilo de Carvalho questionou a idéia de que a elite imperial teria sido uma mera representante do poder dos proprietários rurais e o Estado mero executor dos interesses dessa classe. Para o autor, o Estado imperial teria maior capacidade de controle e aglutinação do que seria de esperar de um mero porta-voz de

---

[39] IGLESIAS, Francisco. Política Unitária do Segundo Reinado. **Revista de Ciências Econômicas da Universidade de Minas Gerais.** ano 4, n.8, jul./dez., 1955.

[40] CARVALHO, José Murilo de. **A construção da ordem**. A elite política imperial. Rio de Janeiro: Campus, 1980.

[41] MATOS, Ilmar Rolhoff de. **O tempo saquarema**. A formação do Estado Imperial. 4ª ed., Rio de Janeiro: Acces, 1999.

interesses agrários. Por outro lado, não havia na elite condições para se constituírem em estamento nem podia o Estado ser tão sobranceiro à nação.[42]

Já em trabalho mais recente, Ilmar Rolhoff de Mattos, que numa perspectiva gramsciana, apontou a constituição de uma elite dirigente, a classe senhorial, a partir dos esforços de uma fração dos cafeicultores do vale do Paraíba que construiu um Estado capaz de fazer frente a uma série de tarefas para eles necessárias, entre elas a defesa do tráfico negreiro. Ao desempenhar este papel, esta elite diferenciou-se da elite econômica, na medida em que assumiu um projeto civilizador pelo qual procuravam orientar seus pares sobre seus verdadeiros interesses. O que se tornou possível com a centralização do Estado a partir das reformas saquaremas da década de 1840.[43]

Em outra vertente, Miriam Dolhnikoff discordou da idéia de imposição de um projeto nacional do centro em direção às partes. Para a autora, a unidade e a construção do Estado foram possíveis não pela ação de uma elite bem formada, articulada ao governo central, mas devido a um arranjo institucional resultado de embates e negociações entre as várias elites provinciais que deveriam integrar a nova nação.[44] Ao contrário do que apontaram Francisco Iglesias, José Murilo e Ilmar de Mattos, as elites provinciais constituíram-se também em elite política. O desejo de autonomia destas elites não era sinônimo de uma suposta miopia localista e estava acoplado a um projeto político que acomodava as reivindicações regionais em um arranjo nacional, de modo que a influência desses grupos provinciais no jogo político nacional era, sim, decisiva.

De acordo com a autora, uma organização institucional, de tipo federalista, concretizada nas reformas liberais da década de 1830 e não essencialmente alterada com a revisão conservadora da década seguinte, teria garantido a articulação de várias partes do território em um todo, preservando a autonomia de cada uma delas, sob direção do governo central, de modo que as elites provinciais se responsabilizaram pela condução do novo Estado nacional.

Segundo a autora, o arranjo de tipo federativo garantiu unidade e força suficientes ao centro, de modo que este estivesse equipado para garantir a unidade, ao mesmo tempo em que garantia o atendimento das demandas das elites

---

[42] CARVALHO, José Murilo de. **Op. Cit.**, 1980.
[43] MATOS, Ilmar Rolhoff de. **Op. Cit.**, 1999.
[44] DOLHNIKOFF, Miriam. **O pacto imperial**: origens do federalismo no Brasil. São Paulo: Globo, 2005.

provinciais, de autonomia e participação na formulação das políticas nacionais. Deste modo, coexistiam dois níveis autônomos de governo – provincial e central – com o centro assumindo a responsabilidade do governo nacional e as instâncias provinciais assumindo os assuntos locais, com a capacidade de interferir nas decisões do centro, bem como de formular políticas para a província.

Miriam Dolhnikoff propôs uma forma diversa de compreender a formação do Estado nacional. Ao invés de negar o papel das elites regionais, a partir da idéia da imposição dos interesses do poder central diante dos interesses localistas, como propunham José Murilo de Carvalho e Ilmar Rolhoff de Matos, a autora enfatizou a importância dos grupos provinciais na consolidação de um projeto nacional baseada no pacto de tipo federalista.

Miriam Dolhnikoff baseou-se nos Anais das Assembléias Legislativas Provinciais de São Paulo, Rio Grande do Sul e Pernambuco na construção do seu argumento de que, mesmo após a revisão conservadora, a autonomia provincial e o pacto de tipo federalista permaneceram em vigor. Sua abordagem levou em consideração o papel político das assembléias legislativas provinciais, mostrando que a formação do Estado nacional não teria sido obra única e simplesmente de uma elite nacional que se opunha aos interesses regionais.

Não há uma ênfase deste debate na historiografia mineira, visto que foram poucos os trabalhos sobre a região que teve em vista o estudo das implicações sociais e políticas do fenômeno da diversificação econômica na província mineira do XIX. Embora seja um assunto importante para a compreensão da história dos conflitos e da estrutura social brasileira, são escassos os estudos que transitem sob diferentes níveis de reconstrução histórica, desde o nível econômico-social até o nível político-cultural, visando a demonstrar o papel de diferentes grupos de interesses no jogo político regional.

Apesar da exigüidade de trabalhos neste sentido, é clássica a interpretação da política econômica do governo provincial mineiro feita por Francisco Iglesias em 1958.[45] Dando continuidade à análise que fez em artigo de 1955, Iglesias analisou o impacto da política imperial na administração mineira. Segundo o historiador, a legislação imperial dava atribuições limitadas ao governo provincial e os recursos financeiros insuficientes obrigavam a administração a ter objetivos modestos, de

[45] IGLESIAS, Francisco. **Política Econômica do Governo Provincial Mineiro (1835-1889).** Rio de Janeiro: Instituto Nacional do Livro (INL), 1958.

modo que a vida administrativa desta instituição regional foi pautada pela instabilidade. O império teria se descentralizado quanto ao aspecto político, com a criação das Assembléias Legislativas Provinciais e a representação das províncias junto ao governo central, mas continuou a ser centralizado em seu aspecto administrativo, com a continuidade da figura do presidente de província, escolhido pelo poder central.[46]

Depois da análise de Francisco Iglesias, feita na década de 1950, poucos trabalhos ressaltaram a política mineira do século XIX. O mais influente deles, talvez por tocar na cara questão da historiografia econômica mineira, a questão do abastecimento, foi o estudo publicado por Alcir Lenharo, já em meados da década de 1970.[47] Este autor analisou as implicações sociopolíticas dos interesses ligados ao comércio de abastecimento da Corte e o seu papel no processo de centralização do poder político e administrativo. Os produtores sul-mineiros conseguiram ascensão na praça do Rio de Janeiro e aderiram aos grupos políticos moderados, na tentativa de deslocar o centro de decisões políticas em favor dos seus interesses políticos regionais.

No entanto, com o retorno ao poder do conservadorismo e da política centralizadora e escravocrata, ligada ao alto comércio para produção de açúcar e café, ao final da primeira metade do século XIX, ocorreu uma conseqüente diminuição do poder do grupo liberal moderado mineiro. O avanço da economia cafeeira passou a ofuscar a expressividade política e econômica do setor abastecedor. Em resumo, apesar de ressaltar o papel desta elite abastecedora na política imperial, Lenharo apontou que houve um enfraquecimento econômico e político deste setor abastecedor com uma participação menor devido ao apogeu da política centralizadora do Estado nacional em 1840.

Em trabalho mais recente, Afonso de Alencastro Graça Filho corroborou aspectos centrais da tese de Alcir Lenharo, mas contestou suas afirmações sobre o enfraquecimento do setor exportador, com a política centralizadora de 1840. Para Graça Filho, o apogeu do baronato do café na década de 1840 com a centralização, não foi necessariamente uma contrapartida para o declínio econômico daquela região, apesar de ter significado uma alteração decisiva na hegemonia política dos liberais entre a elite mercantil e agrária do sul-mineiro, mais precisamente a

---

[46] **Idem.** p. 22.
[47] LENHARO, Alcir. **Op. Cit.,** 1993.

Comarca de Rio das Mortes. Apesar de suas afirmações, Graça Filho não avançou na discussão acerca da participação política da elite daquela zona, mas ateve-se ao seu objetivo de analisar a importância do setor abastecedor para a economia daquela Comarca.[48]

O intuito desta pesquisa é perceber os interesses dos setores ligados à agricultura e como eles se articularam com o governo provincial. Serão analisadas as propostas de desenvolvimento formuladas pelos presidentes, seus sucessos e insucessos, ocasionados por possíveis pressões vindas dos grupos locais interessados em não só acompanhar de perto o debate sobre a política econômica do governo provincial mineiro, mas também de participar desse debate. Analisarei também as propostas de desenvolvimento formuladas e aprovadas pelos deputados provinciais, a quem cabia a palavra final na elaboração do orçamento da província, consignando investimentos a serem realizados e tributos a serem cobrados. Pelos orçamentos e pelos debates entre os deputados, é possível identificar quais setores foram favorecidos pelos investimentos e quais pagaram a conta, através de impostos.

Considero ainda que, para compreender o jogo político na província mineira, é necessário apreender não apenas o debate na Assembléia Legislativa e as propostas defendidas pelos presidentes em seus relatórios e falas, mas também as relações entre essas duas instâncias de poder. Portanto, um objetivo fundamental na pesquisa é analisar as diferentes legislaturas vigentes entre 1870 e 1889, suas políticas públicas, especialmente no que diz respeito ao orçamento provincial, e averiguar a relação destas com o discurso e a atuação do presidente de província. Em outras palavras, verificar as relações entre essas duas instâncias de poder a nível provincial, uma ligada à elite regional, outra nomeada pelo governo central, a fim de compreender as relações de poder entre o centro e as regiões no sistema político imperial, tomando como caso específico a província de Minas Gerais.

A hipótese que orientou a minha pesquisa foi a de que o governo provincial mineiro teve autonomia política, administrativa e financeira suficiente para estabelecer demandas para o desenvolvimento de alguns setores da economia mineira. Tendo em vista esta hipótese, a pesquisa privilegiou a análise do papel dos

---

[48] GRAÇA FILHO, Afonso de Alencastro. **A princesa do Oeste e o mito da decadência de Minas Gerais.** São João Del Rei (1831-1888). São Paulo: Annablume, 2002; GODOY, Marcelo Magalhães e CUNHA, Alexandre Mendes. **Op. Cit.,** 2005.

presidentes e deputados provinciais na formulação de políticas públicas para Minas Gerais entre 1870 e 1889.

Os Relatórios e Falas dos presidentes de Minas Gerais são importantes fontes para o estudo referente à política econômica da administração provincial mineira. As Falas apresentam discursos proferidos pelos presidentes da província na sessão anual de abertura dos trabalhos da Assembléia Legislativa Provincial.[49] A principal finalidade destas era apontar para os legisladores diretrizes na formulação de leis, principalmente a do orçamento, a fim de facilitar a administração da província. Já os relatórios presidenciais são documentos oficiais do executivo provincial que apresentavam uma descrição do estado em que se encontrava a Província e das realizações dos administradores no que se refere a temas como: segurança pública e individual, instrução pública, saúde pública, indústria agrícola e fabril, comércio, serviços dos Correios, iluminação pública, abastecimento de água, estradas de rodagem, ferrovias etc.[50] Todos temas de competência decisória da Assembléia Legislativa Provincial.

É importante destacar ainda que, apesar de os Relatórios variarem ao longo do tempo, trazendo medidas e atividades, informações diferenciadas, existe uma estrutura básica no que se refere à apresentação dos temas. A forma como descrevem as questões é semelhante, assim como são semelhantes os temas mais recorrentes e mais opinativos, que geram mais polêmicas. A impressão que se tem ao primeiro contato com os Relatórios e Falas presidenciais é a de que aqueles se tratam de textos formais, de caráter técnico e objetivo, que apresentam apenas uma descrição do estado da administração provincial, enquanto que as Falas teriam caráter opinativo. Entretanto, é possível perceber nos Relatórios uma maior recorrência de alguns temas em detrimento de outros, além de análises mais extensas e outras mais breves, o que já aponta para uma seleção que exclui ou dá menor importância a outras questões. Portanto, não se deve tomar nem mesmo os

---

[49] Os trabalhos das assembléias provinciais geralmente duravam quatro meses e, no caso de Minas Gerais, costumavam ocorrer nos meses de julho a outubro.

[50] Em geral, os presidentes de província discutiam alguma questão referente a uma dada temática e, em seguida, descreviam as atividades ocorridas na sua administração e as medidas tomadas. Quase sempre os presidentes utilizavam informações dos relatórios de repartições auxiliares para compor os seus textos. Eram relatórios de repartições como as de Obras Públicas, de Instrução, de Terras Públicas e de Imigração e Colonização que geralmente eram anexados aos Relatórios do governo provincial. Aqueles eram mais esmiuçados em relação a temáticas específicas, enquanto que os relatórios presidenciais apenas selecionavam algumas informações a serem utilizadas para descreverem o estado de determinados ramos, de forma menos localizada.

trechos dos Relatórios que são aparentemente descritivos, pelo prisma de uma suposta objetividade. É necessário prestar atenção até mesmo na própria ausência de determinadas questões, quando o que se quer compreender são os interesses políticos e econômicos em jogo naquele momento.

Em geral, as questões mais recorrentes nos Relatórios e Falas diziam respeito ao desenvolvimento da agricultura nas diversas regiões da província, às condições das estradas de rodagem e ao traçado de novas vias de transporte e ferrovias. Enfim, eram temas relacionados ao desenvolvimento da economia provincial e vinham sempre carregados de opiniões que podiam tanto corroborar como contrariar interesses dos grupos econômicos, sociais e políticos estabelecidos nas várias regiões da província. Os administradores discutiam o tipo de agricultura que era praticada em determinada região, as regiões em que este ou aquele tipo de agricultura não se desenvolvia etc.

O trabalho com os Relatórios e Falas dos presidentes de província é especialmente útil porque eles expressam o discurso do poder executivo provincial. Mas, para além disso, nos permite vislumbrar outros discursos que emergem dos possíveis conflitos que possam ter sido gerados na argumentação dos presidentes a respeito de determinado tema eleito como importante ao desenvolvimento da agricultura provincial. Ao contrário do que se pode pensar, o caráter aparentemente descritivo dos Relatórios parece demonstrar uma tentativa - consciente ou inconsciente - de transmitir uma imparcialidade necessária a um documento que se quer inquestionável.

Já os anais da Assembléia Legislativa Provincial de Minas Gerais registravam os debates dos deputados sobre os mesmos temas discutidos nos Relatórios e Falas, por exemplo, a instrução pública, a concessão de ferrovias, manutenção de estradas e pontes, força pública, orçamento provincial, divisão administrativa e jurídica das diversas freguesias, dentre outros temas, que se dava através da apresentação e discussão de projetos de lei. As sessões da Assembléia tinham duração de dois anos, de modo que tivemos dez legislaturas entre 1870 e 1889.[51] Pretendo identificar a política econômica preconizada como solução para superar possíveis problemas e promover o desenvolvimento econômico da província, a partir

[51] 1870-71 (18ª Legislatura); 1872-73 (19ª Legislatura); 1874-75 (20ª Legislatura); 1876-77(21ª legislatura); 1878-79 (22ª Legislatura); 1880-81 (23ª Legislatura); 1882-83 (24ª Legislatura); 1884-85 (25ª Legislatura); 1886-87 (26ª Legislatura); 1888-89 (27ªLegislatura).

da análise: dos debates sobre os orçamentos e sobre obras públicas; das regiões beneficiadas com políticas públicas; do diagnóstico sobre a situação financeira de Minas pela Assembléia Provincial, seus conflitos entre os próprios deputados; e da relação entre estes diagnósticos e os elaborados pelos presidentes de província.

A relação entre a assembléia provincial e a presidência da província era intensa, até porque os relatórios e falas dos presidentes eram confeccionados para serem apresentados aos deputados. Além disso, cabia ao presidente sancionar ou não as leis aprovadas pelos deputados. Não por acaso, os debates sobre o orçamento provincial e o traçado de ferrovias eram os mais acalorados, pois envolviam vários interesses. A análise dos relatórios dos presidentes de província e dos anais do legislativo provincial permitirá a compreensão dos conflitos de interesses que giravam em torno da questão do desenvolvimento da agricultura na província mineira, os grupos sociais envolvidos nestes conflitos e os interesses representados pelos grupos no poder político.

Para entender melhor o alcance da política econômica do governo provincial mineiro, as propostas defendidas, bem como o que era realmente posto em prática, será necessário que se compreenda o arranjo político institucional que teria se desenvolvido ao longo do século XIX, bem como os meandros do jogo político imperial nas últimas décadas do regime monárquico em Minas Gerais. O governo provincial era composto pela presidência da província e pela assembléia legislativa. Os administradores provinciais representavam o poder central, pois eram nomeados por este, enquanto os deputados provinciais eram eleitos por grupos dominantes locais. Por outro lado, contudo, para conseguir governar e encaminhar propostas, os presidentes eram levados, muitas vezes, a pactuar com os representantes das assembléias provinciais e vice-versa. O presidente tinha apenas poder de veto suspensivo, que podia, portanto, ser derrubado pelos deputados. Não podia propor projetos de lei.

Portanto, considero que, para compreender o jogo político na província mineira no debate em torno da questão do desenvolvimento econômico, é necessário apreender não apenas o debate nas assembléias legislativas ou as propostas defendidas pelos presidentes em seus relatórios, mas as relações entre essas duas instâncias de poder. Em outras palavras, verificar essas relações entre poderes executivo e legislativo a nível provincial, um ligado à elite regional, outro nomeada pelo governo central, de modo a compreender as relações de poder entre

o centro e as regiões no sistema político imperial, tomando como caso específico a província de Minas Gerais.

A dissertação está estruturada em Introdução, mais três capítulos e Conclusões. Na Introdução, contextualizei o trabalho dentro do debate historiográfico. Apresentei o clássico debate sobre a tese da decadência mineira nos Oitocentos, analisando os desdobramentos desta análise, com o revisionismo e a ampliação dos estudos sobre as especificidades regionais e a diversidade econômica mineira no período em foco.

No primeiro capítulo, analisei dados coletados nos relatórios presidenciais, em alguns relatórios da Diretoria da Fazenda e Leis Orçamentárias, demonstrando a autonomia tributária exercida pelo governo provincial mineiro e a constatação de crescimento progressivo das rendas ao longo das décadas de 1870 e 1880. Este crescimento das rendas teria permitido ao governo provincial maior autonomia para investir em itens considerados prioritários pelas elites regionais para o desenvolvimento de Minas.

No segundo capítulo, demonstrei o mapeamento das atividades econômicas e regiões mineiras feito por presidentes e deputados provinciais. Foi feito um levantamento dos discursos destes políticos no que se refere às diversas regiões mineiras, com vistas a apreender os conflitos e negociações no jogo político provincial, na ocasião em que se debatiam os rumos dos investimentos públicos. Ao mesmo tempo, permitiu avaliar as relações entre as duas instâncias de poder que compunham o governo mineiro.

No terceiro capítulo, ressaltei a prioridade que foi dada pelo governo no investimento na modernização dos meios de transporte em Minas. É analisado o debate sobre a aprovação de construção de estradas e ferrovias, a discussão sobre os traçados mais ou menos convenientes, enfim, os meandros do jogo político provincial na definição dos gastos com meios de comunicação.

E, finalmente, nas conclusões fiz uma síntese do trabalho, retomando os principais pontos abordados no decorrer da análise e resumindo o que acredito ser a contribuição desta pesquisa.

CAPÍTULO I
As finanças e a autonomia tributária.

"A situação financeira da província segue
o regime de todos os países dominados pelo
espírito de empresas e de trabalho público:
as rendas crescem e igualmente as despesas."[52]

1. Introdução.

Umas das questões mais relevantes discutidas nos anais da Assembléia Provincial e nos relatórios e falas dos Presidentes da Província de Minas Gerais diz respeito ao estado financeiro da província. Nos debates dos anais da ALPMG,[53] o tema das finanças aparece especialmente nas ocasiões em que se decidia as leis orçamentárias, permitindo visualizar as convergências e conflitos dos representantes das diversas regiões de Minas no que se refere ao diagnóstico das finanças e às decisões sobre o destino das rendas públicas. Nos relatórios e falas, os administradores geralmente avaliavam as condições em que se encontravam as atividades econômicas principais, como a agricultura produtora de alimentos, a cafeicultura, a mineração e o comércio, a situação das exportações e importações[54] e, principalmente, a situação da receita e despesa dos cofres públicos.

No período compreendido entre 1870 e 1889, de todos os relatórios e falas a que tive contato, apenas alguns se limitavam a apresentar dados relativos à situação financeira da província, mas quase todos também emitiram opiniões sobre o assunto, de modo a diagnosticar o quadro econômico das finanças públicas, apontando possíveis problemas e soluções. O assunto era de importância crucial

---

[52] SANT'ANNA, Joaquim José de. **Relatório de 1879**. p. 7.
[53] Assembléia Legislativa Provincial de Minas Gerais.
[54] É importante destacar que, sempre que a historiografia e a documentação referem-se à exportação e importação na província, estão se referindo ao comércio interprovincial, uma vez que, por ser uma província central, Minas Gerais nunca teve ligações com o mar. Portanto, não havia portos para exportar seus produtos para fora do país. A partir do comércio interprovincial com as províncias do Rio de Janeiro e de São Paulo é que o café, seu principal produto de exportação, podia ser exportado internacionalmente. Os presidentes e deputados provinciais sempre se referiam à exportação interprovincial apenas como exportação. Também a historiografia sobre o período costuma fazer o mesmo, o que pode deixar dúvidas sobre o caráter deste comércio.

para o desenvolvimento da província e recebia a atenção merecida tanto pelos presidentes da província quanto pelos deputados provinciais, já que um bom estado das finanças garantia ao governo provincial autonomia suficiente para investir em obras públicas e nas principais necessidades da economia mineira.

Ao analisar os relatórios e falas, o historiador Francisco Iglésias asseverou que as considerações dos administradores refletiam limitações, pois as contas eram feitas de vários modos, de acordo com os interesses destes políticos. Segundo Francisco Iglesias, não tinham objetividade, nem concisão: "se se deseja traçar quadro favorável, apresenta-se importância para a despesa em que nem tudo está compreendido, pois não se consignam gastos não pagos e não é confessada a falta – reduz-se a despesa, transferindo-se o pagamento para outro ano; na receita, às vezes o elemento decisivo não é a arrecadação, mas os recursos extraordinários – empréstimos ou emissão de apólices -, quase sempre discutíveis. Os que conhecem política financeira sabem quanto é fictício o orçamento ou a demonstração de contas, manejados com sutileza pelas partes, à vista de conveniências do momento."[55] Seria, portanto, impossível conhecer o verdadeiro estado das finanças e a qualidade dos dados apresentados nestas fontes. Por exemplo, conforme Iglésias, no cálculo da receita, às vezes o elemento decisivo não era a arrecadação, mas os recursos extraordinários.[56]

Apesar das críticas de Iglésias e da constatação da impossibilidade de conhecer o estado das finanças por estas fontes, seu estudo não se torna desnecessário, pois, na pior das hipóteses, permite conhecer o pensamento e ação dos administradores, identificar quais exercícios financeiros eram considerados de prosperidade ou crise, as causas que acreditavam contribuir para tal estado de coisas e as políticas públicas que preconizavam para promover melhorias na economia mineira.

De fato, a análise dos dados orçamentários contidos nos relatórios presidenciais não é tarefa nada fácil de se executar. Há uma certa confusão em determinados relatórios, dados incompletos em outros e ainda itens que mudam de denominação em outros etc. Mesmo assim, persiste o interesse em visualizar, na medida do possível, o quadro das finanças em Minas. Tendo em vista as limitações

---

[55] IGLESIAS, Francisco. **Política Econômica do Governo Provincial Mineiro (1835-1889).** Rio de Janeiro: Instituto Nacional do Livro (INL), 1958. p. 175.
[56] **Idem**. p. 174.

apontadas por Iglésias, procedi a um estudo comparativo entre os dados e posições apresentadas nos relatórios presidenciais, com as informações coletadas em alguns relatórios da Diretoria de Fazenda Provincial[57] e no levantamento dos dados das Leis Orçamentárias, além da análise dos debates dos Anais da ALPMG. O conjunto de informações presente nestas fontes ajudaram a elucidar e reduzir as limitações mostradas por Iglésias em sua análise dos relatórios presidenciais. Além de conhecer um pouco mais as finanças, interessa evidenciar as posições destes agentes da política provincial, os possíveis conflitos e negociações e o modo como os posicionamentos definiam os rumos das políticas públicas para a economia mineira.

A Diretoria da Fazenda, juntamente com as Diretorias de Obras Públicas, Instrução, Terras Públicas e Imigração e Colonização, constituíam as repartições auxiliares do governo provincial. Iglésias argumentou que o que teria salvado a administração provincial era a existência desta "máquina auxiliar do governo", assegurando a marcha dos negócios e uma relativa continuidade administrativa. Constituía o que ele chamou de "aparelhamento burocrático".[58] Os diretores e funcionários destas repartições costumavam ficar em seus cargos "o tempo de uma situação no poder".[59] A manutenção desta estrutura de funcionários e chefes por vários períodos presidenciais, garantia relativa estabilidade da administração.

Mas apesar de enfatizar a importância destas repartições para o funcionamento regular da administração provincial, Francisco Iglésias dirigiu suas críticas também aos relatórios fazendários. Afirmou que o orçamento ou a demonstração de contas destes documentos eram manejados com sutileza, de acordo com conveniências do momento.

Não obstante as críticas de Iglésias a este conjunto documental, seu estudo torna-se fundamental à pesquisa, posto que esta documentação era a principal referência dos deputados da Comissão de Fazenda ao confeccionar o projeto orçamentário. Embora muitas vezes os membros da Comissão não seguissem o orçamento elaborado pela Diretoria de Fazenda, era por meio dos dados apresentados por esta repartição, além dos relatórios presidenciais, que tanto a Comissão de Fazenda quanto a oposição ou a maioria na Assembléia Provincial,

---

[57] O acesso a estas fontes tornou-se possível por se encontrarem anexados aos relatórios presidenciais. Infelizmente, tive acesso a apenas alguns destes relatórios.
[58] **Ibidem**. p. 53.
[59] **Ibidem**. p. 53.

guiavam os seus debates na aprovação das Leis Orçamentárias. Segundo os deputados, era a fonte mais fidedigna, na qual todos deviam se guiar para o conhecimento da real situação das finanças públicas. Não se tem registros de que os dados da Comissão de Fazenda foram postos em dúvida por algum deputado nos debates das décadas de 1870 e 1880.

Interessa ressaltar que dizer isto não significa afirmar que acredito cegamente nas informações contidas nas fontes, mas que o conhecimento do conteúdo dos dados da Diretoria de Fazenda é importante para compreender o direcionamento do jogo político provincial, pois os agentes políticos provinciais se guiavam por estes dados, que eram os que tinham em mãos, e só a partir deles é que iniciavam os debates sobre o orçamento.

Tendo em vista estas considerações, após uma leitura inicial dos relatórios e falas presidenciais, confirmada a idéia de que tanto os administradores quanto os deputados se baseavam nos relatórios da Diretoria de Fazenda, procedi a um levantamento dos dados também contidos nestes, já que aqui as informações são mais esmiuçadas. O detalhamento dos dados sobre a receita e despesa permitiu comparar as fontes, verificar possíveis erros de cálculo e a procedência da renda provincial nos diversos exercícios financeiros ao longo dos anos. Confirmei a proposição de Iglesias, qual seja, a de que alguns presidentes e diretores de Fazenda incluíram gastos com empréstimos e/ou emissão de apólices no cômputo da renda.

No entanto, verifiquei que, na maioria dos relatórios presidenciais, é apresentada a renda ordinária, produto apenas da arrecadação de impostos e a renda extraordinária, que inclui outros valores. Ou seja, não me parece ser possível provar que os presidentes tinham a intenção de elevar o valor da receita, calculando uma receita extraordinária, de modo a “sombrear” o valor real. Se for levado em conta que durante um período considerável, muitos administradores mostraram preocupação com as finanças, parece contraditório supor uma intenção em elevar o valor da receita. Quase todos os cálculos explicitavam o valor da receita ordinária e a procedência dos outros valores incluídos na receita extraordinária. Explicitam os dois valores, não dando margem a compreensões como a de que a receita extraordinária seria proveniente unicamente de impostos. Além disso, a maioria

destes relatórios especificam o valor arrecadado por cada imposto, permitindo a visualização da trajetória da arrecadação de cada verba ao longo dos anos.[60]

Por sua vez, os dados sobre a receita e despesa orçada coletados nas Leis Orçamentárias permitem conhecer quais os exercícios financeiros em que a receita e despesa foi orçada em altos valores. Mais do que isso, comparar os orçamentos aprovados com a receita arrecadada e a despesa efetuada, de modo a perceber quais os exercícios em que a receita e a despesa foram excedidas ou reduzidas em relação ao orçamento.

É importante ressaltar a dificuldade em lidar com a difícil questão do deflacionamento dos valores levantados para um período relativamente longo de duas décadas. Diante deste problema, optei por seguir a metodologia utilizada por Marcelo Godoy e Philipe Mendes que, ao trabalharem com os mesmos dados para um período maior, preferiram não deflacionar os valores, tendo em vista uma série de riscos que o deflacionamento implicaria[61] e o fato de que também não representaria ganhos aos estudos, pois a utilização dos dados também objetivou o estabelecimento da posição relativa das rubricas da receita, assim como na comparação, para o mesmo ano financeiro, com a despesa.[62]

Já a análise dos debates dos Anais da Assembléia na ocasião da votação das Leis Orçamentárias permite mais do que comparar o conteúdo das fontes supracitadas com as opiniões dos deputados e os dados que, por vezes, eles trazem à luz para justificar seus pontos de vista. Estes debates permitem trazer à tona questões, conflitos e negociações destes representantes regionais na formulação de políticas públicas tendentes a beneficiar determinados interesses.

---

[60] Em alguns relatórios presidenciais, é mencionado apenas o valor “para mais” ou “para menos” em relação ao orçado. Comparei estes valores e cheguei ao provável valor arrecadado. Para diminuir as possibilidades de erro nestes valores, coletei informações nos debates dos anais, estabelecendo uma comparação, além da observação dos mesmos valores em alguns relatórios da Diretoria da Fazenda ou mesmo em relatórios presidenciais de anos posteriores.

[61] Os autores afirmaram que existem três deflatores para o século XIX: Índice de Onody, 1960; Índice de Lobo, 1971; Índice de Buescu, 1973. No entanto, os índices foram considerados de interpretação problemática, pela base de dados e por dificuldades metodológicas. GODOY, Marcelo Magalhães e MENDES, Philipe Scherrer. Finanças Públicas da Província de Minas Gerais. In: **XIII Seminário sobre Economia Mineira**. Diamantina: CEDEPLAR/UFMG, 2008.

[62] Mircea Buescu fez um estudo sobre a evolução da inflação no período. Da independência até a abolição do tráfico negreiro, observou-se constante flutuação da inflação. Da abolição do tráfico até o final da Guerra do Paraguai, agravou-se o problema inflacionário. Na década após o fim da Guerra, a inflação decresceu. Nos últimos anos do Império, observou-se tendência à estabilidade do índice inflacionário. BUESCU, Mircea. **300 anos de inflação.** Rio de Janeiro: APEC Editora S. A., 1973.

Neste capítulo, pretendo assinalar aspectos importantes sobre o pensamento e ação dos legisladores e administradores mineiros referentes às finanças públicas da província de Minas.

Num primeiro momento, a análise das opiniões dos administradores sobre a economia e estado das contas públicas, comparado com o posicionamento dos deputados nos debates da Assembléia Provincial na ocasião da aprovação das leis distribuindo o ônus dos impostos e o benefício dos gastos, possibilitou conhecer a relação entre estas duas instâncias de poder na resolução da maior questão do jogo político provincial: a votação e execução das leis orçamentárias. Permitiu também compreender o diagnóstico dos principais problemas da economia mineira e as soluções apontadas por deputados e presidentes na resolução dos entraves ao crescimento econômico das diversas regiões.

Em seguida, analisei os dados da receita e despesa nos relatórios presidenciais, nos relatórios da Diretoria da Fazenda comparando com os dados das Leis Orçamentárias. Este estudo permitiu fazer inferências mais precisas sobre o estado das finanças públicas. O conhecimento da situação das finanças públicas permitiu visualizar o estado de diversas atividades econômicas a partir da trajetória da arrecadação dos impostos mais importantes. Permitiu também apreender que o crescimento da receita pública em Minas, no decorrer da década de 1870 e 1880 possibilitou à elite provincial mineira, formular políticas para a região, direcionando as verbas para as melhorias que o governo provincial considerava prioridade.

2. As finanças públicas e a economia mineira.

Em clássico trabalho sobre a política econômica do governo provincial mineiro, Francisco Iglésias dedicou o capítulo final da sua pesquisa ao estudo das finanças. Destacou que a sua análise de aspectos da vida financeira teria mais a função de auxiliar no entendimento da vida econômica e de evidenciar a falta de objetividade existente nas finanças públicas e a “pobreza geral”, “falta de recursos” e “modéstia e timidez das iniciativas” dos poderes públicos.[63]

[63] IGLESIAS, Francisco. **Op. Cit.**, 1958. p. 62.

O historiador asseverou que existia uma atitude confusa nas descrições das finanças por parte dos administradores, não obstante a pobreza dos cofres públicos,[64] revelada nas leis orçamentárias:

> "Desde o orçamento para 1837-38 que a instrução pública constitui o título com melhor verba; apresentando variações pequenas de ano para ano, com números sempre crescentes, passa de 54:719$200 (1835/6) a 1.036:555$000 (1889). As verbas atribuidas a obras públicas são mais modestas e bem irregulares de ano para ano, com variações às vezes grandes. O cuidado com elas manifesta-se apenas em vaga determinação de que sejam aplicadas em estradas e pontes as sobras das quantias orçadas (art. 2º da Lei n. 14, 28-3-35 – Orç.35-6). No orçamento de 1889 a verba de obras públicas é de 504:375$716 (a terceira em valor); aí, no entanto, o interesse pelos melhoramentos materiais tinha mais expressão – como se verificava desde o surto ferroviário -, uma vez que, além dessa importância, a Província gastava somas bem altas com a garantia de juros ou subvenções quilométricas às ferrovias."[65]

Iglésias considerou uma variação pequena o fato da verba para instrução pública ter passado de 54:719$200 em 1835-36 para 1,036:555$000 em 1889, um aumento de mais de 90%. Já no que se refere a obras públicas, considerou-as mais modestas a cada ano, mas concordou que, nas últimas décadas, se tornou a terceira em valor, fruto do aumento do interesse pelos "melhoramentos materiais".[66]

Já no que se refere à receita e despesa, apontou um crescimento em ambas, mas afirmou que ao longo do Império não teria havido diferenças substanciais na receita, nem na remuneração de novos impostos. Ainda assim, observou que a exportação interprovincial de café foi o imposto que teve maior realce, produzindo altos rendimentos.[67]

Em artigo que analisou as finanças públicas, tendo como fontes as leis mineiras e os relatórios presidenciais, Marcelo Guimarães Godoy e Philipe Scherrer Mendes apontaram um crescimento da receita e despesa no decorrer do século XIX.[68] Ao analisar a receita e despesa aprovados nos orçamentos entre 1835-1844, afirmaram que, de fato, os dois primeiros exercícios financeiros caracterizaram-se por acentuada diferença entre a receita e a despesa, como mostraram em tabela:

---

[64] **Idem**. p. 179.
[65] **Ibidem**. p.177.
[66] **Ibidem**. p. 176.
[67] **Ibidem**. p. 181.
[68] GODOY, Marcelo Magalhães e MENDES, Philipe Scherrer**. Op. Cit.,** 2008.

Tabela n. 1 Aprovação das Contas de Receita e Despesa da Província de Minas Gerais, 1835-1844.

Exercício	Receita	Despesa
1835-1836	29:030$997	217:272$277
1836-1837	51:784$145	179:903$437
1837-1838	342:675$834	326:704$205
1838-1839	424:487$362	421:059$715
1839-1840	399:337$881	398:406$846
1840-1841	432:737$203	428:529$357
1841-1842	692:087$535	678:730$806
1842-1843	399:146$777	370:150$140
1843-1844	727:421$954	697:676$741

Fontes: GODOY, Marcelo Magalhães e MENDES, Philipe Scherrer.Finanças Públicas da Província de Minas Gerais. **XIII Seminário sobre Economia Mineira**. Diamantina: CEDEPLAR/UFMG, 2008.

Entretanto, no final da década de 1830, notaram expressiva melhoria no sistema de arrecadação. A respeito do que referiu Iglesias, sobre o repasse de verbas dos cofres gerais como auxílio para as finanças provinciais, Godoy e Mendes afirmaram que estes valores declinaram entre o final da década de 1830 e o início do decênio seguinte e foram extintos em 1843:

Tabela n. 2 Repasses do Governo Geral à província de Minas Gerais, 1837 a 1845.

Exercício	Arrecadação	Repasse
1837-1838	342:675$834	80:000$000
1838-1839	424:487$362	46:384$505
1839-1840	399:337$881	53:745$495
1840-1841	432:737$203	45:619$862
1841-1842	692:087$535	62:098$468
1842-1843	399:146$777	48:003$000
1843-1844	727:421$954	271$940

Fontes: GODOY, Marcelo Magalhães e MENDES, Philipe Scherrer.Finanças Públicas da Província de Minas Gerais. **XIII Seminário sobre Economia Mineira**. Diamantina: CEDEPLAR/UFMG, 2008.

Posteriormente a este período, Godoy e Mendes sustentaram que, nos relatórios presidenciais só foram mencionados dois outros repasses: um de 28:800$000, em 1847-1848, e outro de 110:000$000, recebido como auxílio do Tesouro para as estradas do Passa-Vinte e Espírito Santo, em 1860-1861. Afirmaram os autores que no caso específico de Minas, os repasses não eram tão expressivos e, com o passar dos anos, a capacidade de arrecadação da província ampliou-se significativamente, apesar da alternativa do empréstimo ter sido recurso

comum, destinando-se, na maioria das vezes, para fazer face aos novos empreendimentos, desvinculando-o, portanto, do simples fechamento das contas públicas.[69]

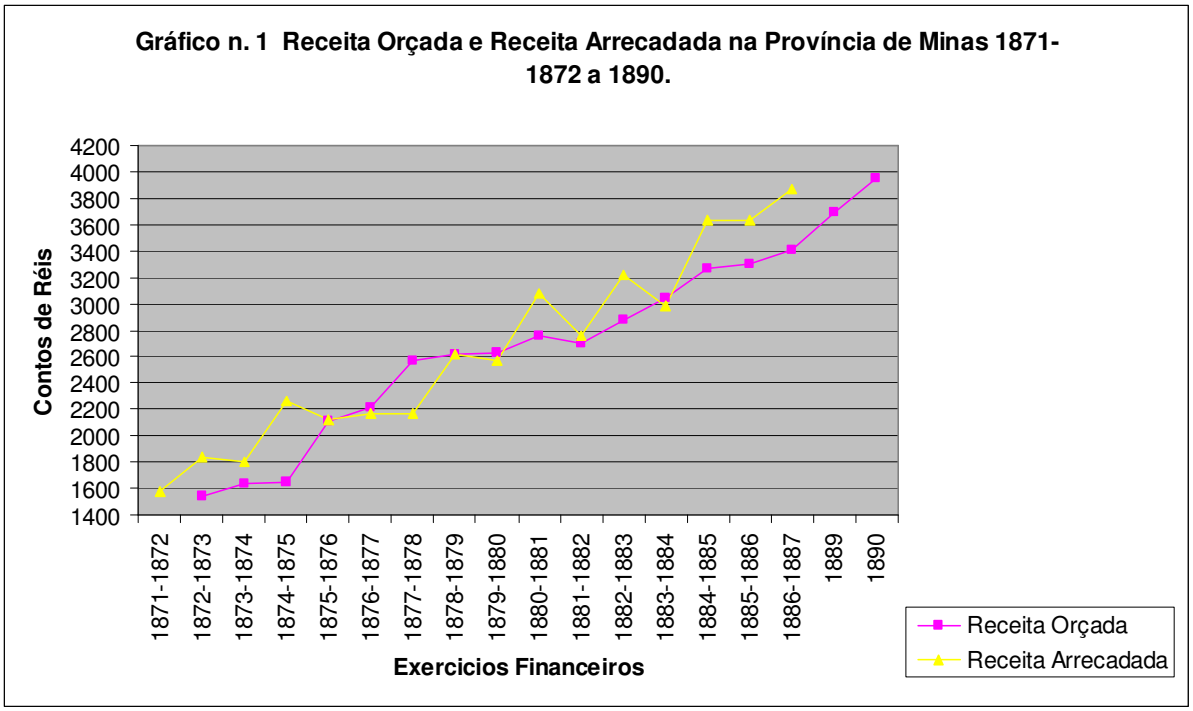
Ao contrário do que apontou Francisco Iglesias, Godoy e Mendes notaram significativo aumento da arrecadação entre meados da década de 1870 e o final do decênio seguinte, de modo que, em menos de quinze anos, o orçamento da receita teria saltado de pouco mais de dois mil contos de réis para quase quatro mil contos. A uma euforia teria correspondido expressivo crescimento do endividamento na década de 1880, causado pelo aumento das despesas do governo com obras públicas.[70]

A análise dos dados das leis orçamentárias permitem corroborar algumas informações apontadas por Godoy e Mendes e acrescentar outras no que se refere à receita arrecadada e despesa efetuada e os impostos orçados e arrecadados, num estudo mais detido nas décadas finais do Império. Também o estudo das demonstrações da receita arrecadada e da contribuição de cada imposto, coletado nos relatórios presidenciais e da Diretoria da Fazenda, ampliou a visão das finanças da província.

A partir destes dados, foi possível assegurar que a receita cresceu progressivamente ao longo das décadas de 1870 e 1880 e, na maior parte das vezes, o valor arrecadado superou o orçado. O gráfico abaixo mostra, já nos três primeiros exercícios financeiros, uma elevação das receitas arrecadadas em relação às orçadas.[71] Especialmente em 1874-1875, quando esta diferença foi bem maior, algo em torno de 600 contos de réis excedidos do valor arrecadado. Nos dois exercícios posteriores (1876-1877, 1877-1878), a receita permaneceu nos mesmos valores e, em 1877-1878 o orçamento aprovou um aumento de 400 contos de réis na arrecadação, mas este aumento só veio a acontecer em 1878-1879 e permaneceu mais ou menos o mesmo valor no exercício seguinte. Vale lembrar que apenas em 1877-1878 a receita arrecadada não foi maior ou mais ou menos igual à orçada, o que foi compensado logo no ano financeiro seguinte:

---

[69] **Idem**. p. 20.
[70] **Ibidem**. p. 20.
[71] Nos primeiros exercícios da década de 1870, não foi possível saber o valor da receita orçada tendo como base o levantamento das Leis Orçamentárias, visto que nestes exercícios aparecem apenas os impostos que a lei manda arrecadar. O valor da receita orçada em 1871-1872, 1872-1873, 1873-1874 e 1874-1875 foram coletados nos relatórios presidenciais e da Diretoria da Fazenda. O exercício de 1886-1887 foi prorrogado por seis meses.



Fontes: Leis Orçamentárias, Relatórios Presidenciais e Relatórios da Diretoria da Fazenda.

Na década de 1880, a receita continuou a crescer, na maioria das vezes, excedendo a orçada. Apenas nos exercícios de 1881-1882, 1883-1884 este valor orçado não foi excedido, mas não houve diferença para menos. Ainda sobre este gráfico, se for analisada apenas a receita arrecadada, foi notável o seu crescimento no decorrer dos exercícios financeiros analisados. Elevou-se de 1.578 contos de réis em 1871-1872, até 3.865 contos de réis em 1886-1887.[72] Nos anos financeiros de 1879-1880 a 1884-1885, como já foi dito, houve uma elevação, mas que parece obedecer a uma oscilação, embora crescente, que talvez tenha a ver com a constatação de deputados e administradores, ao analisar a arrecadação do café, principal gênero tributado. Para eles, havia sempre um fator invariável na arrecadação deste produto que influía no cômputo geral da receita: a um ano de abundância na safra do café, seguia-se outro de escassez. Isto porque nos anos de abundância, o solo e a plantação ficavam exaustos, fato que se sentia na safra do próximo ano. Para muitos destes políticos, este fator, juntamente com o cálculo da

[72] Infelizmente não encontrei os dados da receita arrecadada e da receita orçada para o exercício de 1887-1888. Não encontrei a lei que orça a receita e despesa deste exercício no Arquivo Público Mineiro e, nos relatórios, não foi encontrada a demonstração dos dados da arrecadação.

média dos três exercícios financeiros anteriores, deveria ser sempre levado em conta na votação do orçamento.

Enfim, a análise dos dados das receitas orçada e arrecadada nas décadas de 1870 e 1880 contrariam as afirmações de Iglésias de uma suposta pobreza geral dos cofres públicos na província mineira. A receita arrecadada teria se elevado de 1.578 contos de réis em 1871-1872 até 3.865 contos de réis em 1886-1887. O fato que se verifica neste período, é que as rendas crescem e as despesas também. Há uma preocupação com as finanças, especialmente na década de 1870, mas o problema não reside na pobreza dos cofres públicos e sim no excesso de gastos provocado por uma perspectiva otimista em relação ao futuro, produzida pelo aumento progressivo das rendas.

No que se refere aos relatórios presidenciais, Francisco Iglésias afirmou que as informações se contradiziam: " Se a informação de hoje é otimista, a de amanhã não o é, pois as notícias contraditórias se sucedem."[73] Comparou o exercício de 1835-36 com o exercício de 1889 e afirmou que a situação estava "longe de ser boa",[74] com o aumento dos gastos com ferrovias, especialmente. No entanto, afirmou o historiador que ao longo desse período, os administradores divergiram de opinião e se contradiziam.

Mas importa ressaltar que cada administrador formulou suas impressões sobre o estado das finanças, levando em conta o ano financeiro vigente à epoca de sua gestão e as previsões para o exercício posterior, sobre o qual a Assembléia Provincial deveria legislar. Alguns administradores divergiram da opinião da maioria, por circunstâncias específicas ao período de sua gestão. Além disso, há que se considerar que, apesar da maioria dos exercícios encerrarem-se sem déficits, alguns exercícios liquidaram-se com *déficits* que eram transportados para os exercícios subsequentes. Ao comparar a despesa realizada e a receita arrecadada ao longo do século XIX em Minas, Marcelo Godoy e Philipe Mendes inferiram que estas apresentaram comportamento volátil, com "tendência ao equilíbrio no longo prazo, através de *superávits* de um período cobrindo os *déficits* de outro."[75]

A levar em conta que os presidentes avaliaram a situação financeira, tendo em mente o período em que administraram a província, não há contradição em

[73] IGLESIAS, Francisco. **Op. Cit.,** p.177.
[74] **Idem**. p. 177.
[75] GODOY, Marcelo Magalhães e MENDES, Philipe Scherrer. **Op. Cit.,** s/p.

afirmar que alguns relatórios foram mais ou menos otimistas, e outros, mais ou menos pessimistas neste tema. Há também que se considerar o caráter subjetivo destas impressões dos administradores. Ao analisar as impressões dos administradores sobre a situação das finanças, Iglesias afirmou que na década de 1830, pairava um pessimismo entre os administradores, na década de 1850, o otimismo transparece nos relatos, na década de 1860 e 1870, o quadro volta a ser sombrio e em início de 1880, fala-se em reconstituição financeira.[76] Já Marcelo Godoy e Philipe Mendes, referindo-se à análise da despesa efetuada, afirmaram que a década de 1850 teria sido deficitária, a década de 1860 caracterizada por maior rigor nas contas, a década de 1870 teria voltado a gastar mais do que se arrecadava e a década de 1880 teria apresentado uma tendência ao controle dos gastos, resultando em *superávit*.[77]

Ao analisar o relatório de Antônio Luiz Affonso de Carvalho, em 1871, e de Joaquim Floriano de Godoy, em 1873, por exemplo, verifiquei que estes presidentes deram um tom mais positivo à situação financeira de Minas, o que parece destoar da maioria de seus colegas no decorrer da década de 1870, período caracterizado por um excesso de gastos.[78] Antônio Luiz Affonso de Carvalho assim definiu o estado das finanças em Minas no início da década de 1870:

> "A província nada deve interna, ou externamente: como já disse em outro artigo; a severa fiscalização, a economia e o crescimento natural teriam colocado a província em circunstâncias favoráveis para empreender, com decisão, certos melhoramentos de que carece." [79]

Um quadro de prosperidade das rendas públicas e de perspectivas para a política econômica do governo, já que o saldo positivo das finanças parecia favorecer a adoção de medidas com vistas ao desenvolvimento econômico. Tendo em vista a diferença entre a receita e a despesa e os saldos que teriam passado para os exercícios seguintes na década de 1860, Afonso de Carvalho asseverou

---

[76] IGLESIAS, Francisco. **Op. Cit.,** p.178-179.
[77] GODOY, Marcelo Magalhães e MENDES, Philipe Scherrer. **Op. Cit.,** s/p.
[78] Relatórios dos Presidentes de Província de Minas Gerais e Relatórios da Diretoria da Fazenda Provincial de Minas Gerais.
[79] CARVALHO, Antônio Luiz Affonso de. **Relatório de 1871**. p. 124-125. Antônio Luiz Affonso de Carvalho nasceu na Bahia e foi presidente das províncias de Minas Gerais (posse em 27 de outubro de 1870), da Bahia (posse em 9 de maio de 1889) e do Paraná (posse em 27 de novembro de 1869). BARÃO DE JAVARI (org.). **Organizações e Programas Ministeriais.** Regime parlamentar do Império. 3ª ed. Brasília: Ministério da Educação e Cultura, 1979. p. 443, p. 447 e p. 450.

que, se não ocorressem circunstâncias extraordinárias, a renda continuaria em progressivo crescimento.[80]

Segundo o administrador, as variações notadas provinham, especialmente, dos cuidados na conservação das estradas e pontes. Todo o comércio de importação e exportação era feito exclusivamente por vias terrestres. Quando estas se tornavam de difícil acesso, era evidente que o tráfego diminuísse ou se perturbasse pelo aumento do custo do transporte, alternativa que alguns gêneros não poderiam suportar pelo pequeno preço que obtinham nos grandes mercados para onde se dirigiam, não compensando os gastos do produtor. O problema das vias terrestres era a principal questão a ser levada em conta nas despesas do orçamento, visto que estes gastos eram entendidos como investimento que retornaria aos cofres públicos em forma de receita decorrente da cobrança de impostos, por exemplo:

> "O café, algodão, fumo, açúcar, couros, gado, e muitos gêneros de principal consumo teriam maior exportação se tivesse estradas para transporte seguro, pronto e barato e, por conseguinte, a renda seria proporcional, visto que as suas principais fontes por ora eram os impostos percebidos nas recebedorias, e destas as mais abundantes eram as que se achavam nos limites com o Rio de Janeiro ou nas estradas mais freqüentadas. A estrada de Paraibuna por Queluz e Barbacena oferecia uma prova. Tinha-se despendido muito com a sua construção e conservação, mas comparado o rendimento das recebedorias antes e depois se vê constante crescimento de receita, não correspondente ao que geralmente se esperava, mas muito superior à dos melhores anos anteriores."[81]

O presidente sugeriu aos deputados da Assembléia que priorizassem a utilização de um saldo considerável dos cofres públicos para a decretação de despesas com estradas e ferrovias importantes ainda naquele ano. Foi neste intuito que Antônio Luiz Affonso de Carvalho teria convocado extraordinariamente uma sessão legislativa, para sugerir que este dinheiro fosse gasto com a decretação de obras públicas, de modo a resolver o grande entrave à economia mineira. Esta apresentava um progresso crescente e só não estava em melhores condições devido à falta de estradas. A extensão da província dificultava o escoamento da produção e o fato de Minas não possuir ligação com o mar era visto como um grande empecilho ao seu crescimento.

---

[80] **Idem**. p.125.
[81] **Ibidem**. p. 125.

De modo geral, o diagnóstico da falta de estradas é insistentemente presente nos relatos dos administradores e nos debates entre os deputados mineiros. Todos concordavam ser este o maior entrave ao crescimento econômico regional. Entre os deputados, por exemplo, em 1873, João Batista Pinto[82] relacionou o fato de Minas não ocupar o posto de província de primeira ordem ao problema das vias de comunicação. Segundo ele, a vastidão do território e a riqueza e população da província eram fatores positivos que concorriam para o crescimento econômico da região, não fosse a falta de estradas e instrução. Com isso, a agricultura definhava, porque a produção não podia chegar ao mercado senão com altos gastos com frete, o que obrigou muitos agricultores a se limitarem a plantar apenas para o seu consumo. Considerou ainda este deputado que, se a agricultura definhava, definhava também o comércio, pois se não havia gêneros para exportar, também não havia como importar outros. Era necessário dotar a província com boas estradas e pontes, para promover a riqueza e, então, tratar do problema da instrução.[83]

Apesar do diagnóstico da falta de estradas, boa parte dos administradores mostrava-se receosa com a decretação de gastos, que poderia comprometer o erário público. Reforçava a idéia de que a economia da província crescia progressivamente, apesar do aumento dos gastos, conseqüência da euforia provocada na Assembléia Legislativa com o aumento da receita.

Nos relatórios de março de 1871 e janeiro de 1873, o aumento na arrecadação e do *superávit* nos cofres levou Antônio Luiz Affonso de Carvalho e Joaquim Floriano de Godoy[84] a enfatizar a necessidade de ampliar gastos com estradas e ferrovias. A partir de 1873 e durante toda a década de 1870, apesar do

---

[82] AALPMG, **Sessão de 25 de Setembro de 1873**. p. 157. João Batista Pinto foi deputado pelo 3º distrito no biênio de 1872-1873 e morador da cidade de Cristina, no Sul de Minas. No mesmo ano, um deputado diz que João Batista Pinto morava no 3º distrito. p. 124. Em outra sessão, à página 123-126, diz que Itajubá pertencia ao distrito que ele representava. Fonte: AALPMG, **Sessão de 25 de Setembro de 1873.** p. 124.

[83] A preocupação com as estradas não foi exclusividade do governo provincial mineiro. Segundo Miriam Dolhnikoff, outras províncias como São Paulo, Pernambuco e Rio Grande do Sul também enfrentavam este problema e tinha as estradas como prioridade nos seus orçamentos. DOLHNIKOFF, Miriam. **O pacto imperial**: origens do federalismo no Brasil. São Paulo: Globo, 2005.

[84] GODOY, Joaquim Floriano de. **Relatório de 1873.** p. 28 e p. 32. Joaquim Floriano de Godoy nasceu em 4 de Janeiro de 1826, na província de São Paulo, e faleceu em 10 de novembro de 1907. Formou-se em medicina na Faculdade de Medicina do Rio de Janeiro, foi deputado provincial, deputado geral nos anos de 1869 a 1872, presidente da província de Minas Gerais de 1872 a 1873 e senador do Império entre 1873 e 1889. Fonte: Site do Senado Federal. http://www.senado.gov.br/sf/senadores/senadores_biografia.asp?codparl=2250&li=12&lcab=1864-1866&lf=12. [Extraído em: 22/11/2008]. Sua posse na província de Minas ocorreu em 10 de julho de 1872. Fonte: BARÃO DE JAVARI**. Op. Cit.,** 1979. p. 447.

aumento na arrecadação, os administradores se mostraram muito preocupados com os excessos na decretação de despesas.

Também no que se refere aos debates nos anais da ALPMG, a maioria dos deputados concordava que as despesas cresciam progressivamente, juntamente com as rendas, que também cresciam, mas não na mesma proporção. Ninguém contestava a veracidade destes fatos. Mas existia a divergência quanto ao comportamento diante deste estado de coisas e as atitudes a serem tomadas. Alguns deputados adotaram a mesma postura de preocupação com os gastos e a aprovação de um orçamento equilibrado, reafirmando o que era dito por muitos administradores em seus relatórios, mas a maioria colocou em primeiro lugar a resolução do problema da falta de estradas, mesmo que isto comprometesse o futuro e o próprio presente financeiro de Minas, utilizando o artifício de que estas despesas seriam compensadas no futuro, apesar de, naquele momento representarem ônus aos cofres. Como eles costumavam dizer, eram “saques sobre o futuro”, uma vez que a melhoria nos transportes favoreceria a expansão econômica e o consequente aumento na arrecadação tributária.

Era significativa a luta travada entre os deputados que pregavam o corte de gastos, ou que, ao defenderem os projetos da Comissão de Fazenda, alegavam a necessidade de aumento de impostos e os deputados que defendiam os interesses dos seus distritos eleitorais. Porque nada desagradava tão profundamente seus eleitores: *o ônus do imposto* e a possibilidade do *não benefício das despesas* com obras públicas para suas regiões.

No que se refere ao corte de gastos, a tarefa se revelou ainda mais complicada, pois todos queriam ver os sacrifícios da contribuição nos impostos serem revertidos em benefícios para suas regiões, ou em projetos que consideravam imprescindíveis. Já em relação à votação de tributos, apesar da resistência de alguns deputados em ver alguns impostos serem aumentados ou mesmo criados, muitas vezes, a maioria conseguiu aprovar essas mudanças.

Nos debates de 1872 e 1873, foi notável o engajamento dos deputados na aprovação de despesas com obras públicas. Neste momento, quase não havia quem ousasse falar em corte de gastos. Como não se cogitava a diminuição de despesas, em 1872, a Comissão tentava aprovar o aumento de impostos. Alguns até tentaram evitar o aumento do imposto sobre Casas de Negócios, por exemplo, mas não conseguiram.

O deputado Justino de Andrade Câmara,[85] representante de Montes Claros, no norte mineiro, membro do Partido Liberal e da Comissão de Fazenda, questionava os deputados contrários ao aumento de impostos, argumentando que o aumento da renda era medida de interesse público, já que as despesas cresciam a cada ano. Segundo ele, o contribuinte nunca se lembrava de que o imposto era uma necessidade para o Estado e a província. Sempre questionava a tributação e, ao mesmo tempo, desejava que sua localidade recebesse benefícios dos cofres públicos. Criticou os deputados do Partido Conservador e moradores da cidade de São João Del Rey, Salathiel de Andrade Braga[86] e Olimpio Oscar Vilhena de Valadão[87] que defendiam duas medidas contraditórias: a diminuição do imposto sobre negócios e o aumento de despesas. Referindo-se a Salathiel Andrade Braga, asseverou:

> "Eu não sei como é que poderemos equilibrar o orçamento segundo o modo de pensar do nobre deputado, porque as despesas só fazemos por uma necessidade indeclinável. Só a proposta do governo consigna uma despesa de 1,600:000$, e desta quantia não podemos reduzir coisa alguma. Agora nós aqui decretamos muitas outras despesas, e em vez de aumentar as fontes de receita, queremos diminuí-las, diminuindo os impostos: não sei como poderemos dar boas contas de nós."[88]

Justino Andrade Câmara argumentou que se a Assembléia vinha votando progressivamente mais despesas no orçamento, o aumento do número de impostos justificava-se naturalmente, para que a receita "desse conta dos gastos".[89] E apelou para os interesses dos deputados, argumentando que, se todos queriam ver seus projetos de estradas e pontes aprovados, não seria possível revogar os impostos imprescindíveis para custear estes gastos:

---

[85] AALPMG, **Sessão de 6 de julho de 1872.** p. 322; **Sessão de 8 de julho de 1872.** p. 363-368-370; **Sessão de 15 de julho de 1872.** p. 438. Justino de Andrade Câmara era membro do Partido Liberal e morador da cidade de Montes Claros. Foi deputado provincial em 1872-1873, 1876-1877 e 1878-1879. Fonte: Anais da Assembléia Legislativa Provincial de Minas Gerais.

[86] AALPMG, **Sessão de 8 de julho de 1872.** p. 363. Salathiel Andrade Braga era morador da cidade de São João Del Rei, no sudeste de Minas e representou o 4º distrito na legislatura de 1872-1873. Fonte: Anais da Assembléia Legislativa Provincial de Minas Gerais.

[87] **Idem**. p. 363. Olímpio Oscar de Vilhena Valadão também era morador da cidade de São João Del Rei, membro do Partido Conservador e representante do 4º distrito nas legislaturas de 1872-1873 e 1876-1877. Foi deputado geral nos anos de 1881-1884 e 1886-1889. Fonte: Anais da Assembléia Legislativa Provincial de Minas Gerais.

[88] **Ibidem**. p. 368.

[89] **Ibidem**. p. 368.

> "Se existem tantas decretações de estradas e pontes e tantos melhoramentos indispensáveis à província, como reduzirem-se os impostos? (...) Na hora de se votar estas despesas, ninguém se lembrou de que não temos receita para fazer face a elas."[90]

Mesmo assim, o deputado Justino de Andrade Câmara considerou que, nos últimos anos, a agricultura havia prosperado e, em condições tão prósperas a renda aumentaria, e o administrador poderia então, executar o orçamento sem que nenhum ramo fosse prejudicado.

Dentre os prováveis fatores que influenciavam as decisões dos deputados em seus debates na Assembléia Legislativa Mineira, é difícil estabelecer até que ponto prevaleceu a filiação partidária e até que ponto prevaleceram as demandas da localidade pela qual o deputado era eleito. Em primeiro lugar, porque é notável a dificuldade em estabelecer a filiação partidária e o distrito em que ele era eleito. Em segundo lugar, porque quando estes dados puderam ser identificados, seu peso variou. Nos debates de 1872 e 1873, por exemplo, a questão partidária parece não ter produzido grandes conflitos entre os deputados conservadores e liberais nos debates orçamentários. Apesar de Justino Andrade Câmara ser membro do Partido Liberal e ter questionado o posicionamento de deputados conservadores como Salathiel e Valladão, a questão partidária não foi a mais importante na definição dos rumos do orçamento provincial no momento em que a opinião geral da Casa era mesmo a da necessidade destes gastos públicos para o crescimento da província. Ressalto aqui, também o fato de o deputado Justino Câmara ser representante do Norte mineiro e os deputados Salathiel e Valladão, serem oriundos do Sul de Minas. Por vezes, deputados destas regiões entravam em atritos, quando o assunto era a definição de verbas para obras públicas.

Carlos Peixoto de Mello,[91] que era membro do Partido Conservador, por exemplo, defendeu a importância dos gastos com a construção de ferrovias e estradas vicinais e considerou que, se havia necessidade de reduzir gastos, que fossem reduzidas as despesas com obras mais prescindíveis, como o conserto de matrizes e capelas, não prejudicando a aprovação de verbas para estradas. Sua

---

[90] **Ibidem**. p. 370.

[91] AALPMG, **Sessão de 15 de julho de 1872.** p. 440. Carlos Peixoto de Melo foi deputado na legislatura de 1872-1873 pelo 1º distrito e membro do Partido Conservador. Fonte: Anais da Assembléia Legislativa Provincial de Minas Gerais.

opinião foi acompanhada pelo político liberal Ignácio Antônio de Assis Martins[92] que afirmou que a província precisava mesmo era de estradas. O cerne da disputa concentrou-se, portanto, nos interesses das regiões representadas por estes deputados. No entanto, como se verá adiante, em outras situações, a diferença partidária se fez sentir.

Enfim, quando o assunto era a aprovação de projetos de estradas, dificilmente apareciam argumentos divergentes, todos queriam a aprovação dos seus, cada qual defendendo o seu quinhão da despesa pública, enfim, representando interesses de suas regiões. E aí era onde residia a divergência: na discussão referente à localização destas estradas, quais regiões deveriam ser beneficiadas. Muitas vezes, porém, dava-se o contrário, os deputados que queriam ver seus projetos aprovados, se uniam, votando favoravelmente os projetos de seus colegas, para também terem seus benefícios aprovados.

O anúncio positivo da situação das finanças no início da década de 1870, feito por Afonso de Carvalho e Floriano de Godoy provocou certa euforia entre os deputados da ALPMG, que teriam aumentado consideravelmente as rubricas de despesa na lei de orçamento debatida e aprovada nas sessões de 1872, já que, apenas oito meses depois, em relatório de Venâncio José de Oliveira Lisboa, a situação financeira já não parecia mais a mesma, devido aos gastos excessivos com obras públicas. Considerou o estado das rendas como inflacionário, sendo necessário proceder com maior economia e critério na aplicação das rendas, para remover futuros embaraços.

Para Venâncio Lisboa, convinha preparar a província para socorrer a avultados empenhos em que se comprometera com o excesso de despesas decretadas e o pagamento das garantias de juros da ferrovia Leopoldina e outras estradas.[93] Uma das causas que concorria para o desequilíbrio financeiro era o modo como as rendas eram distribuídas: em pequenas quotas. Além de muitas vezes insuficientes para os serviços a que se destinavam, não consultavam às mais urgentes necessidades e obrigavam o próprio orçamento a decretar despesas além

---

[92] AALPMG, **Sessão de 2 de julho de 1872.** p. 322. Ignácio Antônio de Assis Martins foi deputado provincial em 1872-1873, representando o 2º distrito, pelo Partido Liberal. Fonte: Anais da Assembléia Legislativa Provincial de Minas Gerais.

[93] LISBOA, Venâncio José de Oliveira. **Relatório de 1873.** p. 37-38. Venâncio José de Oliveira Lisboa tomou posse como presidente da província de Minas Gerais em 1º de março de 1873. Foi também presidente das províncias da Paraíba (11 de junho de 1869), Bahia (23 de junho de 1874) e Paraná (24 de dezembro de 1870). Fonte: BARÃO DE JAVARI. **Op. Cit.,** 1979. p. 438, p. 443, p. 447 e p. 450.

da receita distribuída, elevando a despesa real. Exemplificou, citando a autorização para a construção de 39 pontes, 40 estradas novas e concertos em 12 outras, sem designação de quotas, além da consignação de despesas com créditos especiais, sem verba decretada no orçamento.[94]

Constituem exceção os administradores que defendem os aumentos de despesas, sem chamar a atenção da Assembléia para a racionalização de gastos. Especialmente na década de 1870, momento em que as despesas tomaram proporções assustadoras. Na década de 1880, como será verificado posteriormente, o discurso dos administradores tornava-se mais favorável à resolução do problema da falta de estradas. Mesmo assim, estes administradores continuaram enfatizando que só deveriam ser decretados os gastos com obras imprescindíveis, aquelas que eles chamavam de "produtivas". Os administradores continuavam a pedir que a assembléia agisse com cautela, sempre visando evitar o desequilíbrio orçamentário.

Marcelo Godoy e Philipe Mendes afirmaram que os administradores ressaltavam os benefícios da expansão ferroviária como argumento que justificava novos empréstimos e o aumento de despesas:

> "A relação entre o aumento da arrecadação e o aumento do endividamento resultava de certa percepção, por parte dos presidentes da província, de que a arrecadação melhorava com o desenvolvimento das vias de transporte (mais especificamente com a expansão ferroviária). O endividamento para o pagamento de subvenções às companhias ferroviárias era percebido como benéfico à arrecadação da província. Em diversos relatórios, os presidentes ressaltavam tais benefícios como argumento a justificar novos empréstimos."[95]

Mas a verdade é que quem mais utilizava estes argumentos eram os deputados, no intuito de justificar a aprovação de seus projetos nos debates da ALPMG. Os administradores não negavam a importância de investir em estradas e ferrovias, concordavam com os deputados que estes investimentos eram necessários, mas defendiam a racionalização destes gastos, que deveriam ser decretados com toda a cautela.

Apesar de questionarem alguns resultados apontados por Francisco Iglesias, Marcelo Godoy e Philipe Mendes corroboraram a análise deste autor no que se refere à concepção de que apesar do governo provincial ser formado por duas

---

[94] **Idem**. p. 38.
[95] GODOY, Marcelo Magalhães e MENDES, Philipe Scherrer. **Op. Cit.,** s/p.

instâncias de poder – a Presidência da Província e a Assembléia Legislativa -, esta última teria sido criada com uma série de limitações que a impediam de exercer o seu poder com autonomia. Uma destas limitações era o fato de os poderes mais significativos terem continuado com o governo central e o presidente continuar a ser nomeado pelo Imperador, cumprindo apenas a função de atender ao jogo partidário do gabinete a que servia.

Ao considerar que a política do período continuou a ser centralizadora - mesmo com a criação de Assembléias Legislativas Provinciais - esta vertente minimizou a importância do estudo das Assembléias Provinciais como espaço de formulação de políticas públicas e colocou em primeiro plano o papel do Executivo provincial na compreensão do jogo político imperial. No entanto, ao fazê-lo, não levaram em consideração o fato de que era o Legislativo provincial que elaborava e aprovava o orçamento. Ao presidente cabia apenas oferecer as informações disponíveis para esta elaboração e a possibilidade de vetar o orçamento aprovado, mas o veto tinha caráter apenas suspensivo, podendo ser derrubado pelos deputados.

A partir destas considerações, retorno à análise de Marcelo Godoy e Philipe Mendes, que afirmaram que os presidentes ressaltavam o benefício dos gastos, de modo a justificar novas despesas. Na verdade, quem votava pelo aumento de gastos e utilizava, sem reservas, a justificativa de que despesas com estradas eram investimentos, era a maioria dos deputados. Constitui um erro argumentar que os presidentes "ressaltavam tais benefícios" para justificar novos gastos, sem considerar que em inúmeros destes relatórios, o que sobressaiu foi a preocupação com a racionalização dos gastos públicos.

Em 1873, apesar das sugestões apontadas pelo presidente Venâncio José de Oliveira Lisboa, por exemplo, que temia a aprovação de novos projetos comprometendo a renda provincial, os debates sobre o orçamento talvez tenham sido os mais favoráveis às despesas com estradas e ferrovias, se comparados às outras sessões da década de 1870. O deputado Justino de Andrade Câmara,[96] ao apresentar o projeto de Orçamento da Comissão de Fazenda, pareceu ser o único a se preocupar com o crescimento espantoso da despesa provincial. A cada ano ela aumentava talvez mais de duzentos contos de réis, o que provaria que as

[96] AALPMG, **Sessão de 4 de outubro de 1873.** p. 71-73.

necessidades tornaram-se maiores. Entretanto, a prosperidade da renda e da agricultura e comércio, trouxeram um acréscimo da renda que não correspondia ao aumento da despesa.

E alertou que, se este crescimento da despesa continuasse na mesma proporção tomada havia cerca de três ou quatro anos, as finanças "caminhariam para um abismo".[97] Para este deputado, os membros da Assembléia deveriam ter bom senso e prudência diante da responsabilidade de votar leis que não levassem a província à bancarrota, principalmente quando votassem quotas para obras públicas. Deveriam aprovar apenas as despesas "absolutamente indispensáveis" e "reprodutivas":[98]

> "Em todos os ribeirões, em todos os lagrimais, em todos os charcos, é necessário que existam pontes e pontilhões, porque o trânsito por esses lugares é necessário para um maior ou menor número de pessoas; é sempre uma necessidade a que convém atender-se; mas nós não estamos no caso de atender tão cedo a todas. (...) Votará desta vez a assembléia quotas designadamente para obras públicas, como costuma fazer? (...) Cortemos, pois, todas as despesas menos necessárias. Cerremos, os ouvidos a pedidos que possam trazer aumento de despesas; não atendamos a tudo aquilo que nos venham pedir, dizendo-se ser de justiça, sem que uma prova nos convença de que o é."[99]

Evidentemente, a racionalidade pedida resultaria em disputa política, pois caberia aos deputados definir o que era e o que não era prioritário, e na posição assumida por cada um deles pesaria seus laços com a localidade que o elegera. Talvez por isso, as opiniões contrárias a uma possível racionalização dos gastos, muitas vezes, predominassem nos debates e nas votações. Neste ano, João Baptista Pinto[100] assegurou que, se a província não era tão rica quanto seus meios naturais, a principal e talvez única causa desta situação, era porque carecia de meios para exportar seus produtos. E o discurso que justificava seus interesses era sempre o mesmo. O de que uma província "prodigiosamente fértil" como Minas, onde se colhia o café, o algodão, a cana, que poderiam enriquecê-la, não podia se conformar em apenas exportar o café dos ricos municípios da Mata, porque faltavam

---

[97] **Idem.** p. 71-73.
[98] **Ibidem**. p. 71-73.
[99] **Ibidem**. p. 71-73.
[100] AALPMG, **Sessão de 25 de Setembro de 1873.** p. 10.

estradas e não valia a pena cultivar esses gêneros, porque a despesa do transporte absorveria todo o lucro:

> "Façamos com que haja estradas, já não digo de ferro ou de rodagem, mas estradas comuns, porém boas, e havemos de ver que a província de Minas há de reassumir a posição eminente que já teve e em que deve sempre manter-se."[101]

Numa resposta clara à preocupação enunciada pelo presidente Venâncio José de Oliveira Lisboa no relatório deste ano, João Baptista Pinto admitiu que existisse um *déficit* considerável naquele exercício financeiro. No entanto, uma província como Minas não podia ter receio, nem mesmo de contrair um empréstimo quando o seu fim for o de abrir vias de comunicação. E utilizou o argumento mais comum nos momentos de defesa destes projetos, qual seja o de que o dinheiro empregado em estradas era sempre produtivo: "saques sobre o futuro".[102] Exemplificou com um fato semelhante ocorrido em São Paulo, afirmando que esta província havia contraído empréstimo para estradas e, naquela ocasião, muitos clamaram contra o procedimento, por comprometer o seu futuro. No entanto, "é daí que data a grandeza e o bem estar" daquela região.[103]

O deputado Luís Gomes Ribeiro[104] elogiou o interesse dos membros da Assembléia na aprovação de projetos concernentes às estradas, e considerou fundamental dotar a província com diversas ferrovias. Já o deputado Lucas Matheus Monteiro de Castro[105] considerou que a economia mineira ganhava pouco a pouco um prestígio e também elogiou a Assembléia, afirmando que seus membros cuidavam muito mais dos interesses de Minas que voltava a assumir o lugar de província de primeira ordem, por sua instrução e desenvolvimento de sua indústria e vias de comunicação. Segundo ele, era louvável o empenho de grande número de deputados na apresentação de diversos projetos sobre estradas. O deputado

---

[101] **Idem**. p. 10.
[102] **Ibidem**. p. 10.
[103] **Ibidem.** p. 10. Foram vários os deputados que, neste ano, se empenharam na aprovação de diversos projetos de estradas. Cito apenas alguns, como Batista Pinto, Zeferino, Salathiel, Xavier da Veiga, Tolentino e Gomes Ribeiro. Os quatro primeiros, defendendo projetos para o Sul de Minas, Tolentino para a Zona da Mata e o último para o norte da província.
[104] AALPMG, **Sessão de 13 de Outubro de 1873.** p. 168. Luís Gomes Ribeiro foi deputado provincial em 1872-1873, representando o 6º distrito. Fonte: Anais da Assembléia Legislativa Provincial de Minas Gerais.
[105] AALPMG, **Sessão de 6 de Outubro de 1873.** p. 117. Luís Matheus Monteiro de Castro foi deputado provincial em 1872-1873, representando o 3º distrito. Fonte: Anais da Assembléia Legislativa Provincial de Minas Gerais.

considerou que a opinião dos defensores da economia dos dinheiros públicos tinha a melhor intenção possível, mas ele entendia que não era "verdade econômica" negar-se dinheiro para a construção de estradas vicinais que se dirigiam às artérias de vias de comunicação, pois estes complementos melhorariam a produção.

Manuel Fulgencio Alves Pereira,[106] por sua vez, também defendeu a importância do projeto que concedia vários favores a ferrovias, argumentando que, das ferrovias dependiam o desenvolvimento das indústrias, lavoura e comércio. Ainda que custassem alguns sacrifícios, que seriam "largamente compensados"[107] no futuro.

Aos argumentos de que estes projetos não podiam ser aprovados porque os cofres da província estavam exaustos, o deputado Manuel Fulgencio Alves Pereira reconheceu que o estado financeiro era lamentável porque havia um déficit de 500 contos de réis, e como membro da Comissão de Fazenda, empregou todos os meios para cortar despesas "improdutivas",[108] mas:

> "Tratando-se, porém, de ferrovias, sou de opinião que se deve conceder garantias de juros e privilégios às empresas que se propuserem a realizá-las, apesar das más circunstâncias pecuniárias. Contraia o governo o empréstimo de 4:000$000$ para o qual já está autorizado; empregue-se exclusivamente em ferrovias, e os sacrifícios feitos pela província serão compensados em um futuro não muito remoto, porque essas despesas são produtivas e farão com que a província se levante do estado de abatimento em que se acha."[109]

Mesmo reconhecendo que havia um déficit de quinhentos contos de réis nas finanças, Manuel Fulgencio Alves Pereira reafirmou a tese da importância dos

---

[106] AALPMG, **Sessão de 17 de Outubro de 1873.** p. 199-202. Manuel Fulgencio Alves Pereira foi deputado provincial pelo 6º distrito em 1872-1873; 1876-1877; 1878-1879; 1880-1881. Em 1882-1883 e 1884-1885, representou o 18º distrito. Morava na cidade de Minas Novas, no Norte de Minas. Fonte: Anais da Assembléia Legislativa Provincial de Minas Gerais. Afirmou ser membro da minoria conservadora no ano de 1878. Em 1882, afirmou que no biênio de 1880-1881 foi o único membro do partido conservador na Assembléia. Ver: AALPMG, **Sessão de 03 de Agosto de 1882.** p. 14. À página 22 das sessões do ano de 1882, o deputado Sales afirmou que Manoel Fulgencio residia na cidade de Minas Novas. No biênio de 1884-85, o deputado afirmou ter sido eleito pelo l6º distrito, afirmou que era um distrito em que ele é estranho, e as pessoas de lá só o conheciam por nome. Ver: AALPMG, **Sessão de 05 de Julho de 1884.** p. 213. Também afirmou representar diretamente o município de Bagagem do Patrocínio, no Oeste. AALPMG, **Sessão de 30 de Setembro de 1884.** p. 581. Em 1884, Manuel Fulgencio representou o 16º distrito, onde se localizava o município de Patrocínio, no Triangulo Mineiro, e Ludovice era do 15º distrito, onde fica Uberaba. Manuel Fulgencio afirmou ter morado "por longos anos" nos municípios de Grão Mongol e Rio Pardo. **Idem**. p. 86.

[107] **Idem**. p. 199-202.

[108] **Ibidem**. p. 199-202.

[109] **Ibidem**. p. 199-202.

gastos, sustentada pela idéia que a verdadeira economia não consistia em não gastar dinheiro, mas em saber empregá-lo convenientemente.

Em 1875, o presidente João Antônio de Araújo Freitas Henriques ainda notava um desequilíbrio da receita e despesa que havia cerca de três anos reclamava a mais séria atenção dos poderes provinciais. Segundo este presidente, em 1871, os cofres públicos tinham um saldo de 500 contos de réis e Antônio Luiz Affonso de Carvalho convocou extraordinariamente a Assembléia para deliberar sobre importantes projetos concernentes à viação férrea. Com a permanência de tanta prosperidade, aquele administrador não fez estudo aprofundado das circunstâncias reais da província. Entretanto, despertou-se no ânimo de seus distintos representantes um entusiasmo que deveria ter desaparecido dois anos depois, quando o presidente Venâncio José de Oliveira Lisboa descrevia uma realidade bem diversa da descrita em 1871 por Antônio Luiz Affonso de Carvalho.[110] A causa do desequilíbrio financeiro descrito em 1873 não era a crise da produção agrícola, mas os gastos excessivos com obras públicas. Ao contrário, o aumento na arrecadação de impostos parece ter atiçado os ânimos de presidentes como Afonso de Carvalho e Joaquim Floriano de Godoy e, especialmente, dos deputados na Assembléia Provincial na decretação de despesas com obras públicas:

> "Deram-se gastos excessivos com os melhoramentos materiais decretados além dos limites impostos pelo orçamento da receita; mas, a animação que se originou da risonha perspectiva de uma superabundância de meios que, aliás, bem longe estava de representar a satisfação de todas as necessidades ordinárias da província, havia já produzido todos os seus funestos efeitos. (...) O excessivo ardor de atingir de um saldo a meta de todos os progressos: a temeridade de uma confiança, sem limites, nos recursos naturais da província, em verdade muito prometedores, mas que demandam tempo para se irem lentamente desenvolvendo: um incessante prurido de corresponder, simultaneamente, a todos os reclamos do bem público, e, a par de tudo isto, o perigoso sistema de decretar avultadas despesas fora da fixação de leis anuas, e sempre em desproporção com a receita orçada: eis, em resumo, as causas da crise atual que, todavia, ainda não subiu ao grau de gravidade, manifestado pela que, outrora, em anos anteriores ao de 1860 a 1862, assoberbou a província..."[111]

---

[110] HENRIQUES, João Antônio de Araújo Freitas (Desembargador). **Relatório de 1875.** p. 21. O desembargador João Antônio de Araújo Freitas Henriques nasceu em Salvador, na Bahia e tomou posse na presidência da província de Minas em 26 de outubro de 1874. Foi também presidente das províncias do Pará (posse em 15 de abril de 1886), Ceará (posse em 26 de julho de 1869) e Bahia (8 de novembro de 1871). BARÃO DE JAVARI, **Op. Cit.,** 1979. p. 433, p. 436, p.443.

[111] **Idem**. p. 21-22.

É tecendo este quadro de crise financeira que o presidente João Antônio de Araújo Freitas Henriques justificou a sua atitude de declarar à Diretoria de Obras Públicas, que enquanto não melhorasse a situação dos cofres públicos, não devia submeter à deliberação da presidência os numerosos e incessantes pedidos de autorização para novas obras, com exceção somente das de urgente e indeclinável necessidade para a conservação de outras já concluídas ou melhoramento das que estivessem em via de execução. Com atitude tão severa, o presidente tentava diminuir as despesas, já que as sugestões dadas em três anos consecutivos, nos relatórios e falas dirigidos à Assembléia não haviam surtido efeito algum.

Segundo o administrador, estas medidas de contenção de gastos tiveram efeito positivo nas finanças, pois se, à primeira vista, pareciam medidas de curto alcance para diminuir os efeitos da crise, além de serem "as únicas que cabiam na sua esfera administrativa",[112] seus efeitos demonstraram que foi a atitude mais correta a tomar naquele momento. Em apenas quatro meses, saldou o *déficit* nos cofres, amortizou diversos compromissos e regularizou os pagamentos da Tesouraria Provincial. O administrador pediu à Assembléia que mantivesse a mesma rigidez, para que em um semestre se extinguisse as dívidas contraídas na importância de 321 contos de réis.[113]

Mas parece que o pedido do presidente João Antônio de Araújo Freitas Henriques não foi atendido, posto que, exatamente seis meses depois, o administrador Pedro Vicente de Azevedo mostrava ainda sinais da preocupação com a contenção de gastos. Ao retirar-se da província, afirmava deixar em execução o recuo da despesa até fazê-la contrair-se nos limites da receita.[114]

Entretanto, se nos debates constantes dos Anais da primeira metade da década de 1870, não se notou muitas divergências entre os deputados, já que a maioria se mostrou engajada em resolver o problema da falta de estradas, nos anos de 1876, 1877 e 1878, alguns deputados começavam a demonstrar muita preocupação com o mal estado das finanças provocado pelo excesso de gastos.

---

[112] **Ibidem**. p. 21-22.
[113] **Ibidem**. p. 21-22.
[114] AZEVEDO, Pedro Vicente de. **Relatório de 1875.** p. 23. Pedro Vicente de Azevedo tomou posse da província de Minas Gerais em 22 de março de 1875. Foi também presidente das províncias do Pará (posse em 17 de janeiro de 1874), Pernambuco (posse em 10 de novembro de 1886) e São Paulo (posse em 23 de junho de 1888). BARÃO DE JAVARI, **Op. Cit.,** 1979. p. 432, p. 440, p. 447 e p. 448.

Embora a posição assumida pelos deputados no que se refere às finanças fosse influenciada pelos interesses das regiões onde moravam, havia também uma influência partidária em suas posições, especialmente entre aqueles mais engajados na discussão das votações orçamentárias. Infelizmente, não tenho dados completos referentes ao perfil partidário e de origem destes políticos, que permitam aprofundar na demonstração desta questão. Não foi pequena a dificuldade em definir o perfil partidário da maioria dos deputados provinciais. Estes dados aparecem de forma aleatória nos anais e, na maioria dos casos, é difícil saber até mesmo qual o distrito eleitoral que os deputados representam e onde se localizam estes distritos. As informações são muito esparsas e, para a década de 1880, há ainda a dificuldade inerente ao fato de que a conformação dos distritos foi modificada e a província passou a ter vinte distritos, ao invés de sete, como era na década de 1870. O que dificultou ainda mais o processo de identificação.

Mesmo assim, foi possível identificar a filiação partidária e a origem dos políticos mais expressivos da Assembléia Legislativa Provincial mineira. A partir destes dados e dos debates orçamentários, muitas vezes, a filiação partidária também parece ter influenciado sua posição a respeito das finanças, embora não fosse esta a única influência. Nos anos de 1876, 1877 e 1878, as acusações de aumento de despesas decretadas ao projeto de lei orçamentária elaborado pela Comissão de Fazenda foram elucidativos desta questão. Num momento em que já há dois exercícios financeiros não se notava acréscimo na receita arrecadada (1875-76 e 1876-77), deputados do Partido Liberal como Benedito Cordeiro Campos Valadares, Cândido Luiz Maria de Oliveira e Afonso Augusto Moreira Pena acirraram os conflitos com a maioria da ALPMG, que queria ver seus projetos aprovados.

Morador da cidade de Itabira e um dos mais eminentes liberais mineiros, Afonso Augusto Moreira Pena,[115] por exemplo, afirmou que há anos todos os administradores eram unânimes em asseverar o mau estado das finanças e ainda naquele ano, o presidente Barão da Vila da Barra havia declarado que no futuro exercício haveria um déficit de cento e cinquenta contos de réis e, por isso, não seria

[115] AALPMG, **Sessão de 29 de Maio de 1876**. p. 267-271. Afonso Augusto Moreira Pena foi deputado provincial pelo 2º distrito nos biênios de 1876-1877 e 1878-1879, morador da cidade de Itabira e membro do Partido Liberal. Fonte: Anais da Assembléia Legislativa Provincial Mineira. Foi também deputado geral nos anos de 1878-1881, 1881-1884, 1885, 1886-1889. Além destes cargos, nos anos de 1882, 1884 e 1885, exerceu também as funções de Ministro da Justiça (Efetivo), Ministro da Marinha (Interino), Ministro da Guerra (Interino e Efetivo) e Ministro da Agricultura (Efetivo). Fonte: BARÃO DE JAVARI, **Op. Cit.,** 1979. p. 251-257, p. 367, p. 377, p. 387, p. 397.

demasiado todo o cuidado para melhorar as finanças. Já o deputado Cândido Luiz Maria de Oliveira,[116] natural de Ouro Preto e também membro do Partido Liberal, acusou a Comissão de Fazenda de "colorir" o quadro das finanças, obscurecendo a sua verdadeira situação. Disse que esta não procurou a renda do triênio e elevou o cálculo da receita de 1877-1878. Os novos e velhos direitos, os emolumentos das secretarias e alguns outros impostos sofreram modificações e reduções consideráveis. O imposto sobre engenhos foi fortemente reduzido e, no entanto, ainda se apresentou com a mesma quantia, sem o proporcional rebaixamento.

Por vezes, estas acusações atingiam os administradores, que eram tidos como pouco precavidos. O deputado Cândido Luiz Maria de Oliveira afirmou que o presidente descuidou dos meios de combater o *déficit* que ele mesmo denunciou, e nem formulou bases para a amortização lenta, mas regular e eficaz da dívida pública que tendia incessantemente a elevar-se. As fontes de produção visivelmente diminuíam e se o *déficit* do orçamento era pequeno, era porque a Comissão de Fazenda elevava o cálculo da receita, com o aumento sucessivo de impostos, de modo a acobertar o *déficit* e justificar a decretação de excessivas despesas.[117]

Já o deputado Benedito Cordeiro dos Campos Valadares,[118] também um expressivo liberal mineiro, defendeu o cuidado na decretação de gastos devido ao atraso das fontes produtoras, mas afirmou que não havia remédio senão decretar algumas poucas estradas, as mais viáveis e menos dispendiosas. O deputado Benedito Cordeiro dos Campos Valadares acusou os administradores da situação conservadora, com exceção de dois deles, de sempre ultrapassar os limites da renda orçada. Elogiou a administração de Venâncio José de Oliveira Lisboa, em 1873, por ter se preocupado em frear os gastos com obras públicas. Venâncio de Oliveira Lisboa teria denunciado o "escândalo de obras importantes se realizando

---

[116] AALPMG, **Sessão de 5 de Junho de 1876.** p. 342-349. Cândido Luiz Maria de Oliveira nasceu em Ouro Preto em 6/7/1845 e faleceu em 23/8/1919. Formou-se em direito na Faculdade de Direito de São Paulo. Foi promotor em Ouro Preto, Procurador Fiscal da Tesouraria da Fazenda, Juiz Municipal de Curvelo. Nos anos de 1881 a 1889, Ministro da Guerra (2x interino e 1x efetivo), Ministro da Justiça (efetivo). Foi deputado provincial pelo 2º distrito nos biênios de 1869-1872, 1873-1875, 1876-1877, 1878-1879 e 1880-1881. foi também deputado geral nos anos de 1878-1881, 1882-1884, 1885, e senador do Império de 1887 a 1889. Era membro do Partido Liberal. Fonte: Anais da Assembléia Legislativa Provincial Mineira; BARÃO DE JAVARI. Op. Cit., 1979. p. 251-257, p. 367, p. 377, p. 387, p. 396; Fonte: Site do Senado Federal: http://www.senado.gov.br/sf/senadores/senadores_biografia.asp?codparl=1534&li=20&lcab=1886-1889&lf=20. [Extraído em 20/11/2008].

[117] **Idem**. p. 342-349.

[118] AALPMG, **Sessão de 19 de Maio de 1876.** p. 166-168. Benedito Cordeiro dos Campos Valadares foi deputado provincial pelo 2º distrito nos anos de 1876-1877 e 1878-1879. Era membro do Partido Liberal e foi deputado geral em 1885. Fonte: Anais da Assembléia Legislativa Provincial Mineira.

sem plano, nem orçamento."[119] E chamou a administração de Joaquim Floriano de Godoy de "pouco conscienciosa e zelosa"[120] que, segundo Benedito Cordeiro dos Campos Valadares, "lançou mão de coleção de leis mineiras, e mandou procurar quantas autorizações de despesa pudessem ser encontradas e tratou de executá-las simultaneamente. Gastou soma excedente de 600:000$ em obras."[121]

Mas Benedito Campos Valadares acabou se contradizendo em outra sessão. Se em 19 de Maio, referiu-se ao estado atrasado das rendas, em 7 de Junho concordava com a Comissão de Fazenda que as rendas cresciam, especialmente a proveniente do imposto sobre o café e outros impostos de exportação, e esperava progressos notáveis ao menos durante alguns anos.[122]

Mas muitos deputados advogaram a postura dos administradores, numa clara demonstração de que não era incomum a existência de apoios entre a Assembléia Provincial e a Presidência da Província. Os deputados José Pedro Xavier da Veiga e Francisco Bernardino Rodrigues Silva, membros do Partido Conservador, o primeiro da cidade de Campanha, no sul de Minas, e o segundo da Zona da Mata, foram os maiores defensores da administração conservadora dos últimos anos em 1876. José Pedro Xavier da Veiga,[123] por exemplo, disse defender quaisquer possíveis críticas aos administradores, afirmando que os cofres públicos podiam estar exaustos, como de fato estavam, sem que os administradores tivessem culpa, pois eles tinham leis a cumprir e precisavam prover os diversos serviços públicos e satisfazer, por exemplo, a necessidade de amortização do empréstimo mineiro.

Criticou a postura de Benedito Campos Valadares, por ter dito, de modo genérico, que apenas duas administrações conservadoras não foram esbanjadoras dos dinheiros públicos. Segundo ele, a acusação era injusta, pois o fato de dois administradores terem feito mais economia - A. Figueira e Sá e Benevides - não os colocava em posição excepcional em relação aos outros, porque as administrações que se seguiram e antecederam a Figueira e Benevides despenderam somas maiores porque tiveram que atender a maiores serviços decretados nos orçamentos aprovados pela Assembléia. A este respeito, foi categórico:

---

[119] AALPMG, **Sessão de 7 de Junho de 1876.** p. 362-364.
[120] **Idem**. p. 362-364.
[121] **Ibidem**. p. 362-364.
[122] **Ibidem**. p. 362-364.
[123] AALPMG, **Sessão de 8 de Junho de 1876.** p. 548-558. José Pedro Xavier da Veiga era morador da cidade de Campanha, no Sul de Minas e membro do Partido Conservador. Foi deputado provincial pelo 5º distrito nos anos de 1872-1873, 1876-1877, 1878-1879 e deputado provincial pelo 14º distrito em 1882-1883. Fonte: Anais da Assembléia Legislativa Provincial Mineira.

> "Se prevalecer esta acusação, efetivamente a culpada é a assembléia que, além das despesas votadas no orçamento, autoriza obras que importam despesas também e que de alguma sorte vão desequilibrar o orçamento. Não vejo em que a administração seja culpada nisso. Antes, pelo contrário, estou convencido que a administração tem sido, por via de regra, um corretivo desse sistema, desse costume de autorizar despesas além dos recursos do orçamento."[124]

Em relação à situação financeira provincial, José Pedro Xavier da Veiga afirmou que nunca houve período tão próspero como o atravessado nos últimos dez anos. A renda do império no exercício de 1873-1874, comparada à do exercício de 1863-1864, apenas dez anos depois, elevou-se a mais do dobro.[125]

Na mesma linha de pensamento, o deputado Francisco Bernardino Rodrigues Silva,[126] também membro do Partido Conservador, assegurou que não havia nenhuma ameaça séria às condições financeiras de Minas e, por isso, não entendia porque alguns deputados insistiam em criticar a administração. Para Rodrigues Silva, os administradores e deputados tinham consciência e não fugiam de suas obrigações perante as finanças.

Sendo assim, argumentou não ser exagerado o cálculo do produto dos impostos sobre gêneros de exportação, posto que, se a Comissão não se guiou exclusivamente pela média do triênio, foi porque considerou também as alterações efetuadas na pauta, o aumento proveniente da nova cotação do preço daqueles gêneros. Além disso, ao calcular a média do café, a Comissão precisou admitir elementos desfavoráveis, que contribuíram para a diminuição desta arrecadação em 1873-1874. Mas não elevou em trinta contos este cálculo sobre a média do triênio, por não temer circunstâncias desfavoráveis à produção cafeeira. Ao considerar a lei da alternância – qual seja a de que na última arrecadação a colheita não teria sido abundante - e que nos últimos anos não houve colheitas extraordinárias, a Comissão sustentou que, em 1878-1879, a produção seria abundante.[127]

Em resumo, a defesa dos atos da administração pelos deputados Francisco Bernardino Rodrigues Silva e José Pedro Xavier da Veiga demonstram que, apesar

---

[124] **Idem**. p. 548-558.
[125] **Ibidem**. p. 558.
[126] AALPMG, **Sessão de 23 de Junho de 1876**. p. 586-593. Francisco Bernardino Rodrigues Silva foi deputado provincial em 1876-1877 e 1878-1879, representante do 3º distrito e membro do Partido Conservador. Fonte: AALPMG, **Sessão de 21 de outubro de 1879**. p. 75.
[127] **Idem**. p. 586-593.

de possíveis conflitos que possam ter existido entre o legislativo e o executivo provincial, era comum que muitos deputados corroborassem as gestões dos administradores e defendessem seus atos das acusações formuladas pelos deputados da oposição. Se estes deputados não seguiam os conselhos dos presidentes em cortar gastos, era porque os interesses regionais falavam mais alto, mas nunca questionavam a importância de gastar apenas com obras imprescindíveis. Até 1876, apenas na administração de Venâncio José de Oliveira Lisboa notou-se uma maior resistência da Assembléia à sua gestão e vice-versa. Sua administração foi defendida posteriormente apenas por políticos da minoria liberal como Benedito Campos Valadares, em 1876. Este fato denota que a tese de uma relação conflituosa entre os dois poderes nem sempre foi predominante no governo provincial mineiro.

Os conflitos maiores se davam entre os próprios membros da Assembléia, na definição de quais eram os gastos "imprescindíveis". Mesmo entre os próprios membros, quando o assunto era a discussão das leis orçamentárias, costumavam chegar a um consenso ao final do debate, sobre a receita e despesa provincial. Nos anos em que a disputa partidária se tornou mais acirrada, a filiação partidária exerceu forte influência sobre a posição dos deputados como contrário ou favorável ao projeto da Comissão de Fazenda. Foi o que aconteceu, por exemplo, nos biênios de 1876-1877 e 1878-1879. Rodrigues Silva e Xavier da Veiga, membros da maioria conservadora, apoiavam as administrações dos últimos anos, demonstrando a influência partidária em seus posicionamentos. Já os deputados mais eminentes do partido liberal, como Valadares, Afonso Pena e Candido de Oliveira, impuseram severas críticas ao projeto da Comissão de Fazenda.

Nos debates de 1877, as divergências referentes à situação das finanças e à elaboração do orçamento, continuaram. A aquisição de novos empréstimos e o aumento de despesas fez com que deputados do Partido Liberal se opusessem radicalmente à política financeira adotada pela Assembléia nos últimos anos. O deputado liberal Carlos Affonso de Assis Figueiredo,[128] por exemplo, considerou

[128] AALPMG, **Sessão de 29 de Agosto de 1877.** p. 40-41. Carlos Afonso de Assis Figueiredo foi deputado provincial pelo 2º distrito, nos anos de 1876-1877, 1878-1879 e 1880-1881. Fonte: Anais da Assembléia Legislativa Provincial Mineira. Foi também Ministro da Guerra (Efetivo) em 1882 e deputado geral nos anos de 1878-1881, 1881-1884 e 1885. Foi presidente da província do Rio de Janeiro (posse em 19 de junho de 1889) e foi também Ministro da Guerra em 1882 (Efetivo). Era membro do Partido Liberal. Fonte: BARÃO DE JAVARI. **Op. Cit.**, 1979. p. 251-257, p. 367, p. 377, p. 387 e p. 446.

péssimo o estado das finanças por conta dos muitos empréstimos e gastos com créditos suplementares contraídos pelo presidente Barão de Vila da Barra.[129]

Mas a crítica à obtenção de empréstimos parecia mesmo ser em vão, já que muitos deputados concordavam com a adoção desta medida, se tivesse relação com a construção de ferrovias. Além disso, deputados do partido conservador como José Pedro Xavier da Veiga,[130] continuavam a defender o governo e a Comissão de Fazenda. Xavier da Veiga advogou a aquisição do compromisso contraído com a ferrovia Leopoldina e chamou de infundada a acusação de que a dívida contraída com a caixa econômica apresentava-se como um "presságio de bancarrota".[131] Considerou que esse empréstimo foi levantado para pagamento de subvenção quilométrica, que esta assembléia votou em favor daquela estrada e não podia ser considerado como um "esbanjamento da situação",[132] já que esta ferrovia tinha aumentado "incontestavelmente"[133] a renda provincial:

> "Como, pois, se apresenta esse empréstimo, destinado a uma aplicação especial e produtiva, prova irrecusável de quanto interesse nos merece o melhoramento da viação pública, como mais um documento do esbanjamento da situação? Se os esbanjamentos da situação limitam-se a esse emprego legal, produtivo e previdente de algumas centenas de contos para auxiliar na província o desenvolvimento de ferrovias, como a da Leopoldina, que aumentarão grandemente e já tem aumentado muito a renda da província, é forçoso convir que tais esbanjamentos merecem aplauso. Embora não se possa precisar o *quantum* desse aumento, ele é incontestável, pois especialmente na zona cafelista de nossa província, tem-se aumentado esta lavoura, graças ao desenvolvimento daquela ferrovia."[134]

Outro problema ressaltado em 1877 foi o da necessidade de fiscalização das recebedorias, tema que recebeu destaque com a descoberta de corrupção de alguns agentes fiscais. Deputados do Partido Liberal como Cândido Luis Maria de Oliveira,[135] por exemplo, consideravam que a situação financeira era crítica, devido ao aumento das despesas e à corrupção na arrecadação tributária. A soma

---

[129] Francisco Bonifácio de Abreu, o Barão de Vila da Barra, nasceu no Rio de Janeiro ou na Bahia e foi presidente da província de Minas em 1876. Tomou posse em 10 de março de 1876. Também foi presidente da província do Pará (posse em 1º de julho de 1872). Era membro do Partido Conservador. Fonte: BARÃO DE JAVARI. **Op. Cit.**, 1979. p. 432 e p. 447.
[130] AALPMG, **Sessão de 1 de Setembro de 1877.** p. 82.
[131] **Idem**. p. 82.
[132] **Ibidem**. p. 82.
[133] **Ibidem**. p. 82.
[134] **Ibidem**. p. 82.
[135] AALPMG, **Sessão de 31 de Agosto de 1877**. p. 43.

recolhida anualmente aos cofres provinciais não era a expressão real da arrecadação, pois talvez não ascendesse a menos de 600 contos a quantia anualmente extraviada e convertida em proveito dos administradores de recebedorias e coletorias. Segundo ele, a reorganização das finanças deveria ser a principal preocupação da Assembléia, com "cortes largos" na despesa e melhoria na arrecadação.

Benedito Cordeiro dos Campos Valadares,[136] também membro do Partido Liberal, acusou os presidentes de deixarem os trabalhos legislativos inteiramente entregues às inspirações individuais dos deputados na decretação de gastos. Mais uma vez aconselhou economia nos gastos, pois não acreditava no aumento da produção e não concordava com o aumento de impostos. Já o deputado José Antônio da Silveira Drumond,[137] morador da cidade de Itabira e também representante do Partido Liberal, afirmou que a Comissão foi exagerada em diversas verbas que orçou a receita, excedendo talvez 400 contos de réis, sendo a primeira a reconhecer que entre a receita e a despesa ainda havia uma diferença de 300 e tantos contos.

A fala do deputado Afonso Augusto Moreira Pena parece apontar que algumas das críticas da oposição liberal foram ouvidas, pois já em uma das sessões finais daquele ano, o deputado elogiou a Comissão de Fazenda pelo esforço empregado a fim de equilibrar a receita e despesa do orçamento, afastando precedentes estabelecidos na Casa, ao cortar despesas que julgou dispensáveis, consignadas no projeto.[138] Mesmo assim, afirmou que o crescimento das rendas não era devido apenas ao aumento da riqueza pública e conseguinte movimento da importação e exportação, causas indicadoras de prosperidade, mas também ao aumento de impostos decretado pela Assembléia. Asseverou ainda, que a renda teria um aumento extraordinário, se houvesse restrita fiscalização da arrecadação.[139]

A influência partidária levou estes deputados a acusarem a Comissão de Fazenda, questionarem as administrações conservadoras do período e a reivindicarem corte de gastos. Mas a verdade é que as despesas de fato, se

---

[136] AALPMG, **Sessão de 5 de Outubro de 1877.** p. 396.
[137] AALPMG, **Sessão de 10 de Outubro de 1877.** p. 430-432. O advogado José Antônio da Silveira Drumond foi deputado provincial pelo 2º distrito nos anos de 1876-1877, 1878-1879, 1880-1881 e eleito pelo 3ºdistrito em 1882-1883, 1884-1885 e 1886-1887. Era membro do Partido Liberal e morador da cidade de Itabira. Fonte: AALPMG, **Sessão de 31 de Julho de 1882**. p.6; AALPMG, **Sessão de 05 de Agosto de 1884.** p. 24.
[138] AALPMG, **Sessão de 26 de Outubro de 1877.** p. 606-608.
[139] **Idem**. p. 606-608.

elevaram ao longo da década de 1870 e as críticas dos deputados da oposição não eram improcedentes. O que levou o presidente e senador de Minas, Francisco de Paula da Silveira Lobo a reclamar do estado "pouco lisonjeiro" das finanças e de seus compromissos de difícil solução. Em relatório de agosto de 1878, pediu aos deputados, muita severidade e firmeza na votação do orçamento, com vistas à retomada do equilíbrio financeiro. A maior medida para obter este resultado seria combater quaisquer pretensões individuais.[140] Apesar disso, admitiu que a situação financeira da província não era das piores:

> "...se vê que no período de 1863-1868 a despesa paga só excedeu a fixada no exercício de 1867-1868, e excesso justificável por ter sido empregado na amortização de empréstimo mineiro, e pagamento de subsídio a deputados provinciais. Excetuado esse período e os exercícios de 1850-1860, 1861-1862, 1869-1870 a 1873-1874, em todos os outros as despesas excederam a sua fixação, e isto a despeito de a renda da província ter crescido progressivamente, sendo hoje quase tríplice da de 1857-1858. Ainda se vê de um desses quadros que, afora os exercícios de 1865-1866, e 1876-1877, em todos os outros a receita arrecadada excedeu a orçada em avultada soma. Isto infelizmente fala mais alto do que tudo que se poderia dizer sobre o falseamento do sistema financeiro."[141]

Curioso é que, já neste momento, com a inversão partidária e a consequente subida ao poder do Partido Liberal na política imperial, o deputado Francisco Bernardino Rodrigues Silva, membro do Partido Conservador e que há um ano elogiava a lei orçamentária em discussão e o estado das finanças na província, em 1878, mudava sua postura. Rodrigues Silva passou a criticar o projeto da Comissão de Fazenda e o fato de esta não ter utilizado o cálculo da média do último triênio no cálculo da receita.[142] Para o deputado, a arrecadação de 1878-79 foi notável, mas deveria ser entendida como uma exceção no quadro dos últimos anos, já que a elevação da média foi decorrente de resultados extraordinários obtidos, devido não só à grande colheita de café que se realizou, que nunca fora atingida antes, mas também à grande elevação estabelecida para os novos e velhos direitos. O deputado não acreditava num aumento na arrecadação para 1879-80, pois as colheitas de café minguaram e a receita diminuiria. Por isso, a Comissão deveria aceitar o cálculo da média como base segura.

---

[140] SILVEIRA LOBO, Francisco de Paula da (Senador). **Relatório de 1878.** p.17.
[141] **Idem**. p. 17.
[142] AALPMG, **Sessão de 26 de setembro de 1878**. p.160.

Já o deputado do Partido Liberal, Afonso Augusto Moreira Penna, que nos anos anteriores, se ocupava em questionar o estado das finanças em Minas, neste momento, fazia uma previsão exatamente oposta e otimista e questionava os comentários de Rodrigues Silva. Assim afirmou Afonso Penna:

> "Tendo em vista as previsões de uma colheita de café mais ampla, previsões que felizmente se realizariam, porque as notícias eram as mais favoráveis a respeito da produção do café na Zona da Mata, a assembléia teria votado no orçamento do ano de 1877 a verba de 600:000$, o que no ano de 1878, baseando-se no aumento do imposto e na receita arrecadada nos anos anteriores, se elevaria a nada menos do que 661:000$. Só na renda proveniente do café, havia um aumento de mais de 100:000$, um aumento justificado pelas arrecadações de anos anteriores e pela elevação de impostos."[143]

Além de considerar o imposto sobre o café o mais importante da província, Afonso Penna se referiu também ao imposto cobrado pelas taxas itinerárias, sendo este o segundo imposto em importância para os cofres públicos:

> "A média era de 355:000$, e a comissão teria orçado em 400 contos, cifra inferior a que teria sido orçada no ano anterior. Em relação a esta taxa, teria ocorrido notável aumento pela lei do orçamento de 1876. Esta certamente elevaria a 500 contos, tendo em vista que os abusos ocorridos atualmente em prejuízo da renda provincial nas diversas estações da estrada de ferro Pedro 2º seriam abafados por medidas tendentes a melhorar a fiscalização desta taxa. Não só não é fictício o orçamento elaborado pela comissão de fazenda, como ele fica muito aquém da verdade."[144]

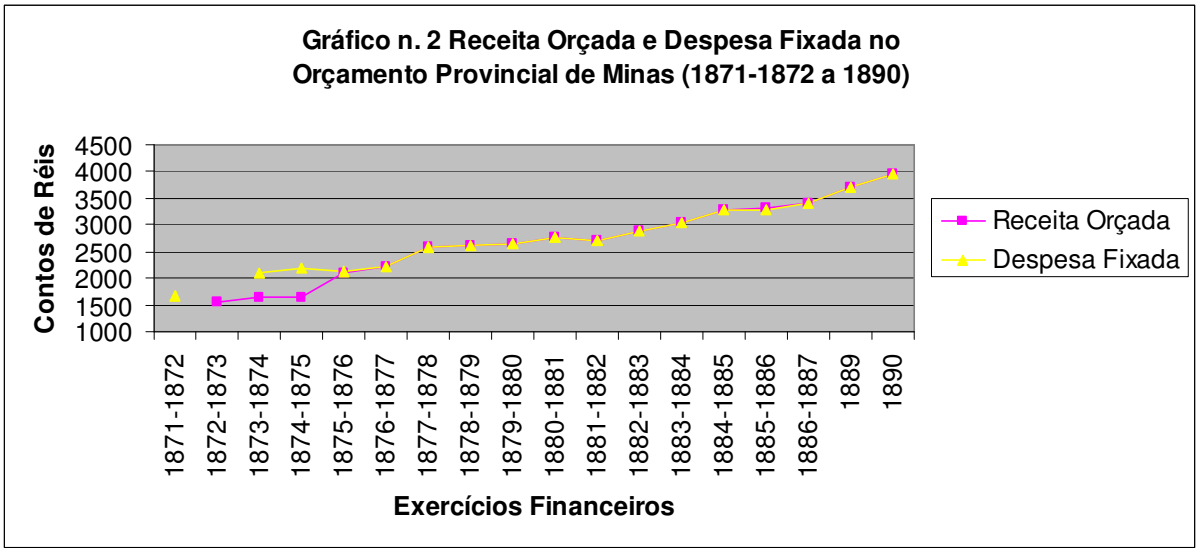
Em suma, a análise dos relatórios e falas para a década de 1870 demonstrou que o período foi marcado por uma série de dificuldades no que se refere ao equilíbrio orçamentário. A perspectiva de aumento na arrecadação teria levado ao aumento de despesas com estradas e decretação de garantia de juros para construção de ferrovias.

A análise do gráfico abaixo demonstra que em 1873-1874 e 1874-1875, suas respectivas leis orçamentárias foram aprovadas pela Assembléia com um *déficit* considerável. Estes orçamentos foram votados nas sessões de 1872 e 1873, justamente naquelas discussões em que os deputados priorizaram a resolução do problema da falta de estradas. Tendo em vista as sugestões dos presidentes e os

---

[143] **Idem**. p. 167.
[144] **Ibidem**. p. 167.

debates dos deputados, pode-se concluir que houve mesmo um excesso por parte dos deputados, que não levaram em conta estes *déficits*. Para o restante do período, as leis parecem ter sido votadas com algum equilíbrio, se não for levado em conta despesas que eram votadas nas disposições permanentes e provisórias.



Fonte: Leis Orçamentárias da Província de Minas Gerais.

No entanto, nestes dois exercícios em que há um *déficit* na lei orçamentária, as receitas arrecadadas foram superiores às orçadas, compensando este *déficit*, pelo menos em 1874-1875 como se pode notar no gráfico n.1.[145] Porém, nos três exercícios seguintes, até 1877-1878, a receita permaneceu praticamente a mesma, ao passo que a despesa continuou a crescer, como se pode notar no gráfico acima e nos relatórios e falas e nos anais da ALPMG. Nos debates de 1876 e 1877, este aumento é notado na presença de críticas de alguns deputados aos seus colegas que insistentemente aprovavam despesas sem considerar o prejuízo ao presente e futuro das finanças, apesar da influência partidária presente nestas críticas. Nos relatórios, o aumento é notado na insistência dos presidentes em chamar a atenção dos deputados em frear gastos, em racionalizar o orçamento.

Em resumo, em 1876 e 1877, alguns deputados começaram a demonstrar muita preocupação com o mau estado das finanças. Aumentou as críticas da oposição ao projeto da Comissão de Fazenda e surgiram acusações às administrações, mas que foram rebatidas por muitos deputados. Em 1876, apesar de

[145] Ver gráfico na página 48.

Afonso Augusto Penna cogitar um *déficit* possível para o próximo exercício, não há um relato de mau estado das rendas. Até mesmo Benedito Campos Valadares que notou que haveria possível diminuição da renda, se contradisse ao afirmar, em outra sessão, que as rendas cresciam e os impostos de exportação esperavam progressos notáveis. Já a Comissão de Fazenda esperava uma arrecadação extraordinária em 1878-79.

Em 1877, alguns deputados continuaram se opondo à política financeira da Assembléia Provincial, falavam de excesso de despesas, de possíveis *déficits* futuros, enquanto outros defendiam empréstimos e mais gastos com estradas e ferrovias.

Retornando, mais uma vez, ao gráfico n. 1, no final da década de 1870 e especialmente no exercício de 1878-1879, é notável o aumento em torno de 450 contos de réis no volume da receita arrecadada que se tornou progressivo nos próximos anos financeiros. Este aumento refletiu diretamente nas opiniões e impressões dos administradores e deputados.

Nos anais de 1878, alguns deputados afirmavam que a arrecadação de 1878-1879 teria sido extraordinária e, por isso, uma exceção que não ocorreria mais. Já os deputados que constituíam maioria na Assembléia afirmavam que este crescimento continuaria nos próximos exercícios. Após 1878, há uma diminuição das críticas dos opositores diante de um estado próspero da receita.

Já entre os administradores, apesar da preocupação com o corte de gastos, começaram a diagnosticar uma regularização das finanças, com a província voltando a ter uma renda superior à despesa. Exemplo disso é o que diz o administrador Joaquim José de Sant'Anna em janeiro de 1879. Num período em que a receita crescia notavelmente, o exercício de 1878-1879 foi comentado por Santana como o momento em que as finanças voltavam a colher os resultados da atenção que tinha merecido. As suas despesas haviam sido "escrupulosamente efetuadas".[146] Uma verdade que era atestada pelos orçamentos e sua execução.

Ao contrário da maioria dos seus antecessores, o presidente Joaquim José de Santana justificou os gastos com estradas, em relatório que lembra as sugestões de Afonso de Carvalho ainda no início da década de 1870, eufórico com o saldo existente nos cofres públicos. Oito anos depois de Affonso de Carvalho e Floriano de

[146] SANT'ANNA, Joaquim José de (Cônego). **Relatório de 1879.** p. 31.

Godoy, Sant'Anna voltava a afirmar que o desenvolvimento da viação, criando novos mercados, a expansão das indústrias e do comércio, teria aumentado as rendas progressivamente. Admitiu que em um ou outro exercício notava-se decrescimento, mas essa exceção à regra era devido a fatos econômicos muito conhecidos da época: a colheita menos abundante dos produtos agrícolas. E concluía que, se alguns defeitos na arrecadação influíram para esse resultado, já lhes foram dados os remédios prontos e eficazes.[147]

Joaquim José de Sant'Anna elogiou os comentários feitos por Francisco de Paula da Silveira Lobo, ao apontar o crescimento da renda, afirmando apresentar a sinopse dos dois exercícios seguintes, que, em cotejo com os anteriores, demonstravam a prosperidade da província. A "lisonjeira situação" era devida à abundante colheita de café e à diminuição das fraudes na arrecadação, que anteriormente foram verificadas em grande escala.[148]

A década de 1880 iniciou, então, com um relato positivo das finanças, apesar dos vários anos de preocupação com a votação do orçamento. Em fala de setembro de 1880 ainda o presidente Joaquim José de Sant'Anna continuou a afirmar que a situação financeira provincial seguia o regime de todos os países dominados pelo espírito de empresas e de trabalho público: as rendas cresciam e igualmente as despesas. Justificava, assim, a atitude dos deputados nos exercícios anteriores, ao votarem despesas excessivas, não demonstrando a preocupação dos seus antecessores.[149]

Afirmou que as rendas cresciam progressivamente e os fatores que mais contribuíram para isto foram: a extensão da cafeicultura e grande parte da indústria rural e das taxas itinerárias.[150] E considerou que a expansão das indústrias e do comércio e das vias de comunicação faria certamente com que a receita crescesse ainda mais. Defendeu, sobretudo, os gastos com subvenção a ferrovias, considerando sempre oportunos os empréstimos para este fim, pois futuramente dariam incremento às fontes de produção e ao valor dos impostos.[151]

Em 1881, o jornal do partido conservador *A Província de Minas*, definiu o presidente Joaquim José de Sant'Anna como o "chefe do Partido Liberal da Capital",

---

[147] **Idem**. p. 31.
[148] **Ibidem.** p. 31.
[149] SANT'ANNA, Joaquim José de. (Cônego). **Fala de 1880.** p. 7.
[150] **Idem**. p. 7.
[151] **Ibidem**. p. 7.

referindo-se à Ouro Preto, e o deputado José Antônio da Silveira Drumond teria defendido sua gestão, ao dizer que Sant'Anna era um filho da província mineira.[152] Parece que o fato de Joaquim José de Sant'Anna ser mineiro e ter ligações políticas muito próximas em Ouro Preto pode ter influenciado em suas impressões das finanças públicas, levando-o a defender os gastos com estradas e ferrovias e a justificar a atitude dos membros da Assembléia na votação dos últimos orçamentos. Se a maioria dos administradores pregava a atenção com os gastos, Joaquim José de Sant'Anna não o fez. No entanto, não foi apenas por suas ligações políticas com seus conterrâneos que o administrador se mostrou tão otimista em relação às finanças, já que no exercício de 1880-1881, as rendas públicas teriam mesmo crescido mais de 400 contos de réis. Mesmo porque, outros administradores mineiros governaram a província e se mostraram tão ou mais preocupados com o excesso de gastos do que os administradores oriundos de outras regiões do império.

Apesar do restabelecimento das finanças retratado pelo presidente Joaquim José de Sant'Anna, no relatório do presidente João Florentino Meira de Vasconcellos reaparece o tema da crise do estado financeiro. Segundo ele, Minas era abundante de recursos e possuía poderosos elementos de prosperidade e progresso, mas era necessário que suas rendas fossem bem aproveitadas, dando-lhes prudente aplicação:

> "Um dos males que mais afligiam as províncias e diretamente concorria para ruína de suas finanças e entorpecimento em seu progresso e prosperidade, era o esbanjamento ou má aplicação de suas rendas. Se a província era rica e dispunha de grandes recursos, como esta, a economia e sábia aplicação de sua receita no período de um exercício seriam suficientes para restabelecer o equilíbrio financeiro."[153]

---

[152] O Jornal *A Província de Minas*, noticiou que Sant'Anna teria governado a província desde abril de 1880 até janeiro de 1881, ou seja, durante nove meses. 01.01.1881 n. 28 Administração Provincial. Editorial. **A Província de Minas.** Ouro Preto – MG. p. 1. Já nos Anais da Assembléia Provincial de 1881, o deputado José Antônio da Silveira Drumond afirmou que o Barão de Coromandel e o Conselheiro Joaquim José de Sant'Anna eram "filhos" da província de Minas.

[153] VASCONCELLOS, João Florentino Meira de. **Relatório de 1881.** p. 68. João Florentino Meira de Vasconcellos nasceu em Mamanguape, na província de Paraíba e formou-se em Direito pela Faculdade de Direito de Recife. Foi promotor público, juiz de direito, ministro da marinha - trigésimo gabinete, ministro do império - trigésimo gabinete . Exerceu os mandatos de deputado geral de 1867 a 1868 e de 1878 a 1879. Foi senador de 1880 a 1889 e presidente da província de Minas de 1881 a 1882. Faleceu em 10 de março de 1892. Fonte: Site do Senado Federal. http://www.senado.gov.br/sf/senadores/senadores_biografia.asp?codparl=2250&li=12&lcab=1864-1866&lf=12. [Extraído em: 22/11/2008]. Tomou posse na presidência da província de Minas Gerais em 5 de maio de 1881. Foi também Ministro do Império em 1882 (Efetivo) e Ministro da Marinha em 1885 (Efetivo). Fonte: BARÃO DE JAVARI. **Op. Cit**., 1979. p. 447.

Esse quadro era mais uma vez visto como decorrente da má aplicação das verbas públicas. No último exercício, verificou-se um *déficit* registrado que ainda estava em seu período agudo. Mas que era urgente freá-lo, antes que se tornasse crônico. Mais uma vez, é perceptível que o problema não era o fato da arrecadação ser insignificante, mas sim a forma desregrada como os dinheiros públicos estavam sendo gastos, sem racionalidade, guiados por princípios individualistas dos deputados na hora de aprovar seus próprios projetos. É o que argumentou o presidente João Florentino Meira de Vasconcellos ao asseverar que:

> "Se as despesas do exercício ficassem adstritas aos limites dos créditos com que foram dotados os diversos ramos do serviço público, o estado financeiro seria próspero, sua receita seria suficiente, não só para as despesas ordinárias, como também para ocorrer a algum de seus compromissos contraídos pela garantia de juros às empresas de estradas de ferro, e então poderia com mais facilidade, promover o desenvolvimento de suas vias de comunicação em benefício da lavoura, sua fonte principal de riqueza, e sólida garantia de seu futuro."[154]

O administrador sustentou, ainda, que felizmente Minas era uma das províncias menos oneradas de dívidas, pois embora as suas finanças estivessem agravadas, seu estado não era desanimador, e seria fácil restabelecê-las mediante uma prudente e econômica distribuição de suas rendas.[155]

Há indícios de que suas sugestões parecem ter sido desconsideradas em 1881. Naquele mesmo ano, por exemplo, Cândido Luiz Maria de Oliveira pedia exoneração do cargo de membro da Comissão de Fazenda, atribuindo a causa do pedido ao fato de que a assembléia já teria elevado a despesa a mais de trezentos contos, quando ele havia ponderado inicialmente que a Comissão não aceitaria emendas com aumento, porque não tinha meios de fazer face ao *déficit*. Além disso, a Comissão não se achava habilitada para propor a criação de novos impostos e nem redução das verbas destinadas aos serviços provinciais.[156]

Entretanto, a análise dos dados das despesas orçada 1880-1881 e 1881-1882 demonstrou que se não houve uma grande diminuição no cálculo da despesa orçada, pelo menos não houve um aumento, fato que não ocorreria nos anos subseqüentes, quando a despesa orçada se elevaria crescentemente.

---

[154] **Idem**. p. 68.
[155] **Ibidem**. p. 68.
[156] AALPMG, **Sessão de 6 de outubro de 1881.** p. 529.

Provavelmente, neste ano, os deputados tenham tido uma preocupação maior com o aparecimento de um possível *déficit* para 1881-1882, causado por um temor de que a produção agrícola, especialmente a cafeeira, não atingisse altas cifras naquele ano financeiro. Isto porque, como eu disse em outra ocasião, os deputados costumavam levar em conta o que eles denominavam de lei da alternância nos cálculos do orçamento. Como a safra do café tinha sido alta no ano anterior, em 1881-1882, seria diminuta. Fato que realmente se deu, como se pode perceber no gráfico n. 4, sobre o café orçado e arrecadado, apresentado à página 60. Naquele ano, o café sofreu uma queda de quase cem contos de réis. Em 1882-1883, voltaria a subir, com alta de 220 contos de réis.

De acordo com a fala apresentada em agosto de 1882 pelo administrador mineiro Teófilo Benedito Ottoni, o equilíbrio orçamentário deveria merecer mais atenção por parte dos deputados, pois existia uma pequena dívida flutuante sobre os orçamentos, que não devia ser desprezada.[157] Por isto, a Assembléia devia ter mais critério e economia nas despesas, para não "gemer ao peso de compromissos".[158]

Nos anos de 1882, 1883 e 1884, continuou a pressão de alguns deputados favoráveis ao corte de gastos. Em 1882, intensificou os pedidos de diminuição de impostos e extinção da taxa para alguns produtos. Cresceu, também neste ano, as críticas de que a Comissão teria elevado o cálculo da renda e despesa para 1883-1884. José Pedro Xavier da Veiga,[159] membro do Partido Conservador e representante do Sul de Minas, o maior opositor ao projeto da Comissão de Fazenda naquele ano, argumentou em favor da contenção de gastos com verbas supérfluas, questionando projetos de criação de jardins de infância, o levantamento da carta corográfica, aumento de despesas com o funcionalismo e decretação de outras medidas, presentes no projeto do orçamento. Segundo o deputado, o "estado lastimoso de pobreza em que se acha a província"[160] não permitia tais gastos, que

---

[157] OTTONI, Teófilo Benedito. **Relatório de 1882.** p. 4. Teófilo Benedito Ottoni nasceu em 27 de novembro de 1807, na cidade de Serro, no Norte de Minas Gerais. Formou-se na Academia de Marinha, foi Militar Naval, comerciante, jornalista e industrial. Exerceu os mandatos de deputado provincial de Minas em 1835. Foi também deputado geral nos anos de 1838 a 1841, de 1842, de 1845 a 1847, de 1848, de 1861 a 1864, de 1869 a 1872, de 1878 e de 1878 a 1881. Entre 1864 a 1869, foi senador do Império. Fonte: Site do Senado Federal. http://www.senado.gov.br/sf/senadores/senadores_biografia.asp?codparl=2250&li=12&lcab=1864-1866&lf=12. [Extraído em: 22/11/2008]. Teófilo Ottoni tomou posse da presidência da província de Minas em 31 de março de 1882. BARÃO DE JAVARI. **Op. Cit.,** 1979. p. 447.

[158] **Idem**. p. 76.

[159] AALPMG, **Sessão de 18 de Setembro de 1882.** p.452-464.

[160] **Idem**. p. 452-464.

antes deveriam ser revestidos em verbas para escolas primárias, pontes e estradas, se existisse saldo para estas medidas. Este deputado afirmou:

> "Em vez do espírito de parcimônia e moderação no cômputo da receita e de severa economia na fixação da despesa, que deverá presidir a elaboração do projeto de orçamento, atentas as tristes circunstâncias financeiras da província, nele transparecem – na receita - o otimismo no cálculo, de par com a indiferença pela sorte do contribuinte, vexado por certos impostos exagerados; - na despesa - a tendência para novos desperdícios e para aparatosas idéias, que fora grave imprudência levar por diante atualmente. (Apoiados e Apartes). Nosso estado financeiro é melindroso. Nunca foi tão grave e poderá ter conseqüências desastrosas, se não o melhorarmos desde já por meio de medidas previdentes."[161]

Como medida para resolver essa situação, o deputado José Pedro Xavier da Veiga asseverou que a primeira regra a observar era a da mais severa economia, cortando ou reduzindo a despesa de todas as verbas cuja aplicação não fosse de necessidade imprescindível. Nem se podia justificar a decretação de novos tributos ou aumento de impostos, sem que fosse aplicado a atender as "necessidades públicas comprovadas, imprescindíveis e urgentes".[162]

De acordo com este deputado, a Comissão de Fazenda calculou com exagero a receita para o exercício de 1883-1884 e afirmou que o estado das finanças era "definitivo e profundamente contristador."[163] A soma da Comissão para a receita era excessiva e havia também a necessidade de reduzir certos impostos de exportação, principalmente do café, cujo valor havia baixado.

Apesar das críticas suscitadas por José Pedro Xavier da Veiga, a Assembléia resistiu aos pedidos de corte de gastos, especialmente no que se refere às obras públicas. Foi o que, por diversas vezes, disse o mesmo deputado. Na ocasião em que o projeto orçamentário entrava em segunda discussão, ele afirmou entrar "com algum desânimo no presente debate"[164] devido ao parecer que a Comissão de Fazenda ofereceu, acompanhando o orçamento para a segunda discussão. Segundo esse parecer, e apesar de alguns pedidos na Assembléia, as reduções e supressões propostas pela Comissão limitavam-se a oitenta e seis contos de réis.[165]

---

[161] **Ibidem**. p. 452-464.
[162] **Ibidem**. p. 452-464.
[163] **Ibidem**. p. 452-464.
[164] AALPMG, **Sessão de 4 de Outubro de 1882.** p. 648-659.
[165] **Idem**. p. 648-659.

Já em outra sessão, quando a discussão chegava ao fim, José Pedro Xavier da Veiga asseverou que o programa da minoria conservadora, neste debate do orçamento provincial, especialmente o relativo à despesa pública era o "da mais rigorosa economia",[166] mas infelizmente os cortes da Comissão teriam sido "pequenos e limitadíssimos; reduziram-se apenas, na totalidade à soma de 86:440$,"[167] representados pelas verbas destinadas ao levantamento da carta corográfica, publicação do almanaque e criação de jardins de infância.

Apesar de considerar que a receita orçada excedia ao que provavelmente seria arrecadado,[168] o deputado concordou que o aumento progressivo da produção do café era incontestável. E por isso mesmo, propôs apenas a redução de cinquenta contos na verba orçada.

Também o deputado pelo Partido Conservador e representante de Minas Novas - na região norte - Manuel Fulgencio Alves Pereira,[169] afirmou que a Comissão exagerou o cálculo no orçamento da receita, aumentando verbas de determinados impostos, afim de que o cálculo da receita atingisse esse número. Mesmo assim, afirmou:

> "É certo, Sr. Presidente, que em alguns exercícios a receita arrecadada tem excedido a orçada. (...) E o que é para admirar é que, tendo havido esse excesso de receita em alguns exercícios, todos eles se tem encerrado com déficits, e déficits extraordinários. Que rumo tem levado os saldos verificados nesses exercícios?"[170]

Como se vê, muitas destas críticas tinham origem na questão partidária, de deputados que faziam oposição ao governo dominado pelo Partido Liberal desde 1878. Essas críticas foram sempre rebatidas pelo deputado Henrique de Magalhães Sales e diversos membros do Partido Liberal na Assembléia, que defendiam o projeto da Comissão de Fazenda e seus projetos de obras públicas. De acordo com Henrique de Magalhães Sales,[171] a Comissão limitou-se a indicar a decretação das

---

[166] AALPMG, **Sessão de 9 de Outubro de 1882**. p. 701-717.
[167] **Idem**. p. 701-717.
[168] **Ibidem**. p. 648-659.
[169] AALPMG, **Sessão de 21 de Setembro de 1882**. p. 489.
[170] **Idem**. p. 489.
[171] AALPMG, **Sessão de 20 de Setembro de 1882**. p. 470-480. Henrique de Magalhães Sales foi deputado provincial pelo 9º distrito nos anos de 1878-1879, 1880-1881 e 1882-1883. Era membro do Partido Liberal. Fonte: Anais da Assembléia Legislativa Provincial de Minas Gerais. Foi também deputado geral em 1886-1889 e presidente da província de Alagoas (posse em 25 de agosto de 1883). Fonte: BARÃO DE JAVARI. **Op. Cit**., 1979. p. 397.

despesas com serviços já criados, lembrando apenas uma ou outra medida, um ou outro serviço ainda não inicial, mas de grande utilidade no presente. E argumentou que um ligeiro aumento de despesa não poderia motivar a censura injusta do deputado Xavier da Veiga, pois a Comissão tomou como base para seus cálculos os exercícios de 1869 até o período vigente e o que se concluía destes dados era que as rendas da província cresciam numa progressão constante:

> "No exercício de 1869 a 1870 a renda arrecadada foi de 1.423:884$330; de 1870 a 1871, de 1.735:616$052(...); 1871 a 1872, 1.578:251$318, mas houve sobre o exercício de 1869 a 1870 um aumento de 154:367$304; de 1872 a 1877, 1.836;922$570; de 1873 a 1874, 1.802:2889$011(...); de 1874 a 1875 2.264:241$098(...); de 1875 a 1876, 2.118:279$335(...); de 1876 a 1877, 2.181;932$830(...); de 77 a 78 a renda foi de 2.186:594$828(...); de 1878 a 1879 a renda foi de (...) 2.644:795$217(...); de 1879 a 1880 foi de 2.575:863$371, (...); de 1880 a 1881 foi a renda de 3.802:103$068; houve, pois um aumento de réis 506;239$697 e sobre o exercício de 1878 a 1879 de 437:307851."[172]

Já o deputado José Antônio da Silveira Drumond, também membro do Partido Liberal e representante da cidade de Itabira, afirmou estar convencido de que "desgraçado, como se pinta, não é o estado de nossas finanças, que, se não é lisonjeiro, se não é prospero, todavia, não nos deve incutir terrores".[173] Segundo ele, se a receita não excedesse à cifra calculada por cada uma das suas verbas, daria no mínimo, os recursos precisos para a satisfação das necessidades públicas.[174] José Antônio da Silveira Drumond justificou a elevação da despesa pela Comissão:

> "(...) animou-se a importante e valiosíssima consideração de que a renda pública tende sempre a aumentar, como se prova pela confrontação dos exercícios findos. E esta esperança tem todo fundamento na atualidade e para o futuro, atenta à progressão crescente que manifesta a nossa produção. Assim, a despesa que a comissão fixou, está inteiramente de acordo com a receita que orçou."[175]

Segundo o deputado, o projeto de orçamento produziria o mesmo resultado que produziu o orçamento anterior que deixou saldos positivos: se não oferecesse saldo, pelo menos levaria à satisfação da despesa pública. Certamente a receita

---

[172] **Idem**. p. 470-480.
[173] AALPMG, **Sessão de 22 de Setembro de 1882.** p. 511-531
[174] **Idem**. p. 511-531.
[175] **Ibidem**. p. 511-531.

pública elevaria além da cifra computada, com o desenvolvimento das maiores contribuições para o erário da província: a quota de 4% sobre o café, as taxas itinerárias e a contribuição relativa ao imposto de indústrias e profissões. Em defesa do projeto, disse:

> "Este projeto é a sustentação dos princípios sempre mantidos por nós nesta casa; é a verdade do orçamento. Nós criamos a receita compatível com a despesa que temos de fixar; não idealizamos, não improvisamos, não adotamos algarismo a capricho. Baseamos-nos nos dados que nos foram fornecidos pelas repartições competentes, aceitamos aquilo que a observação nos aconselhou que aceitássemos."[176]

A respeito da arrecadação do imposto sobre o café, Henrique de Magalhães Sales afirmou que a Assembléia não podia absolutamente convir com José Pedro Xavier da Veiga, porque a Comissão tinha sido cautelosa no cálculo da sua receita. No último exercício de 1880 a 1881, arrecadou-se do imposto do café 1.060:868$191 e era notável o crescimento da exportação de café a cada ano, um aumento "pode-se dizer, exagerado e verdadeiramente assombroso"[177] e, por isso, acreditava que:

> "A exportação do café, no exercício para que legislamos, deve ser muito superior ainda ao cálculo que faço, porque, se não houver qualquer circunstância imprevista, que venha ofender essa lavoura, é de supor que, continuando o mesmo aumento progressivo, este gênero produza muito mais."[178]

Um dos fatores que contribuía ainda mais para o desenvolvimento desta atividade era o fato de que os fazendeiros procuravam desenvolver gêneros que "melhor preço tem no mercado",[179] e tendo em 1878 "o café obtido um preço fabuloso",[180] "todo agricultor que dispunha de boas terras e braços, tratou de plantar café",[181] em 1883 este fato foi percebido no aumento da exportação.

Já ao final dos debates daquele ano, o deputado pelo Partido Liberal, João Pedro Moretzsohn, elogiou a Comissão de Fazenda pela atenção que prestou às

---

[176] **Ibidem**. p. 511-531.
[177] **Ibidem**. p. 660-670.
[178] **Ibidem**. p. 660-670.
[179] **Ibidem**. p. 660-670.
[180] **Ibidem**. p. 660-670.
[181] **Ibidem**. p. 660-670.

considerações feitas pelos membros da Assembléia, demonstrando a necessidade de se fazer certos cortes em algumas rubricas da receita provincial.[182] Foi assim que a Comissão não deixou de atender às reflexões feitas em relação às rubricas que continham autorização para despesas como a carta corográfica, almanaque, jardins de infância. Serviços que, apesar de serem reconhecidas as suas vantagens para a província, seriam dispendiosos, devendo ser adiados para melhores tempos.

Entretanto, considerou que, se não era possível atender a todas as necessidades reclamadas de diversos pontos, a Assembléia não deveria deixar de, por um exagerado espírito de economia, atender àquelas que estivessem ao seu alcance. E afirmou:

> "A economia, conforme eu entendo, não consiste em não gastar, e sim em gastar proveitosamente. Por conseguinte não receio acompanhar a nobre comissão de orçamento em aumentos de despesa que propuser e que venham consultar reais interesses da província".[183]

No que se refere aos relatórios presidenciais, é interessante observar que, apesar da grande preocupação com o corte de gastos e o equilíbrio orçamentário presente nos relatórios de João Florentino Meira de Vasconcelos em 1881 e de Teófilo Benedito Ottoni em 1882, a elevação da receita no exercício de 1882-1883 à casa dos 3.200 contos de réis, provocou relatos mais otimistas nos relatórios posteriores até o fim da década de 1880.

Para Olegário Herculano de Aquino e Castro, por exemplo, as rendas da província aumentaram e era próspero o estado de suas finanças. Este aumento progressivo teria sido causado pela rigorosa fiscalização que presidia a arrecadação da renda, a tomada de contas e a aplicação dos dinheiros públicos, mais do que o natural incremento das fontes de produção e desenvolvimento da viação férrea nas regiões mais férteis.[184]

Também segundo Antônio Gonçalves Chaves, em relatório do mesmo ano, as finanças se achavam em período de reconstituição e caminhavam para um futuro

---

[182] AALPMG**, Sessão de 12 de Outubro de 1882**. p. 721-730. João Pedro Moretzsohn foi deputado provincial pelo 1º distrito em 1882-1883. Era membro do Partido Liberal. Fonte: Anais da Assembléia Legislativa Provincial de Minas Gerais.

[183] **Idem**. p. 721-730.

[184] CASTRO, Olegário Herculano de Aquino e. **Relatório de 1885.** p. 23. Olegário Herculano de Aquino e Castro foi deputado geral pela província de São Paulo, em 1867-1868 e tomou posse da presidência de Minas Gerais em 4 de setembro de 1884. Fonte: BARÃO DE JAVARI. **Op. Cit.,** 1979. p. 447.

próspero. A receita caiu com a depreciação do café nos exercícios de 1879-1880, 1880-1881 e 1881-1882. Mas em 1882-1883, elevou-se consideravelmente. Apesar da queda de alguns impostos, a receita cresceria também em 1884-1885, porque a produção em geral aumentaria com o desenvolvimento das linhas férreas nas zonas agrícolas e uma colheita de café mais abundante, por ter sido escassa a de 1882-1883.[185] Chaves elogiou a forma como a Assembléia vinha legislando seus orçamentos:

> "Não é, certamente, diminuindo despesas produtivas que longe de constituírem ônus, são fontes de renda; desorganizando serviço; e exaurindo forças produtoras com impostos excessivos, que estancam a indústria, que se consegue impulsionar a riqueza pública e particular. O incremento da renda provincial, apesar da crise agrícola que a perturba, se explica naturalmente pelo princípio econômico que se traduz no conhecido conceito de Barão Luiz - que as boas finanças dependem da boa política."[186]

Em 1874, a primeira ferrovia subvencionada pelo governo cortou o território provincial e o orçamento da receita que, em 1873-1874 era apenas de 1.803 contos de réis, em nove anos, com o aumento da produção agrícola gerado pelo desenvolvimento da viação férrea, atingiu quase o dobro desse valor, apesar da "baixa do café".[187] Segundo o presidente Antônio Gonçalves Chaves, isto provava que o estado financeiro inspirava sólida confiança. Tornava-se fundamental, portanto, dar continuidade a essa política financeira. As principais medidas que caracterizavam a árdua missão dos poderes provinciais, naquele momento, consistia no investimento em viação e instrução popular, na manutenção do equilíbrio orçamentário, na sábia distribuição das despesas e severa fiscalização na arrecadação.[188]

Apesar do acréscimo na arrecadação em mais de quatrocentos contos de réis em 1882-1883, e mesmo com a perspectiva de prosperidade descrita pelo presidente Antônio Gonçalves Chaves, em 1883, os deputados da oposição

---

[185] CHAVES, Antônio Gonçalves. **Fala de 1883.** p. 88. Antônio Gonçalves Chaves nasceu na cidade de Montes Claros, norte de Minas e foi membro do Partido Liberal. Fonte: AALPMG, **Sessões de 1883.** 711p.; AALPMG, **Sessões de 1884**. p. 818. Tomou posse da presidência da província de Minas Gerais em 7 de março de 1883. Fonte: BARÃO DE JAVARI, **Op. Cit**., 1979. p. 447.
[186] **Idem**. p. 88.
[187] **Ibidem**. p. 88.
[188] **Ibidem**. p.88.

continuaram preocupados com uma provável diminuição na arrecadação em 1883-1884 e com as dívidas do governo.

Em 1883, o deputado Joaquim de Vasconcelos Teixeira da Motta[189] afirmou que o atual projeto de orçamento aumentava consideravelmente as despesas públicas e a receita a ser arrecadada não correspondia à receita calculada. Segundo ele, apesar do otimismo da Comissão de Fazenda, o estado financeiro, "longe de ser animador, deve nos inspirar os maiores receios."[190] Afirmou que a Comissão não levou em conta o cálculo da média do triênio dos exercícios anteriores, mas apenas o exercício de 1882-1883, que teve uma arrecadação inédita e, por isso, constituía uma exceção no quadro das finanças. [191] O deputado Joaquim de Vasconcelos Teixeira da Motta asseverou que, no relatório presidencial daquele ano, constava que os anos financeiros de 1879-1880, 1880-1881 e 1881-1882, sobre os quais deveria ser calculado a média do triênio, tiveram *déficits*, respectivamente de 57:032$794, 529:806$923 e 2:171$265. Afirmou:

> "Na verdade, Sr. Presidente, para que o nobre relator da comissão 1ª de fazenda pudesse afirmar que a riqueza pública entre nós vai a aumento e, portanto, são de esperar-se acréscimos na renda pública, seria necessário, ou que os últimos exercícios financeiros entre nós tivessem terminado com saldos, ou então que circunstâncias imprevistas e de força maior tivesse determinado tal acréscimo na despesa pública, que tornassem necessário o desequilíbrio, fazendo desaparecer os saldos."[192]

Sobre a arrecadação do imposto sobre o café, afirmou que era preciso atender às razões do diretor da fazenda provincial, pois a produção de café sofreria uma diminuição considerável, em conseqüência da crise da cafeicultura em virtude da substituição do trabalho escravo pelo livre. Apesar de não contestar que sua produção havia aumentado e que teria havido uma "pequena alta", o deputado não acreditava que se pudesse continuar em considerável aumento, por conta da depreciação do gênero.[193]

---

[189] AALPMG, **Sessão de 10 de Setembro de 1883.** p. 290. Não encontrei informações sobre a qual partido o deputado Teixeira da Motta pertencia.
[190] **Idem**. p. 290.
[191] AALPMG. **Sessão de 19 de Setembro de 1883.** p. 426.
[192] **Idem.** p. 426.
[193] **Ibidem**. p. 426.

Já o deputado Antônio Luiz Maria Soares de Albergaria,[194] que era membro do Partido Conservador, preocupou-se com o problema das fraudes cometidas na arrecadação e o problema do "estado ruinoso das finanças", os "*déficits* constantemente demonstrados nos orçamentos" e suas causas. Acusou a Comissão de elevar o cálculo da receita do café e de elevar as despesas.[195] Segundo Antônio Luiz Soares de Albergaria, a causa dos *déficits* apresentados nos últimos orçamentos teriam sido as várias leis de indenizações feitas a contratantes de estradas, que eram aprovadas sobre pretexto de serviços prestados à província. A assembléia votava essas leis, sem saber a importância que era liquidada nas contas da Tesouraria e essas medidas passavam despercebidas.[196] Afirmou que, em 1882, foram votadas mais de 80 contos de réis em indenizações, mostrando as conseqüências que traziam para os cofres públicos. Afirmou:

> "O que é mais admirável é que se votam aqui leis mandando indenizar prejuízos que ainda não se realizaram, tanto assim que nessas leis se vê o seguinte: <<fica o governo autorizado a conceder prorrogação de prazo para a conclusão de tais e tais obras. Pois se as obras não estão concluídas, como conhecer os prejuízos?"[197]

Apesar de ser membro da minoria conservadora, o deputado considerou que o excesso de gastos não era apenas culpa da maioria liberal, já que também os membros da minoria conservadora vinham aprovando uma série de despesas ao longo dos anos que contribuíram para onerar os cofres públicos. Disse o deputado: "O que digo é que os erros são de ambos os partidos. (apoiados) O que resta, Srs., é que os partidos arrepiem dessa carreira vertiginosa, na qual hão de lançar a província ao abismo."[198]

Já segundo o deputado pelo Partido Liberal, José Antônio da Silveira Drumond, as rendas da província eram aplicadas nos diversos traçados de ferrovias, que dariam escoadouro aos produtos da lavoura. Eram também aplicadas no custeio da navegação de rios e outros serviços de necessidade pública, de modo que não

---

[194] AALPMG, **Sessão de 12 de Setembro de 1883.** p. 318-319. Antônio Luiz Maria Soares de Albergaria foi deputado provincial pelo 1º distrito em 1882-1883 e 1884-1885. Fonte: Anais da Assembléia Legislativa Provincial de Minas Gerais.
[195] Afirmou ter retirado estes dados de balancetes da Diretoria da Fazenda.
[196] **Idem**. p. 327.
[197] **Ibidem**. p. 329.
[198] **Ibidem**. p. 329.

havia esbanjamento algum nisso. Ao contrário do que diziam os opositores.[199] Afirmou:

> "Votem SS. Excs., o projeto de orçamento que se discute, nos termos em que se acha ele formulado, que terão, não contribuído para a ruína e sacrifícios desta província, mas disposto, conosco, os elementos para sua prosperidade."[200]

O deputado Antônio Jacob da Paixão, também membro do Partido Liberal, continuou a defender o projeto orçamentário e argumentou que a Comissão não tomou por base apenas um exercício, mas considerou os diversos exercícios anteriores, inclusive, foi além da praxe estabelecida, por não se limitar aos três últimos anos financeiros.[201]

O presidente Antônio Gonçalves Chaves, em fala dirigida à Assembléia em 1884, sustentou que era "incontestavelmente animador" o estado das finanças de Minas Gerais. Apesar da escassez da última safra de café, sua produção reconstituía-se e comparados os exercícios anteriores até o de 1881-1882, que deixaram déficits com o de 1882-1883 e o recentemente findo, denotava que a província atingiu uma época de notável desenvolvimento econômico:

> "Opera-se, efetivamente, notável movimento ascensional nas relações comerciais, na produção agrícola e industrial da província e de tal modo pronunciado que, não obstante o decrescimento de algumas rendas, cujas fontes iam estancar, tais como o comércio de escravos, a taxa de bestas novas e os impostos sobre transmissão de escravos, as receitas dos últimos exercícios, sem o incremento de novas imposições, estão aumentando consideravelmente, sendo que as contribuições sobre o café, a exportação, o sal e sobre indústria e profissão e taxas itinerárias, justamente as mais elevadas na decretação da receita, apresentam quase todas, no último exercício liquidado (1882-1883), excesso de arrecadação sobre as somas das respectivas verbas do orçamento."[202]

O exercício de 1883-1884 não apresentaria o mesmo resultado do anterior, mas não se liquidaria com *déficit*. A diminuição da receita desse exercício, determinada em parte pelo decréscimo de algumas fontes de renda, que tenderiam

---

[199] AALPMG, **Sessão de 18 de Setembro de 1883.** p. 416.
[200] **Idem**. p. 416.
[201] AALPMG. **Sessão de 20 de Setembro de 1883**. p. 437. Antônio Jacob da Paixão foi deputado provincial pelo 10º distrito em 1882-1883 e 1884-1885. Fonte: Anais da Assembléia Legislativa Provincial de Minas Gerais.
[202] CHAVES, Antônio Gonçalves. **Fala de 1884.** p. 58.

a desaparecer ou a restringir-se consideravelmente era devido à escassez da safra do café, que foi abundante no exercício de 1882-1883, mas pobre no de 1883-1884, e teria de subir no atual exercício, pois era "fato de observação na produção desse gênero".[203] Entretanto, afirmou que o último exercício não legaria *déficit*, devido ao aumento anual apresentado por algumas verbas e o crescimento de renda realizada pela ferrovia do Rio Verde, depois de sua recente inauguração.[204]

O administrador Antônio Gonçalves Chaves acreditava que o exercício de 1883-1884 encerraria com equilíbrio. O aumento da receita devia-se à fiscalização rigorosa na arrecadação e ao desenvolvimento da viação férrea nas regiões mais férteis e produtoras da província.[205] Apesar de otimista, desta vez, afirmou não aconselhar novos e pesados encargos. Acumulando encargos além das forças ordinárias da receita, as ferrovias podiam se tornar "melhoramentos antieconômicos", porque atacavam as fontes da renda, estancavam a produção, onerando-a de impostos extraordinários.[206]

Apesar da postura otimista do presidente Antônio Gonçalves Chaves em relação às finanças, os debates de 1884 na ALPMG mostraram que a oposição continuou pressionando a maioria a cortar gastos. Mas tanto nas sessões de 1883 quanto em 1884, a maioria não só defendia a tese do bom estado das finanças, como teria aprovado um orçamento com receita e despesa elevadas, em consonância com os argumentos de Antônio Gonçalves Chaves. O deputado José Antônio da Silveira Drumond, por exemplo, afirmou que os dados fornecidos pela repartição de fazenda atestavam que o estado financeiro não inspirava os pavores alimentados pela oposição.[207] A receita arrecadada nos últimos exercícios provava que, embora uma ou outra rubrica houvesse decaído, a soma total fornecida por todas as rubricas e que constituía a receita pública, crescia a cada dia. Afirmou o deputado:

> "É verdade que os encargos da província tem subido, mas subido como? Por facilidade desta casa, que, sem atender para o futuro da província, tem lhe imposto obrigações que oneram demasiadamente o seu cofre...(...) O estado financeiro, pois, da província é bom; é bom, porque nós achamos nos recursos

---

[203] **Idem**. p. 58.
[204] **Ibidem**. p. 58.
[205] **Ibidem**. p. 58.
[206] **Ibidem**. p. 58.
[207] AALPMG. **Sessão de 13 de Setembro de 1884**. p. 417.

> ordinários margem para a satisfação dos serviços criados e ainda para verificar-se o pagamento de juros e subvenções às ferrovias."[208]

O deputado José Antônio da Silveira Drumond respondeu às críticas da oposição conservadora de que as despesas da província só cresciam. Para José Antônio da Silveira Drumond, no exercício de 1882 a 1883, ao formular a lei de orçamento provincial, a Assembléia o fez em bases reais e por isso, a despesa fixada foi coberta pela receita e deu margem a cobrir "antigos encargos".[209] E afirmou:

> "(...) o legislador não pode ficar parado, só tratando de recolher aos cofres os saldos existentes; ao contrário, desde que encontra margem no orçamento, deve procurar satisfazer um ou outro ramo do serviço público, que tenha sido adiado por falta de meios."[210]

Apesar da demonstração da influência partidária nos debates orçamentários, os deputados costumavam defender os gastos, quando atendiam a interesses de suas regiões. O deputado Diogo Luiz de Almeida Pereira de Vasconcellos foi um bom exemplo disso. Apesar de ser membro do Partido Conservador, Diogo de Vasconcellos era representante da Zona da Mata mineira e relacionou o aumento da receita ao desenvolvimento das vias férreas. Afirmou que, pela história financeira de Minas, era possível concluir que as rendas cresciam progressivamente.[211]

O aumento de renda, no decênio de 1856-1866, já demonstrava que havia chegado a época do café, pois foi neste período que a província começou a ostentar toda sua força produtiva. As tabelas desse tempo denunciavam uma ascensão rápida de todas as verbas ligadas à produção da Zona da Mata. As transações de terras e escravos, a importação de bestas novas, as taxas itinerárias, enriqueceram os orçamentos. Já então se desenhavam estradas de rodagem e se achava o ponto de partida para os grandes cometimentos da prosperidade pública. E já no decênio de 1866-1876, a locomotiva despertou uma nova era na província. O deputado Diogo de Vasconcelos argumentou ainda que as primeiras despesas da viação

---

[208] **Idem**. p. 417.
[209] **Ibidem**. p. 418.
[210] **Ibidem**. p. 418.
[211] AALPMG. **Sessão de 9 de Outubro de 1884.** p. 679. Diogo Luís Almeida Pereira de Vasconcelos foi deputado provincial pelo 8º distrito em 1884-1885. Era morador da cidade de Mariana e membro do Partido Conservador. Foi também deputado geral pelo 1º distrito da província de Minas nos anos de 1872-1875, 1878 e 1885. Fonte: Anais da Assembléia Legislativa Provincial de Minas Gerais.

férrea apareceram em 1874-1875, e antes disto o decênio encerrou-se com *déficit*, ao passo que o último decênio já encerrava com saldo. Enfim, sobressaiu o interesse nos gastos com as ferrovias, em sua descrição positiva do estado das finanças e da importância dos gastos com ferrovias, mesmo num período de domínio do Partido Liberal no governo.

A partir dos presidentes Olegário Herculano de Aquino e Castro e Antônio Gonçalves Chaves em 1883 e 1884, todos os seus sucessores, dos relatórios a que tive acesso, atestaram a prosperidade das finanças públicas. A preocupação com o corte de gastos tão comum nos relatórios da década de 1870, parece diminuir consideravelmente, já que os presidentes passaram a justificar a necessidade de gastos com obras públicas, por exemplo. Com exceção dos exercícios de 1881-1882 e 1883-1884, em todos os outros se notou um aumento da arrecadação, o que contribuiu para o diagnóstico positivo das finanças destes administradores na década de 1880. Entretanto, as despesas efetuadas continuaram a crescer em progressão maior do que as receitas arrecadadas. O que levou alguns deputados a se oporem constantemente ao excesso de gastos, apesar de constituírem uma minoria na Assembléia.

Já em 1885, o administrador José Antônio Alves de Brito sustentou que as finanças públicas continuavam em estado animador, pouco peso merecendo um ou outro pequeno *déficit* em algum exercício, por motivo especialmente de despesas com a viação férrea, as quais em futuro não distante seriam "compensadas largamente".[212] Para tornar patente o desenvolvimento das rendas, comparou a renda de 1879-1880 com a de 1884-1885, cinco anos depois, e mostrou que houve um aumento de 40%.[213]

No ano seguinte, o presidente Francisco de Faria Lemos[214] também afirmou que o estado de finanças garantiria "futuro lisonjeiro", desde que os poderes legislativo e administrativo, em perfeito acordo de vistas, se compenetrassem de que

---

[212] BRITO, José Antônio Alves de. **Fala de 1885.** p. 23. José Antônio Alves de Brito foi vice-presidente da província de Minas em 1885.
[213] **Idem**. p. 23
[214] LEMOS, Francisco de Faria. **Fala de 1886.** p. 3. Francisco de Faria Lemos foi presidente das províncias de Ceará (posse em 22 de março de 1876), Pernambuco (posse em 10 de junho de 1872), Minas Gerais (1º de maio de 1886) e Rio Grande do Sul (21 de maio de 1877). Fonte: BARÃO DE JAVARI. **Op. Cit.,** 1979. p. 436, p. 439, p. 447 e p. 452.

era preciso limitar-se às despesas imprescindíveis, empregando na arrecadação e fiscalização das rendas da província todo o empenho e severidade.[215]

Nos debates de 1886, as divergências entre os deputados que se opunham ao projeto da Comissão de Fazenda parecem ter diminuído. Isto talvez seja decorrência do fato de que a renda teria subido seiscentos contos de réis de 1883-1884 para 1885-1886. O deputado Antônio Joaquim Barbosa da Silva,[216] que era membro do Partido Conservador, analisou os dados do relatório da Diretoria de Fazenda de 1883, em que constava o movimento financeiro de 1867 até 1882, e os relatórios subseqüentes compreendendo os exercícios de 1882 a 1883 e de 1883 a 1884. Segundo este deputado, estes dados demonstravam saldos em quase todos os anos, referindo-se a nove exercícios liquidados com saldos, em quinze destes anos financeiros. De 1882 a 1883, o saldo atingiu cento e trinta e oito contos de réis, não se achando incluído o produto de operações de crédito e de quantias legadas pelos exercícios anteriores. Porque se assim fosse, o saldo subiria a quinhentos e dezessete contos de réis. E afirmou ainda que 1883-1884 deixou um *déficit* de cinqüenta e um contos de réis, mas o exercício de 1884-1885 não deixaria saldo inferior a duzentos contos, segundo o último relatório da repartição de fazenda.[217]

Outros deputados acompanharam sua posição, mas atentaram para o problema da fiscalização no sistema de arrecadação de impostos. O deputado Victor Manoel de Souza Lima,[218] por exemplo, afirmou que a renda calculada para o orçamento não era a renda real, pois as fontes de que a província dispõe para auferir seus recursos pecuniários eram muito copiosas, produziam uma soma muito mais elevada do que aquela que efetivamente era arrecadada. Por isso, ele sugeria à Comissão de Fazenda que estudasse meio de promover uma melhor arrecadação. Mesmo assim, esperava que a arrecadação do café em 1887-1888 seria abundante. Já José Antônio da Silveira Drumond,[219] representante do Partido Liberal, demonstrou a mesma preocupação de Victor Manoel de Souza Lima, que era

---

[215] **Idem**. p.53.
[216] AALPMG, **Sessão de 24 de Maio de 1886.** p.133-136. Antônio Joaquim Barbosa da Silva foi deputado provincial pelo 5º distrito em 1884-1885 e 1886-1887 e morava na cidade de Além Paraíba. Fonte: AALPMG, **Sessão de 05 de Setembro de 1884.** p. 369; AALPMG, **Sessão de 1886.** p. 53, p. 97, p. 183.
[217] **Idem**. p. 133-136.
[218] AALPMG, **Sessão de 16 de Junho de 1886.** p. 290-298. Victor Manoel de Souza Lima foi deputado provincial pelo 10º distrito em 1886-1887 e era membro do Partido Conservador. Fonte: Anais da Assembléia Legislativa Provincial de Minas Gerais.
[219] **Idem**. p. 301.

membro do Partido Conservador. Havia, então, um consenso entre os membros dos dois partidos. O de que a Comissão precisava atentar para a garantia de uma melhor fiscalização dos dinheiros públicos, já que existiam clamores na imprensa relativos a dilapidações até por parte dos representantes da administração.

No que se refere aos impostos sobre gêneros de exportação, concordou que foi regularmente orçado, inclusive o imposto sobre o café. Quanto a este, afirmou que diversas causas influíram para a melhoria na arrecadação: o desenvolvimento da lavoura não só na Zona da Mata, como em outras regiões, a esperança de safra abundante naquele ano, além da criação de diversas recebedorias nos lugares em que esta lavoura se desenvolvia.

Já o deputado Cláudio Alaôr Bernhaus de Lima[220] mostrou-se mais prudente, ao afirmar que as circunstâncias financeiras não eram desanimadoras, mas a Assembléia precisava se precaver, impedindo o aumento dos serviços públicos e, principalmente, o aumento da dívida do governo. Mas foi Antônio Joaquim Barbosa da Silva,[221] membro do Partido Conservador, o maior crítico das finanças nas sessões daquele ano. O deputado estudou as despesas provinciais de 1879-1880 a 1883-1884 e demonstrou que a despesa orçada subiu a 13.773 contos de réis, ao passo que a despesa efetuada atingiu a 15.390 contos de réis:

Quadro n. 1 - Despesa Orçada e Despesa Efetuada - 1879-1880 a 1883-1884.

Anos Financeiros	Despesa Orçada	Despesa Efetuada
1879-80	2,631:006$400	2,892:632$241
1880-81	2,760:369$974	3,646:858$876
1881-82	2,708:923$050	2,764:398$709
1882-83	2,876:198$854	2,989:423$140
1883-84	3,052:480$000	3,105:794$100

Fonte: AALPMG, **Sessão de 19 de Junho de 1886.** p.345-351.

Segundo Antônio Joaquim Barbosa da Silva, a Assembléia confeccionava um orçamento de despesa e a despesa efetuada não correspondia às suas previsões. Havia uma diferença da despesa efetuada sobre a orçada na quantia de 1.617 contos de réis, de modo que a média da diferença anual era de 323 contos.

[220] AALPMG, **Sessão de 18 de Junho de 1886.** p. 366-368.
[221] AALPMG, **Sessão de 19 de Junho de 1886**. p. 345-351.

Em outra sessão, Antônio Joaquim Barbosa da Silva[222] criticou o projeto de orçamento, afirmando que a renda a ser arrecadada estava sempre subordinada a uma "lei da alternativa", de modo que a um ano de abundante arrecadação sucedia inevitavelmente o ano seguinte em que a arrecadação era inferior. A lei da alternativa era a pedra angular sobre que assentavam os orçamentos. Na última arrecadação de 1884-1885, o orçamento presumiu que se elevaria a 3.550 contos de réis e, de fato, atingiu a 3.630 contos de réis. Tendo em vista o excesso da arrecadação no exercício anterior, acreditava o deputado que, em 1887-1888, a arrecadação seria inferior ao exercício de 1886-1887.

Mesmo assim, Antônio Joaquim Barbosa da Silva assegurou que a receita crescia a cada ano. De um período em que se arrecadava pouco mais de mil contos de réis, a receita elevou-se a 3.630 contos de réis. Não obstante todas as despesas que se elevaram em todos os últimos anos - as diversas escolas públicas difundidas, as ferrovias, os outros meios de transporte, o telégrafo, estabelecimentos de instrução secundária, os auxílios à casa de caridade, a construção de matrizes e igreja, a força pública com cerca de mil praças - a província viu o seu crédito levantado com a "cotação lisonjeira de suas apólices".[223]

O presidente Carlos Augusto de Oliveira Figueiredo, em fala de 1887,[224] afirmou que, atendendo somente ao orçamento ordinário, a prosperidade financeira era certa, pois se as despesas aumentavam, a receita elevava-se na mesma proporção. Infelizmente, porém, a despesa extraordinária, resultante do pagamento de juros às empresas subvencionadas, elevava a dívida provincial e despertava sérios receios de que em breve ela pudesse exceder aos recursos financeiros públicos.[225]

Para o presidente, restava o recurso de procurar outras fontes de receitas, observada sempre a mais severa economia e mantendo-se firme o propósito de não contrair novos encargos de garantia de juros. Estas podiam provir, ou do aumento das taxas dos atuais impostos, ou da criação de novos. A lavoura se achava de tal modo onerada e atravessava crise tão aflitiva que seria um erro econômico

---

[222] AALPMG, **Sessão de 8 de Julho de 1886.** p. 465-468.
[223] **Idem.** p. 465-468.
[224] FIGUEIREDO, Carlos Augusto de Oliveira. **Fala de 1887.** p. 44. Carlos Augusto de Oliveira Figueiredo tomou posse como presidente da província de Minas em 4 de fevereiro de 1887. Foi Ministro da Guerra (Efetivo) em 1882. Fonte: BARÃO DE JAVARI. **Op. Cit.**, 1979. p. 251-257 e p. 447.
[225] **Idem**. p. 44.

sobrecarregá-la mais. Por seu lado, a indústria apenas dava os primeiros passos e era dever do poder público ampará-la para que, tomando alento, se tornasse poderoso auxiliar do progresso do país. O comércio também merecia proteção e, sendo um dos maiores elementos de civilização, não era certo tributá-lo a ponto de perturbar seu desenvolvimento. As duas principais fontes da receita continuava sendo o imposto sobre o café e a taxa itinerária. O atual exercício se encerraria sem *déficit*, agradável resultado, que muito deveria animar se não fossem as considerações já expostas sobre o constante incremento da dívida pública.[226]

Em relatório do mesmo ano, o presidente Francisco Faria de Lemos afirmou que o estado financeiro caminhava brevemente para um perfeito grau de prosperidade, desde que convergissem os esforços para a realização de uma severa economia dos dinheiros públicos, e mais severa fiscalização na arrecadação dos impostos.[227] Já em 1889, o presidente Barão de Camargos afirmou que as finanças estavam em estado de prosperidade, o que teria sido ocasionado pela abundância da safra do café. Mostrou-se convicto da prosperidade das finanças, pois ficava patente que os exercícios encerrados haviam legado altos saldos aos subsequentes.[228]

Em suma, o diagnóstico da falta de estradas foi recorrente entre administradores e deputados mineiros. Todos concordavam ser este o maior entrave ao crescimento econômico regional. Entretanto, a maioria dos administradores mostrava preocupação com a racionalização dos gastos, de modo a não comprometer o erário público. A arrecadação tributária crescia a cada ano, quase sempre superando a receita orçada. O problema era que as despesas cresciam em progressão ainda maior, e gerou *déficits* em alguns exercícios.

Entre os deputados, todos concordavam que as despesas cresciam a cada ano. Mas existia a divergência no que se refere às atitudes a serem tomadas. A maioria colocou em primeiro lugar a resolução do problema da falta de estradas,

---

[226] **Ibidem**. p. 44.
[227] LEMOS, Francisco de Faria. **Relatório de 1887**. p. 63.
[228] CAMARGOS, Barão de. **Fala de 1889.** p. 24. Manuel Teixeira de Souza nasceu em Ouro Preto em 20/11/1811 e faleceu em 21/08/1878. Foi Inspetor da Tesouraria Geral, Diretor do Banco do Brasil em Ouro Preto. Exerceu os mandatos de deputado provincial em 1840-1841, 1848-1849, deputado geral em 1850-1852 e 1853-1856. Foi vice-presidente de província nos anos de 1860, 1861, 1863, 1868, 1870 e 1876-1878. E foi vice-presidente da província de Minas Gerais em 1889. Foi também senador do Império entre 1860 e 1878. Fonte: Site do Senado Federal: http://www.senado.gov.br/sf/senadores/senadores_biografia.asp?codparl=2079&li=10&lcab=1857-1860&lf=10 [Extraído em 22/11/2008]; Anais da Assembléia Legislativa Provincial de Minas Gerais (1870-1889); BARÃO DE JAVARI. **Op. Cit.**, 1879. p. 314 e p. 318.

mesmo que comprometesse o futuro e o próprio presente financeiro de Minas, utilizando o artifício de que estes gastos, se naquele momento, representavam ônus, seriam compensados no futuro, pois eram investimentos. Como eles costumavam dizer, eram "saques sobre o futuro". Em alguns anos, a oposição a estes gastos era mais intensa. Muitas vezes, a questão partidária influenciou a opinião de deputados, a ponto de mudar sua posição sobre o estado das finanças na província de um ano para o outro. Mesmo assim, os interesses regionais - calcados no diagnóstico da falta de estradas - sempre predominavam nos debates e nas votações. Estas posições aparecem mais claramente na ocasião dos debates de projetos referentes ao desenvolvimento de infraestrutura de transportes em Minas.

Apesar de possíveis conflitos que possam ter existido entre o legislativo e o executivo provincial, o mais comum foi verificar que muitos deputados corroboravam as gestões dos administradores. Se muitas vezes, estes deputados não seguiram os pedidos dos presidentes em cortar gastos, também não questionavam a validade da importância daqueles conselhos. Por outro lado, se os presidentes aconselhavam cautela na decretação de gastos, eles acabavam por sancionar as leis orçamentárias votadas na Assembléia.[229] Os maiores conflitos se davam entre os próprios membros da Assembléia, na definição de quais eram os gastos considerados "imprescindíveis". O que se nota é que as críticas provinham sempre do partido em minoria na Assembléia, de modo que me parece legítima a hipótese da existência de acordos entre os presidentes e os membros da maioria na Assembléia.

Há que se considerar também que, se na década de 1870, os relatórios e falas demonstravam uma série de dificuldades no que se refere ao equilíbrio das finanças, em 1880, as leis orçamentárias aprovadas alcançaram uma relativa regularização financeira, com a província voltando a ter renda superior à despesa: a arrecadação continuou a crescer e a Assembléia começou a se preocupar mais em votar menos despesas. Apesar deste equilíbrio, o excesso de gastos da década anterior e que continuava em menor escala na década de 1880, havia legado uma dívida pública e empréstimos que continuaram a preocupar o governo provincial.

---

[229] Apenas em 1885, os conflitos foram maiores. Neste ano, o presidente não sancionou a lei orçamentária aprovada para o exercício de 1886-1887. As causas da atitude do administrador têm relação direta com a virada partidária e constituiu uma exceção durante todo o período estudado.

3. O sistema tributário e a trajetória da arrecadação.

A partir do Ato Adicional de 1834, o governo provincial passou a ser constituído por duas instâncias: as Assembléias Legislativas e a Presidência da Província. Dentre outras funções, às Assembléias cabia elaborar o orçamento provincial, de modo a definir as despesas e os impostos a serem arrecadados para custear investimentos públicos. Ao transferir para as províncias a competência para a elaboração do orçamento, as elites regionais passaram a ter autonomia para investir nos itens considerados prioritários.[230]

As implicações das mudanças efetuadas com a aplicação do Ato Adicional de 1834 atraíram a atenção de vários estudiosos da história política do período imperial. Estes debates, grosso modo, concentraram-se na tese da existência ou não de antagonismos entre o centro e as regiões na política imperial. Francisco Iglesias, por exemplo, argumentou que de nada valia criar a Assembléia com alguns poderes, se os mais significativos ficavam com o governo central e o presidente continuava a ser nomeado pelo Imperador, atendendo apenas ao jogo partidário do gabinete a que servia.[231] Para ele, tanto as Assembléias como as delegações provinciais no Rio de Janeiro resultavam de eleições corruptas, onde a figura do presidente de província se impunha.

Deste modo, para Francisco Iglesias, nem mesmo as reformas políticas contidas no Ato Adicional teriam efetuado mudanças muito significativas para a política no Brasil Imperial, de modo que as regiões continuaram se submetendo aos mandos e desmandos do poder centralizado no Rio de Janeiro. Isto porque o Império teria sido descentralizado quanto ao aspecto político, com a criação das Assembléias Legislativas Provinciais e a representação das províncias junto ao governo central, mas continuou a ser centralizado em seu aspecto administrativo, com a continuidade da figura do presidente de província, escolhido pelo poder Central:

> "A situação dos presidentes de Província é decorrência do sistema político centralizado: não eram autoridades da região trabalhando pela região, mas do governo central, que não podia ter conhecimento nem dispunha de meios para a administração proveitosa nos diversos pontos do país."[232]

---

[230] DOLHNIKOFF, Miriam. **Op. Cit.,** 2005. p. 156-158.
[231] IGLESIAS, Francisco. **Op. Cit.,** p. 36-37.
[232] **Idem**. p. 48.

Para o historiador, este antagonismo era demonstrado nos conflitos que emergiam entre os deputados e os presidentes em diferentes situações: quando tais autoridades pertenciam ao partido que não estava em maioria no Legislativo Provincial; quando o presidente pertencia à facção majoritária, mas os interesses locais e os do partido na órbita nacional não coincidiam; ou ainda quando a autoridade era escolhida entre pessoas de diferentes regiões, o que provocava uma "natural reserva ou mesmo suspeita" entre os deputados. Além desses choques de natureza pessoal ou partidária, a legislação centralizadora dava atribuições limitadas ao governo provincial e os recursos financeiros insuficientes obrigavam a administração a ter objetivos modestos.[233] Deste modo, apesar do caráter centralizador da política imperial, Iglesias considerou que a vida administrativa do governo provincial pautava-se pela instabilidade.[234]

De fato, em alguns momentos, havia uma relação conflituosa entre presidente e deputados provinciais, mas a análise dos relatórios presidenciais e dos anais da ALPMG permite identificar que, em vários momentos, havia também uma convergência de interesses. Iglesias desconsiderou o poder das Assembléias no governo provincial, ao afirmar que a legislação dava atribuições limitadas a esta instituição que, além disso, não podia contar com recursos financeiros suficientes. Mas é justamente neste domínio que é possível apreender a existência de negociações entre Executivo e Legislativo provincial.

Em trabalho que estudou o papel das elites provinciais na formação do Estado Nacional, Miriam Dolhnikoff analisou a relação entre presidente de província e Assembléia Legislativa Provincial e questionou as análises que não levavam em conta os limites que essa relação impunha à atuação do presidente de província.[235] A historiadora assegurou que o veto às leis aprovadas na Assembléia, principal instrumento de que dispunha o presidente para cercear o poder de decisão dos deputados provinciais, estava sujeito a limitações e só poderia ser exercido "quando a lei provincial fosse inconstitucional, quando ofendesse os direitos de outra

---

[233] **Idem**. p. 37.
[234] **Ibidem**. p. 54.
[235] DOLHNIKOFF, Miriam. **Op. Cit**., 2005. p. 100-118.

província, ou ferisse tratados internacionais assinados pelo Brasil, ou fossem contrários aos interesses da província."[236]

Segundo Miriam Dolhnikoff, outro limite importante ao veto presidencial é que este poderia ser derrubado pelos deputados, apesar de ser necessário o voto de dois terços dos deputados, um quorum difícil de alcançar, mas apenas se o presidente fosse capaz de articular a seu favor o apoio de um terço da Assembléia.[237] A historiadora argumentou, portanto, que até mesmo a manutenção do veto dependia de negociação com parte da elite provincial representada na Assembléia. Além disso, acrescentou que as resoluções referentes aos assuntos municipais não estavam sujeitas ao veto presidencial, o que reforçava o papel da elite provincial no controle dos poderes locais.[238]

E mesmo em relação aos temas sujeitos a essa sanção, a historiadora afirmou que o veto tinha caráter apenas suspensivo, pois o presidente tinha apenas dez dias para examinar o projeto aprovado e enviá-lo de volta para nova apreciação ou o projeto era automaticamente sancionado. O que significava que os mesmos deputados que haviam votado o projeto deveriam decidir sobre a manutenção ou não do veto. Segundo Miriam Dolhnikoff, o veto era o único meio que o presidente tinha para interferir na elaboração da legislação provincial, uma vez que não tinha capacidade de apresentar projetos, que era competência exclusiva da Assembléia.[239]

Ainda segundo Miriam Dolhnikoff, a historiografia tem ressaltado como principal função do presidente de província a de manipular os resultados eleitorais de modo a garantir maioria parlamentar para o ministério em exercício. A historiadora não nega esse papel desempenhado pelos administradores, mas ressalta o fato de que também neste caso o presidente dependia de negociações com a elite regional. Afirmou:

> "Assim a intervenção do presidente no processo eleitoral não podia obedecer apenas aos interesses do governo geral. As disputas entre as facções da elite provincial levavam cada uma delas a buscar a aliança com o presidente para vencer seus opositores. Se isso garantia a influência do representante do governo central, por outro lado condicionava essa influência

[236] **Idem**. p. 103.
[237] **Ibidem**. p. 103.
[238] **Ibidem**. p. 104.
[239] **Ibidem**. p. 105.

> à negociação em torno de um acordo que interessasse a ambas as partes. Portanto, não se pode falar em manipulação unilateral das eleições pelo governo central através do presidente."[240]

Essa relação de dependência, segundo a historiadora, nem sempre se traduzia em uma relação conflituosa e havia mais convergência de interesses entre presidente e deputados provinciais do que se poderia supor.[241] Este fato se confirma no caso de Minas Gerais. Em diversos momentos dos relatórios e falas, é comum ver administradores reconhecerem a importância dos debates dos deputados, ressaltando que estes conheciam como ninguém as necessidades mais urgentes de Minas e de suas diversas regiões. Ao relatar sua preocupação com o equilíbrio financeiro dos cofres públicos, o presidente João Florentino Meira de Vasconcellos, por exemplo, afirmou que "estava nas mãos da Assembléia"[242] melhorar esta situação e restabelecer as finanças, cortando despesas ou supérfluas ou que pudessem ser adiadas, autorizando somente as necessárias e "reprodutivas". Procurando, com isenção, fixar a despesa dentro das forças do orçamento. Ou seja, ao sugerirem alguma pauta para debate nas sessões da Assembléia, o tom utilizado pelos presidentes era sempre o de quem pedia que suas impressões fossem consideradas nos debates e não o de quem se impunha à Assembléia.

No que se refere à discussão sobre os problemas provinciais, geralmente existia uma convergência de idéias entre os presidentes e os deputados da maioria. Os dois poderes diagnosticaram o mesmo empecilho ao desenvolvimento regional: a construção e conserto de estradas e ferrovias. Havia, portanto, uma coincidência de interesses. A Assembléia Mineira dedicou parte significativa do seu tempo na formulação de projetos e aprovação de leis tendentes a resolver o mesmo problema. O executivo provincial também defendia gastos com estradas e ferrovias, tendo em vista o desenvolvimento da agricultura de exportação nas regiões mais ricas de Minas, atividade que rendia grandes lucros ao poder central. Mas não apenas ao poder central, visto que a província também taxava esta atividade que era a responsável pelo maior quinhão nas receitas provinciais no período analisado.

Enfim, todos consideravam que o maior entrave ao desenvolvimento mineiro era o problema da falta de estradas, que impedia o escoamento da produção às

---

[240] **Ibidem**. p. 110.
[241] **Ibidem**. p. 111.
[242] VASCONCELLOS, João Florentino Meira de. **Relatório de 1881.** p. 68.

províncias limítrofes. E impedia também que novos empreendimentos particulares vigorassem, já que existia sempre o receio dos agricultores de não ter como escoar sua produção. Para administradores e deputados, era a causa da existência da agricultura de subsistência em muitas regiões de Minas.

Retornando à análise de Francisco Iglesias, o historiador ressaltou o fato de que os administradores costumavam ser escolhidos entre pessoas de diferentes regiões, provocando uma reserva ou mesmo suspeita entre os deputados. Além disso, a exigüidade do tempo das presidências dava à administração um caráter estritamente político, pois era impossível gerir a província em tão pouco tempo, pois mal começava a atividade, viria a remoção para outra província ou chegava o tempo de assumir o posto na Câmara ou no Senado.[243]

De fato, o governo central nomeava pessoas de outras regiões, além de ser também notável o problema dos curtos períodos das administrações. Em Minas o tempo médio das presidências foi de seis meses.[244] Mas isso não impediu que alguns presidentes nomeados pelo governo central fossem oriundos de Minas. À guisa de exemplo, foram doze o número de presidentes e vice-presidentes nascidos em Minas, que geriram a sua província natal apenas nas décadas de 1870 e 1880. Destes doze administradores, cinco deles foram nomeados presidentes de Minas e sete deles foram presidentes interinos. Ou seja, o fato de Teófilo Ottoni, Manoel José Gomes Rebello Horta, Antônio Gonçalves Chaves, José Antônio Alves de Brito e João Batista dos Santos serem mineiros não impediu que estes políticos fossem nomeados presidentes da província onde nasceram. O quadro abaixo revela o número de gestões comandadas por políticos mineiros:

Quadro n. 2 Presidentes da província de Minas Gerais (1870-1889).

Ano	Cargo	Nome	Origem	Data da posse
1870	presidente	Antônio Luiz Affonso de Carvalho	BA	outubro/1870
1871	*vice-presidente*	*Francisco Leite da Costa Belém*	*MG*	
1871	presidente	Joaquim Pires Machado Portella	PE	novembro/1871
1872	*vice-*	*Francisco Leite da Costa Belém*	*MG*	

[243] **Idem**. p. 54.

[244] "Minas, 'durante o regime presidencial no Império, teve 122 períodos administrativos: 59 presidentes e 63 vice-presidentes em exercício. Descontando cinco destes, que, sem interrupção, passaram a presidentes, ficam 117 períodos, durante 65 anos, 8 meses e 16 dias (de 29 de fevereiro de 1824 a 17 de novembro de 1889). "Daqui resulta para cada administração a média de 6 meses e 22 dias apenas'." IGLESIAS, Francisco. **Op. Cit**., 1958. p. 40-41.

	presidente			
1872	presidente	Joaquim Pires Machado Portella	PE	
1872	*vice-presidente*	*Francisco Leite da Costa Belém*	*MG*	*abril/1872*
1872	presidente	Joaquim Floriano de Godoy	SP	julho/1872
1873	*vice-presidente*	*Francisco Leite da Costa Belém*	*MG*	*janeiro/1873*
1873	presidente	Venâncio José de Oliveira Lisboa	RJ	março/1873
1873	*vice-presidente*	*Francisco Leite da Costa Belém*	*MG*	*janeiro/1873*
1874	presidente	João Antônio de Araújo Freitas Henriques	BA	outubro/1874
1875	presidente	Pedro Vicente de Azevedo	SP	março/1875
1876	*vice-presidente*	*Manoel Teixeira de Souza (Barão de Camargos)*	*MG*	
1876	presidente	Barão de Vila da Barra	RJ	março/1876
1877	*vice-presidente*	*Manoel Teixeira de Souza (Barão de Camargos)*	*MG*	
1877	presidente	João Capistrano Bandeira de Melo	RJ	janeiro/1877
1878	*vice-presidente*	*Elias Pinto de Carvalho*	*MG*	
1878	presidente	Francisco de Paula Silveira Lobo	PE	maio/1878
1878	*vice-presidente*	*Joaquim José de Sant'Anna*	*MG*	*novembro/1878*
1879	*presidente*	*Manoel José Gomes Rebello Horta*	*MG*	*janeiro/1879*
1879	*vice-presidente*	*Joaquim José de Sant'Anna*	*MG*	*dezembro/1879*
1880	presidente	Graciliano Aristides de Prado Pimentel		janeiro/1880
1881	*vice-presidente*	*José Francisco Neto (Barão de Coromandel)*	*MG*	
1881	presidente	João Florentino Meira de Vasconcelos	PE	maio/1881
1881	*vice-presidente*	*Joaquim José de Sant'Anna*	*MG*	*dezembro/1881*
1882	*presidente*	*Teófilo Benedito Ottoni*	*MG*	*março/1882*
1883	*presidente*	*Antônio Gonçalves Chaves*	*MG*	*março/1883*
1884	presidente	Olegário Herculano de Aquino e Castro	SP	setembro/1884
1885	*presidente*	*José Antônio Alves de Brito*	*MG*	
1885	presidente	Manoel do Nascimento Machado Portela	PE	outubro/1885
1886	presidente	Manoel do Nascimento Machado Portela	PE	abril/1886
1886	presidente	Francisco de Faria Lemos	PE	maio/1886
1887	*vice-presidente*	*Antônio Teixeira de Souza Magalhães*	*MG*	*janeiro/1887*
1887	presidente	Carlos Augusto de Oliveira Figueiredo	RJ	fevereiro/1887
1887	*vice-presidente*	*Antônio Teixeira de Souza Magalhães*	*MG*	
1887	*presidente*	*Luiz Eugênio Horta Barbosa*	*MG*	*agosto/1887*
1888	*vice-presidente*	*Manoel Teixeira de Souza (Barão de Camargos)*	*MG*	*setembro/1888*
1888	presidente	Antônio Gonçalves Ferreira	PE	setembro/1888
1889	*vice-presidente*	*Manoel Teixeira de Souza (Barão de Camargos)*	*MG*	*junho/1889*
1889	*presidente*	*João Batista dos Santos Barão de Ibituruna (depois Visconde)*	*MG*	*junho/1889*

Fonte: Relatórios dos presidentes da província de Minas Gerais (1870-1889); BARÃO DE JAVARI. **Op. Cit.,** 1879. p. 447. Obs.: Os períodos administrativos geridos por mineiros foram grifados em itálico.

Ainda entre os administradores naturais de Minas, foram sete os que se tornaram presidentes interinos nas décadas de 1870 e 1880: Francisco Leite da Costa Belém, Manoel Teixeira de Souza (Barão de Camargos), Elias Pinto de Carvalho, Joaquim José de Sant'Anna, Antônio Teixeira de Souza Magalhães, Manoel José Gomes Rebello Horta e José Francisco Neto (Barão de Coromandel). Ou seja, nas décadas finais do Império, a província de Minas Gerais teve quarenta períodos administrativos: 24 presidentes e 16 presidentes interinos. Destes quarenta períodos, 21 foram administrados por políticos mineiros. Ou seja, 52,5% de presença mineira nas gestões. Infelizmente, não é possível fazer o cálculo da porcentagem por tempo de gestão, já que não tive dados exatos do tempo de duração de algumas gestões interinas. É preciso levar em conta também que muitas das interinidades tiveram um período mais curto. Mas pelos dados aqui apresentados, é possível perceber que o período de políticos mineiros na gestão do governo provincial é bastante significativo. O que denota a necessidade de relativizar a tese de que a província de Minas era governada por políticos oriundos de outras regiões.

Entre 1870 e 1875, Francisco Leite da Costa Belém foi o único mineiro a governar interinamente a província, mas chegou a assumir por cinco vezes a presidência. Importa ressaltar que, em 1873, Costa Belém ficou mais de um ano no cargo.

Entre 1876 e 1880, tivemos três vice-presidentes mineiros que governaram a província: Barão de Camargos, Joaquim José de Sant'Anna e Elias Pinto de Carvalho. Esse período foi marcado por gestões mais curtas, fato que talvez possa ser explicado devido ao clima de instabilidade e crise política causado pela inversão partidária de 1878, com o fim de quase dez anos de domínio do Partido Conservador e a ascensão do Partido Liberal na política imperial. Em 1878, justamente o ano da supracitada inversão partidária, foi um ano difícil para o presidente Francisco de Paula da Silveira Lobo, oriundo da província de Pernambuco. Os Anais de 1878 são demonstrativos da oposição que muitos deputados fizeram a este presidente. Também isto parece ser explicável tendo em vista a crise política do momento.

O fato de este presidente ser natural de Pernambuco não parece ter nenhuma relação com o conflito entre presidência e Assembléia Legislativa. Pelo contrário, a

disputa foi muito mais partidária do que originária do fato deste presidente ter nascido em outra região. Na verdade, Francisco de Paula da Silveira Lobo mantinha relações políticas em Minas, já que foi deputado geral representando esta província nos anos de 1857-1860, 1861-1864, 1864-1866 e 1867-1868.[245]

Apesar de ser pernambucano, Silveira Lobo foi Juiz municipal de Mariana e representou Minas Gerais também na Câmara do Senado entre os anos de 1869 e 1886. Nos anais de 1872, ao discutir a redação da felicitação ao novo conselheiro Joaquim Delfino Ribeiro da Luz, por ser um representante do elemento mineiro, ao argumentar que devia utilizar a expressão – nem sempre lembrado e não a expressão – há muito tempo esquecido – referente à presença do elemento mineiro no Gabinete, o deputado Caetano Augusto da Gama Cerqueira afirmou não poder dizer que mesmo no domínio do partido liberal e no atual domínio do partido conservador, sempre tem sido desconsiderado o elemento mineiro. Isto porque, segundo ele, Silveira Lobo foi representante mineiro na Câmara Geral dos Deputados.[246] Ou seja, o presidente Silveira Lobo tinha interesses políticos naquela região, de modo que há também que se relativizar a função da sua gestão como a de um mero representante do poder central a nível provincial.

Entre os anos de 1881 e 1885, nota-se uma maior presença de políticos mineiros no poder executivo provincial. Nos anos de 1882, 1883 e 1885, nada menos que três presidentes mineiros governaram sua província natal. Além destes, há também uma gestão interina de Joaquim José de Sant'Anna em 1881.

Já entre 1886 e 1889, tivemos dois presidentes mineiros em exercício (Luiz Eugênio Horta Barbosa e João Batista dos Santos) e três gestões interinas (com os mineiros Antônio Teixeira de Souza Magalhães e o Barão de Camargos - ambos assumiram o governo interino por duas vezes).

Outro fato a ser notado é o de que um mesmo vice-presidente costumava assumir o governo interino por mais de uma vez. Foi o caso de Francisco Leite da Costa Belém, que governou interinamente por cinco vezes em cinco anos consecutivos. E o mesmo fato se deu também com Joaquim José de Sant'Anna

---

[245] Francisco de Paula da Silveira Lobo nasceu em Mamanguape, Pernambuco e faleceu em 1886. Foi presidente das províncias de Minas Gerais (posse em 6 de maio de 1878) e Pernambuco (3 de novembro de 1866). Foi também Ministro da Marinha em 1865 (Efetivo) e Ministro da Fazenda em 1865 (Interino). Fonte: BARÃO DE JAVARI, **Op. Cit.,** 1979. p. 251-257, p. 325, p. 331, p. 338, p. 345, p.439, p. 447.

[246] AALPMG, **Sessão de 28 de Maio de 1872.** p. 46; Fonte: Site do Senado Federal: http://www.senado.gov.br/sf/senadores/senadores_biografia.asp?codparl=1665&li=14&lcab=1869-1872&lf=14 [Extraído em 22/11/2008].

(1878, 1879 e 1881), Antônio Teixeira de Souza Magalhães (1887, 1887) e Manoel Teixeira de Souza (1888 e 1889).

Além disso, não encontrei evidências que permita afirmar que os presidentes oriundos de outras regiões tinham menos conhecimento das dificuldades locais do que aqueles naturais de Minas, nem evidências de uma falta de continuidade administrativa. Ao contrário, há uma continuidade nos relatórios no que se refere à posição sobre temas centrais ao governo provincial e à economia mineira. No tema das finanças, por exemplo, foi constante a preocupação com a necessidade de promover a racionalização da administração e aplicar, de modo mais produtivo possível, os recursos existentes. Foi também constante o privilégio dedicado ao desenvolvimento de uma malha viária que permitiria o escoamento da produção nas principais zonas agrícolas de Minas.

Em alguns relatórios, há, inclusive, relatos mais profundos da região e alguns administradores chegaram a fazer programas para o longo prazo. Exemplo disso é o do presidente Joaquim Floriano de Godoy que, apesar de ser paulista, fez descrições circunstanciadas sobre o estado das atividades econômicas na província e mostrou-se especialmente interessado no desenvolvimento da região Sul de Minas, embora isto se explique pelo interesse com uma região próxima à sua província natal.[247] Mas seu interesse não ficou restrito ao sul de Minas, pois Godoy chegou a elaborar um plano de viação para a província e apresentou à Assembléia Provincial em 1873.[248]

Em relação às finanças, alguns administradores até chegaram a avaliar o estado das finanças e das atividades econômicas em décadas anteriores - e não apenas em três exercícios anteriores, como era comum - e estabelecer previsões para o futuro, embora o contrário também acontecesse. Mas também é verdade que existem alguns relatórios mais sucintos na exposição dos fatos ocorridos no governo provincial, provavelmente de administradores que não se dedicaram aos assuntos provinciais, por serem chamados a atender aos trabalhos na abertura da Câmara

---

[247] Já no final do Império, Godoy chegou a formular, na Assembléia Geral, um projeto de lei de criação da província do Sapucaí, que abrangeria regiões do norte de São Paulo e Sul de Minas. GODOY, Joaquim Floriano de. **Projeto de Lei para Criação da Província do Rio Sapucaí.** Rio de Janeiro: Laemmert. 1888. p. 261. Apud: Site do Senado Federal: http://www.senado.gov.br/sf/senadores/senadores_biografia.asp?codparl=1845&li=15&lcab=1872-1875&lf=15. [Extraído em 20/08/2009].

[248] No capítulo 3, aprofundarei a discussão sobre este assunto.

dos Deputados, ou a ocupar cargo de presidente de outra província ou de ministro ou senador.

As administrações dos vice-presidentes eram muito comuns, o que tornou esta figura também emblemática no governo provincial. Os vice-presidentes governavam a província por muito tempo, e ao contrário da maioria dos presidentes, eram mineiros e, por isso, tinham estreitas relações com os interesses da região.[249] A posse de políticos da região no governo provincial provocava os ânimos de seus opositores, pois havia o temor do partido que não estava no poder, de que a oposição teria ainda menos voz no Parlamento provincial. O jornal *A Província de Minas*, ligado ao partido conservador mineiro, por exemplo, questionou a posse de José Francisco Neto, que era mineiro, e substituía o também mineiro Joaquim José de Sant'Anna, em 1881. Segundo o editor do jornal, deveria vir para o governo da província um presidente efetivo, ao invés de "preceder uma interinidade à outra".[250]

Ainda em outro editorial, o mesmo jornal criticou as interinidades, mas em situação diferente, quando outro político mineiro – Teófilo Ottoni - tomou posse da administração, dessa vez como presidente efetivo: "As interinidades na administração como na judicatura, são danosas ao serviço público. Faltavam-lhes prestígio, desígnios, planos e, em certo grau, o receio de erros e falta que mais de perto acompanham àqueles que fazem carreira profissional e por isso mais temem a responsabilidade de seus atos."[251] Por isso, considerava importante a escolha de Teófilo Ottoni como sucessor efetivo de Meira de Vasconcelos à presidência da província. Mesmo assim, o fato do presidente ser mineiro incomodava o relator do jornal, que questionava a sua inexperiência em trabalhos administrativos.[252]

Em relação à questão financeira, o historiador Francisco Iglesias argumentou que os recursos financeiros insuficientes obrigavam a administração a ter objetivos modestos. Para o autor, a arrecadação provincial não apresentava bons resultados devido à péssima distribuição dos impostos, além da sonegação dos contribuintes e corrupção dos funcionários do governo nas recebedorias e coletorias. Estes fatores teriam ligação direta com as péssimas administrações do governo provincial, os

---

[249] DOLHNIKOFF, Miriam. **Op. Cit**., 2005. p. 160.
[250] 01.01.1881 n. 28 Administração Provincial. Editorial. p. 1 **A Província de Minas** / Ouro Preto – MG.
[251] **Idem**. p. 1.
[252] **Ibidem**. p.1.

problemas de um estado unitário e centralizador e de um sistema financeiro público extremamente deficiente.[253]

Para Francisco Iglesias, o método da administração e arrecadação de impostos foi sempre defeituoso, pois considerável parte das rendas não era cobrada, e outra se escoava nas "mãos de alguns administradores e coletores",[254] a ponto de um administrador afirmar em 1835 que "No estado em que nos achamos, pode afirmar-se que paga impostos quem os quer pagar".[255] Vários outros presidentes insistiram na "imoralidade dos contribuintes" e "negligência dos coletores",[256] responsáveis pelo estado precário das finanças. Segundo Francisco Iglesias, devia ser grande o número de pessoas que não pagavam impostos:

> "a extensão da província com população dispersa e às vezes quase nula, as inumeráveis coletorias não providas de funcionários, as nebulosidades e indecisões de um sistema tributário mal elaborado, tudo contribuía para esse estado de coisas, tornando a arrecadação tributária mínima e a fiscalização quase impossível."[257]

De fato, em relatórios como o de 1873, o presidente Joaquim Floriano de Godoy atentou para o problema da "péssima distribuição de impostos que prejudicava a arrecadação".[258] Seis meses depois, Lisboa também teria criticado a má distribuição dos impostos e a falta de fiscalização na arrecadação destes. O estudo da pauta de impostos demonstrou, segundo Venâncio José de Oliveira Lisboa, a desigualdade da sua tributação, fato que o levava a reclamar a aprovação de leis que modificassem a taxação de impostos: havia gêneros de produção muito onerados, enquanto outros tinham taxação insignificante ou não estavam taxados.[259] Neste mesmo ano, houve muitas queixas às dificuldades na arrecadação dos tributos.

Mas o aumento significativo na arrecadação durante toda a década de 1870 e, principalmente na década de 1880, demonstrou que muitas destas dificuldades foram contornadas, diversas outras recebedorias foram criadas e há relatos de alguns casos de corrupção que foram descobertos e resolvidos. Ao se referir à

---

[253] IGLESIAS, Francisco. **Op. Cit.,** p. 183.
[254] **Idem**. p. 183.
[255] **Ibidem**. p. 183.
[256] **Ibidem**. p. 183.
[257] **Ibidem**. p. 183.
[258] GODOY, Joaquim Floriano de. **Op. Cit.,** 1873. p. 28-32.
[259] LISBOA, Venâncio José de Oliveira. **Op. Cit.**, 1873. p. 37.

afirmação de Francisco Iglesias, de que durante todo o período estudado, procedeu-se a poucas alterações na estrutura tributária, Marcelo Godoy e Philipe Mendes afirmaram que estas dificuldades foram superadas posteriormente e a incidência de reclamações e relatos de dificuldades com a organização do sistema de arrecadação diminuiu com o passar dos anos, o que sugere que, aparentemente, se tratava de um problema originário da necessidade de organização institucional.[260]

Já no que se refere ao problema da sonegação de impostos do contribuinte, é muito provável que tenha sido comum os casos de cafeicultores ou comerciantes que tenham se negado a pagar impostos. E mais comum ainda, os casos dos contribuintes que reclamavam dos impostos que eram obrigados a pagar. Existia um conflito entre os fazendeiros que formavam a elite política provincial e hesitava entre as necessidades do governo e os interesses dos proprietários que ela representava. Este conflito transparece especialmente nos anais da ALPMG, na ocasião em que os deputados discutiam a criação ou aumento de novos impostos que oneravam as suas regiões de origem. Nesses momentos, as discussões tornavam-se bastante acaloradas, cada qual defendendo os interesses de suas regiões.

Miriam Dolhnikoff comentou a existência desta relação conflituosa entre Estado e elite econômica, quando o assunto era a taxação das atividades econômicas. No entanto, a autora demonstrou que a cobrança de impostos a nível provincial era mais fácil, se comparada com as dificuldades encontradas pelo governo central na arrecadação:

> "Mas se tanto o governo central como o provincial encontravam resistência entre os proprietários na cobrança dos impostos, para o último a tarefa era talvez mais fácil, dada a proximidade dos contribuintes. O que não significava que não houvesse ônus político."[261]

A historiadora apontou que, apesar do temor dos deputados provinciais em contrariar seus eleitores ao criar impostos que lhes custaria apoio político, as Assembléias das províncias por ela estudadas - São Paulo, Pernambuco e Rio Grande do Sul - enfrentaram as resistências dos contribuintes, garantindo os rendimentos necessários para investir no que considerava prioritário.[262] O mesmo vale para o caso de Minas, embora nem sempre o governo conseguisse criar novos

---

[260] GODOY, Marcelo Magalhães e MENDES, Philipe Scherrer. **Op. Cit.,** 2006. s/p.
[261] DOLHNIKOFF, Miriam. **Op. Cit.**, 2005. p. 163.
[262] **Idem**. p. 160.

tributos ou aumentar a cobrança de outros. Muitas vezes viu-se obrigado a isentar alguns produtos da pauta de impostos, mas no que se refere aos impostos mais importantes à arrecadação, o governo provincial demonstrou capacidade de se impor diante da resistência dos próprios deputados das regiões a serem oneradas com as taxas. O imposto sobre o café, por exemplo, contribuição mais importante às rendas públicas mineiras, sofreu aumento de 0,5% em 1873, não sem contestação, não sem muitos debates. Mas a maioria conseguiu aprovar, como será analisado.

O sistema de arrecadação em Minas encontrou, certamente, inúmeras dificuldades como a própria extensão territorial da província, por exemplo. Mas algumas dessas dificuldades vinham sendo contornadas e não há como negar que o crescimento da receita demonstra melhoria no sistema de arrecadação e a superação de, no mínimo, algumas dificuldades. Segundo Miriam Dolhnikoff, a partir do Ato Adicional e a consequente divisão da competência tributária entre centro e províncias, couberam a estas os impostos cobrados sobre as atividades internas.[263] Eram impostos de difícil cobrança, devido à dificuldade do governo central em impor sua legislação para todo o território nacional. Além disso, só o governo provincial dispunha de informações necessárias para estabelecer os critérios de taxação. A autonomia tributária não teria sido apenas a competência de formular orçamentos, mas também a descentralização do aparato arrecadador:

> "Ao ter autonomia para decidir sobre o destino a ser dado às rendas arrecadadas, o governo provincial podia alocar suas despesas na superação de obstáculos à expansão econômica, o que, por sua vez, significava ampliar a capacidade arrecadadora."[264]

Portanto, em Minas, as rendas foram direcionadas à superação do obstáculo da falta de estradas. O crescimento da malha viária e férrea e a criação de novas recebedorias permitiram ampliar a capacidade de arrecadação do governo provincial. Marcelo Godoy e Philipe Mendes analisaram dados da receita ao longo do século XIX, e calcularam que os impostos de exportação interprovincial tinham lugar de destaque na composição da receita, numa média aproximada de 47% da arrecadação.[265] Principalmente sobre o café - ainda que estivessem longe de ser a

---

[263] **Ibidem**. p. 160.
[264] **Ibidem**. p. 160.
[265] Lembrando que os autores calcularam esta porcentagem tendo em vista os valores das décadas de 1830 até o final do Império.

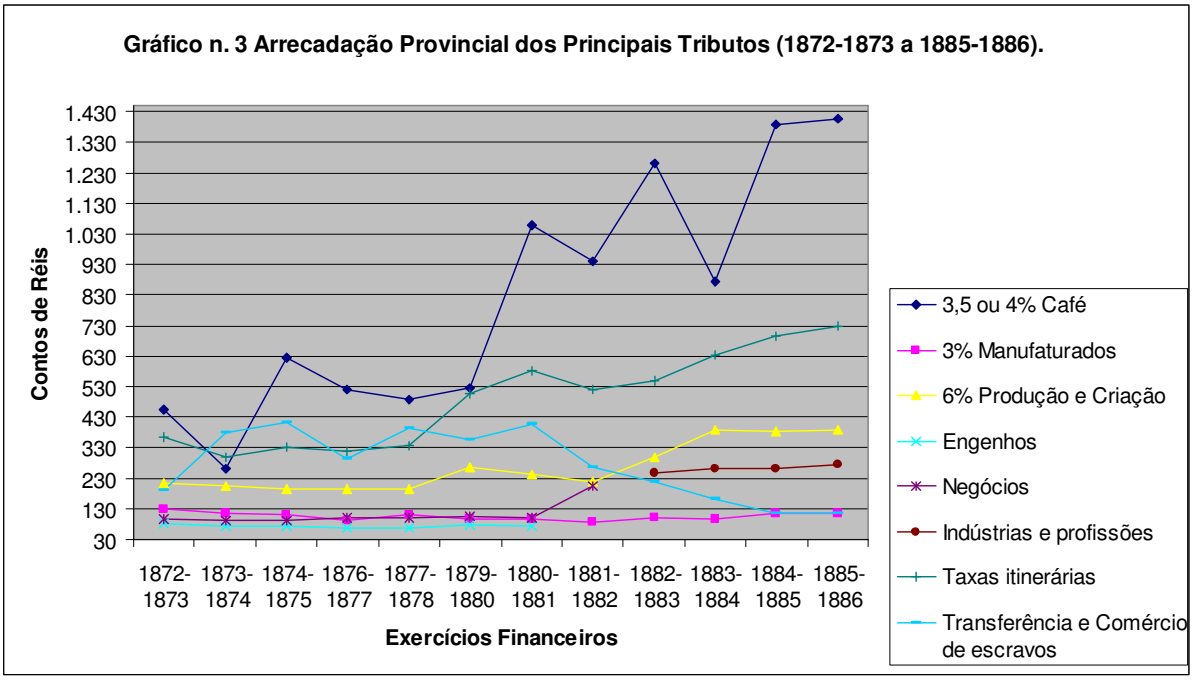
única fonte de arrecadação do governo -, além dos impostos sobre a comercialização de escravos e as taxas itinerárias. Além destes, que pesavam tanto sobre os produtores para o mercado externo quanto para o mercado interno, vários outros impostos expressivos em termos de arrecadação não incidiam somente sobre o setor exportador interprovincial.[266]

Os impostos que incidiam sobre as importações perfaziam, em média, a participação de 20%,[267] de modo que as taxas itinerárias respondiam por quase 90% dos impostos sobre importações. A arrecadação tributária baseava-se prioritariamente, portanto, nas relações comerciais de Minas com outras províncias e exterior.[268] Era notável a significativa elevação no valor bruto da arrecadação a partir do final da década de 1860.

Analisei os dados do orçamento e da arrecadação tributária nas décadas de 1870 e 1880 e, a partir daí, foi possível avaliar os impostos mais importantes no cômputo geral da arrecadação e que incidiam sobre a produção econômica. O gráfico a seguir, e tabela que segue em anexo, elaborados a partir dos dados apresentados nos relatórios, confirmam a importância do café e, em seguida, das taxas itinerárias para as receitas públicas. Outros tributos também importantes foram os impostos de exportação de 3% sobre gêneros manufaturados, de exportação de 6% sobre produção e criação, impostos sobre a transferência e comércio de escravos. Além destes, há também os tributos taxados sobre casas de negócio, sobre engenhos, que posteriormente passaram a se chamar imposto sobre indústrias e profissões.[269] Avalio aqui a trajetória destes que considero os principais impostos de Minas Gerais neste período.

---

[266] GODOY, Marcelo Magalhães e MENDES, Philipe Scherrer. **Op. Cit.,** 2006. s/p.
[267] **Idem**. s/p.
[268] **Ibidem**. s/p.
[269] Há, ainda, outros três impostos importantes, mas que não foram inseridos no gráfico, por não taxarem diretamente uma atividade econômica. São tributos de caráter administrativo: imposto sobre heranças e legados, imposto sobre selos de emolumentos da secretaria e impostos sobre novos e velhos direitos.



Fonte: Relatórios dos Presidentes de Província e Relatórios da Diretoria de Fazenda.

A partir da demonstração do Gráfico 2 (à página 59), é possível afirmar que a arrecadação do café nas décadas finais do Império atingiu cifras até então inéditas e elevadíssimas, neste momento de consolidação desta atividade econômica na Zona da Mata mineira e, já de formação de novos cafezais no Sul de Minas.

A média da arrecadação nestas décadas foi de 817 contos de réis, se for levado em conta todo o período citado no gráfico acima. Se for considerado as décadas em separado, a média seria de 478 contos de réis para a década de 1870 e de 1.155 contos de réis para a década de 1880, podendo-se afirmar que, na última década do Império, a arrecadação do café subiu 59% em relação à década de 1870.

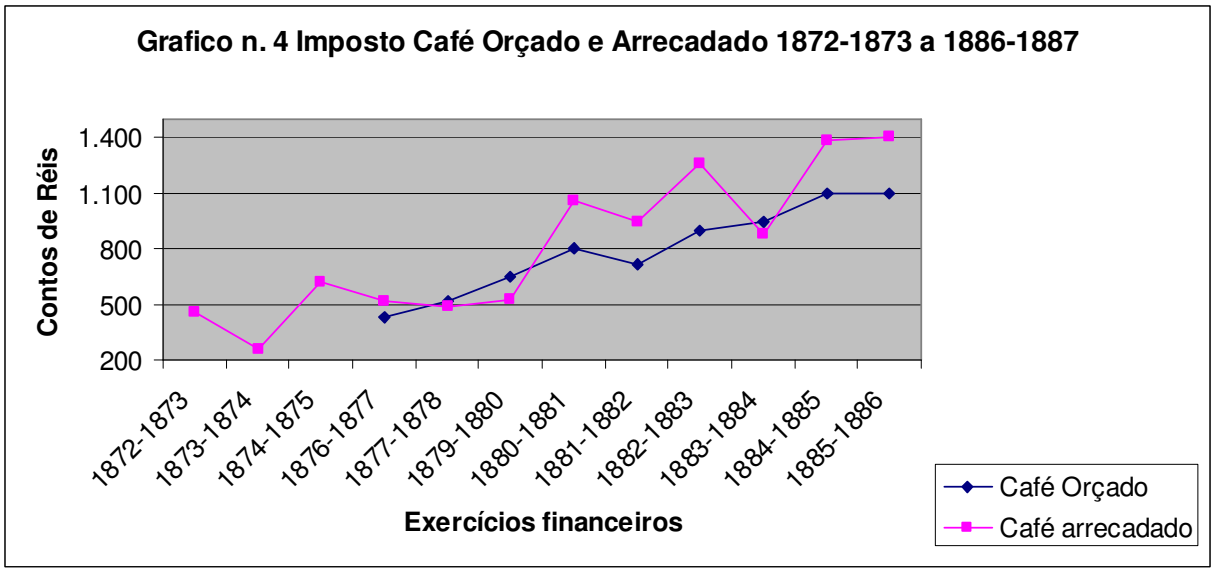
O primeiro fator que colaborou com este aumento teria sido a elevação do imposto de 3,5% para 4% na lei de 1873, que foi percebida no ano financeiro de 1874-1875, quando a arrecadação sobe de 259 para 625 contos de réis, aproximadamente 41% de aumento. Mas isto se dá ainda na primeira metade da década de setenta. A modificação na cobrança do imposto do café de 3,5% para 4%, de fato, contribuiu para isto. Mas, ao mesmo tempo, pode ter contribuido com a queda na arrecadação nos três exercícios posteriores (1876-1877, 1877-1878 e

1879-1880),[270] especialmente em 1877-1878 (22% de queda), com um provável aumento da sonegação fiscal decorrente da insatisfação diante do aumento do tributo. Mesmo assim, a taxa de 4% prevaleceu sobre todo o período estudado, e no início do Império, dois fatores podem ter contribuído para um aumento de 50% na arrecadação deste tributo: a melhoria significativa no sistema de arrecadação e/ou um crescimento maior da produção.

A partir daí, o café seguiu com aumento crescente e leves quedas em 1881-1882 e 1883-1884, provavelmente explicáveis por um fator que muitos deputados e presidentes entendiam como invariável: a um ano de abundância na safra do café, seguia-se outro de escassez. Isto porque nos anos de abundância, o solo e a plantação ficavam exaustos, fato que se sentia na safra do próximo ano. Para muitos destes políticos, este fator era tão importante quanto o recurso ao cálculo da média dos três exercícios financeiros anteriores, no momento de formulação dos projetos orçamentários em votação na Assembléia. Outro fator que foje às minhas vistas, e que provavelmente pode ter provocado a queda em 1877-1878, talvez seja uma diminuição nos preços do café no mercado internacional, que teria colocado os produtores em situação difícil naquele ano financeiro, contribuindo com a sonegação.

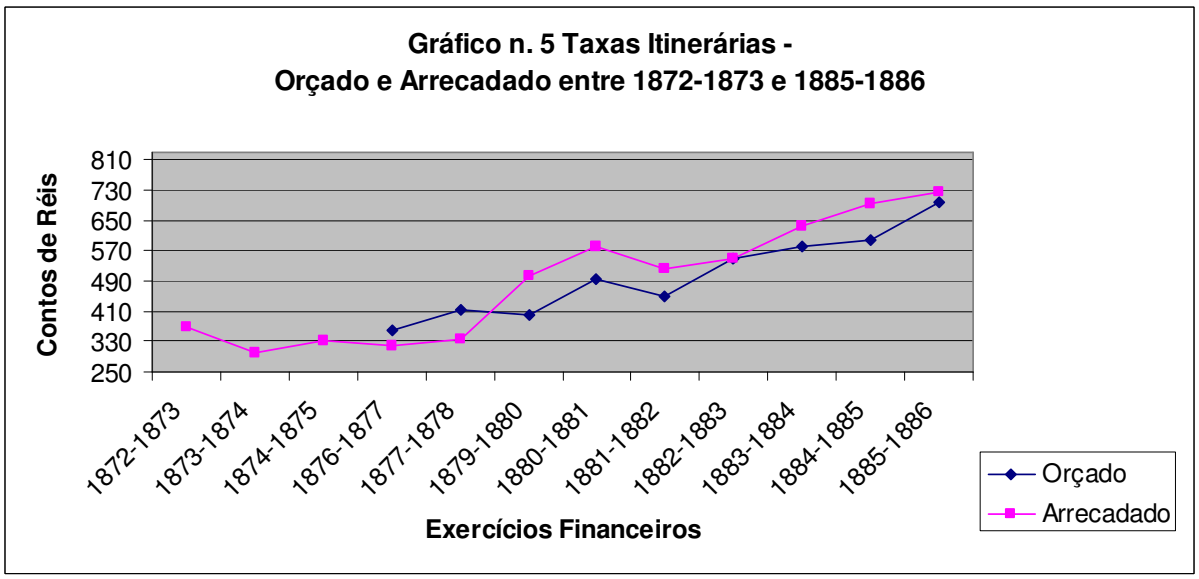
Outra consideração importante a fazer é que, se for comparado os gráficos n.1 (p. 48) e n.3 (p. 109), houve uma “coincidência” entre os exercícios em que a receita arrecadada foi a mais elevada e os exercícios em que a arrecadação do imposto sobre o café atingiu altas cifras. O que, mais uma vez, demonstra a importância da produção do café e sua tributação para as rendas públicas. No gráfico n. 3, vê-se que apenas em dois exercícios (1879-1880 e 1883-1884) a renda arrecadada sobre o café não excedeu as expectativas da lei orçamentária.

[270] Infelizmente não encontrei a arrecadação destes impostos no ano de 1878-1879. Provavelmente tenha aumentado o valor da arrecadação do café neste ano, se for levado em conta que a receita arrecadada (ver gráfico n.1, à pagina 48) cresceu neste exercício.



Fontes: Leis Orçamentárias, Relatórios Presidenciais e Relatórios da Diretoria da Fazenda.

Já no que se refere às taxas itinerárias, este imposto não sofreu grandes alterações[271] na lei no decorrer do período estudado, o que não o impediu de crescer 49,5% de 1872-1873 a 1885-1886. A partir do gráfico abaixo, vê-se que, apenas em dois exercícios (1876-1877 e 1877-1878), o arrecadado não excedeu o orçado. A partir do final da década de 1870 e, especialmente na década de 1880, o valor arrecadado cresceu progressivamente:

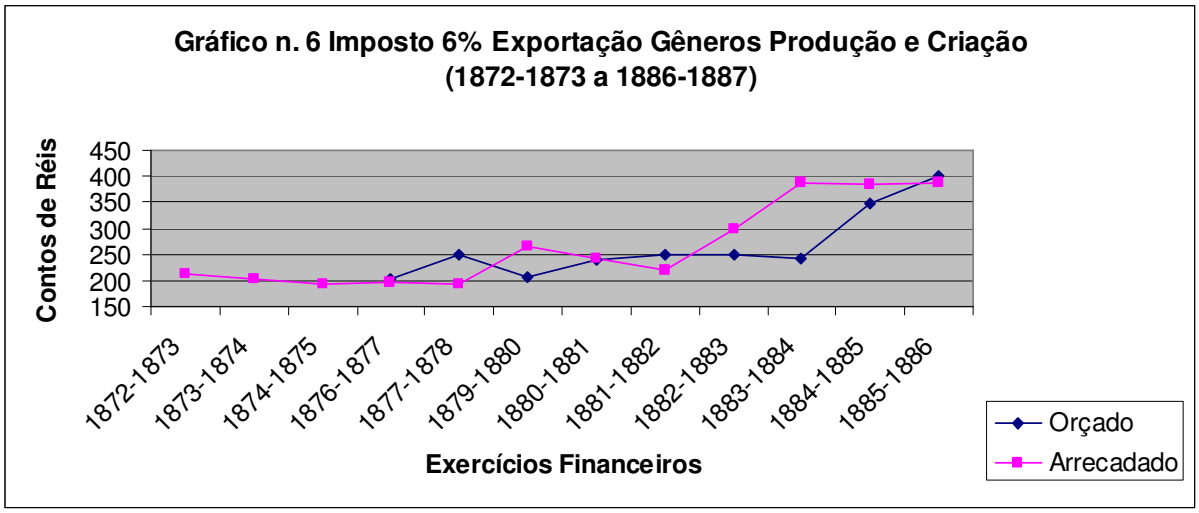


Fontes: Leis Orçamentárias, Relatórios Presidenciais e Relatórios da Diretoria da Fazenda.

[271] Leis Orçamentárias da Província de Minas Gerais.

Outro tributo importante foi o de 6% de exportação sobre gêneros de produção e criação. Este tributo foi definido na lei n. 1741 de 1870, como o imposto cobrado a todo e qualquer gênero de criação ou produção da província que dela saísse. Há algumas alterações na sua pauta que agregam alguns itens à cobrança desta taxa.[272] Na lei de 1882, foi anexada uma tabela elaborada por Teófilo Ottoni, descrevendo a cobrança desta taxa e os produtos onerados.[273]

Sua trajetória é também ascendente, como se nota na análise do gráfico n. 4. Do início da década de 1870 até 1885-1886, sua arrecadação cresceu aproximadamente 45%. No decorrer da década de 1870, o valor arrecadado não sofreu grandes modificações. Houve um aumento de 27% em 1879-1880, em relação ao exercício anterior. A partir daí, teve uma trajetória de queda de 16% em 1881-1882, quando voltou a subir, elevando-se consideravelmente em 1882-83 (alta de 26% em relação a 1881-1882) e 1883-1884 (alta de 43% em relação a 1881-1882), mantendo a partir de então, altas cifras:



Fontes: Leis Orçamentárias, Relatórios Presidenciais e Relatórios da Diretoria da Fazenda.

[272] Leis Orçamentárias da Província de Minas Gerais. A lei n. 2314 de 1876 define que será cobrado 2$200 por cada cabeça de gado *vaccum* e 6% sobre o valor de 660 réis de cada queijo. Na lei n. 2716 de 1880, os dormentes que forem exportados para ferrovias pagariam o imposto de 6%, na razão de 12% por dúzia e 24$ por dúzia, se o cumprimento exceder a 1,22m. Na lei n. 3232 de 1884, define que cada couro de boi exportado será cobrado a taxa de 6%, não excedente a 4$000, e sobre o leite será cobrado o imposto de 6% sobre o preço de 150 réis o litro. Na lei n. 3369 de 1888, os direitos de exportação sobre o gado *vaccum*, *cavallar* e *muar* serão cobrados pela metade nas recebedorias de Malhada, Rio Pardo e Araçuaí. Isentou de quaisquer impostos, os queijos e outros derivados do leite, por cinco anos.

[273] Ver as duas tabelas anexadas à dissertação, referentes ao relatório presidencial de 1882, apresentado por Teófilo Ottoni e à Lei Provincial n. 2.892 de 1882.

Apenas em dois exercícios financeiros (1877-1878 e 1881-1882) a expectativa da receita orçada não foi alcançada. Nos outros exercícios, a receita arrecadada sempre excedeu a orçada.

Segundo as leis n. 1741 de 1870 e n. 1811 de 1871, a taxa de 3% sobre exportação de gêneros manufaturados, referiu-se ao tabaco, açúcar, algodão e quaisquer outros gêneros manufaturados que saíssem da província, excetuando "os tecidos semelhantes às casimiras estrangeiras e trançados finos de algodão riscado".[274] Em 1872, na lei n. 1895, foi incluída a cobrança sobre o leite de mangabeira. Em 1873, a lei não citou os produtos taxados com este imposto, mas dizia que seria cobrado sobre "todos os gêneros manufaturados". A lei n. 2181 de 1875 isentou de qualquer imposto de exportação vários produtos.[275] E em 1879, foi abolido o imposto de exportação sobre o açúcar, reduzido a 100 réis, o imposto de 120 réis sobre mel de fumo, e isento da taxa itinerária o formicida *Capanema* e quaisquer produtos que tivessem a finalidade de desenvolver a lavoura. Em 1881, o imposto sobre mel de fumo foi reduzido mais ainda a 50 réis e vários outros produtos foram considerados isentos.[276] Mas só em 1882 é que foram listados os produtos sujeitos a este imposto, em tabela anexa à lei, no art. 11 das Disposições Permanentes.[277]

Na lei de 1884, o açúcar exportado ficou sujeito a este imposto e em 1886, a pauta para cobrança do mel de fumo ficou equiparada à do fumo. Estas alterações no que se refere aos produtos taxados por este imposto - ora inclusão de alguns itens, ora isenção de outros - ocorreram pelo menos até 1882. A partir daí, a lei passou a indicar cada produto e preço do tributo, desfazendo prováveis confusões na sua arrecadação até o exercício de 1882-1883. A partir do exame do gráfico n. 5, foi possível perceber que esta pauta recebeu arrecadações decrescentes de 1872-1873 até 1876-1877, quando a arrecadação aumentou. A partir daí, novamente os valores decresceram e só voltou a subir em 1882-1883:

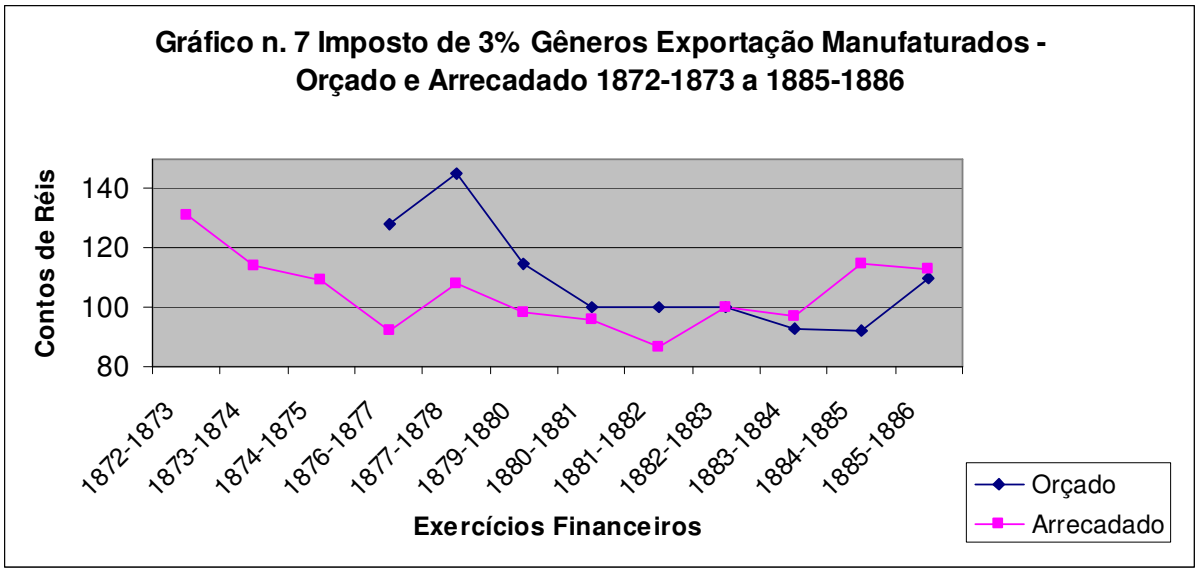
---

[274] Leis Orçamentárias da Província de Minas Gerais.

[275] São eles: doces de qualquer qualidade, leite de mangabeira, sabão, cera, fubá, azeite, chapéus de pêlo de lebre ou seda, chicotes compridos com anéis de prata, colchas e mantas de algodão, couros de animais, gamelas, panelas e outros vasos de pedra, selotes de liteira, amendoim em casca, ipecacuanha, perus, patos, marrecos e gansos, alhos, cebolas, mamonas em grão, vinhos e licores comuns ou doces. Lei Orçamentária n. 2181 de 1875.

[276] São eles: toucinho, manteiga de porco, milho, fubá, farinha de milho, farinha de mandioca, arroz, feijão, carne salgada, açúcar.

[277] Ver também as duas tabelas anexadas à dissertação, referentes ao relatório presidencial de 1882, apresentado por Teófilo Otoni e à Lei Provincial n. 2.892 de 1882.

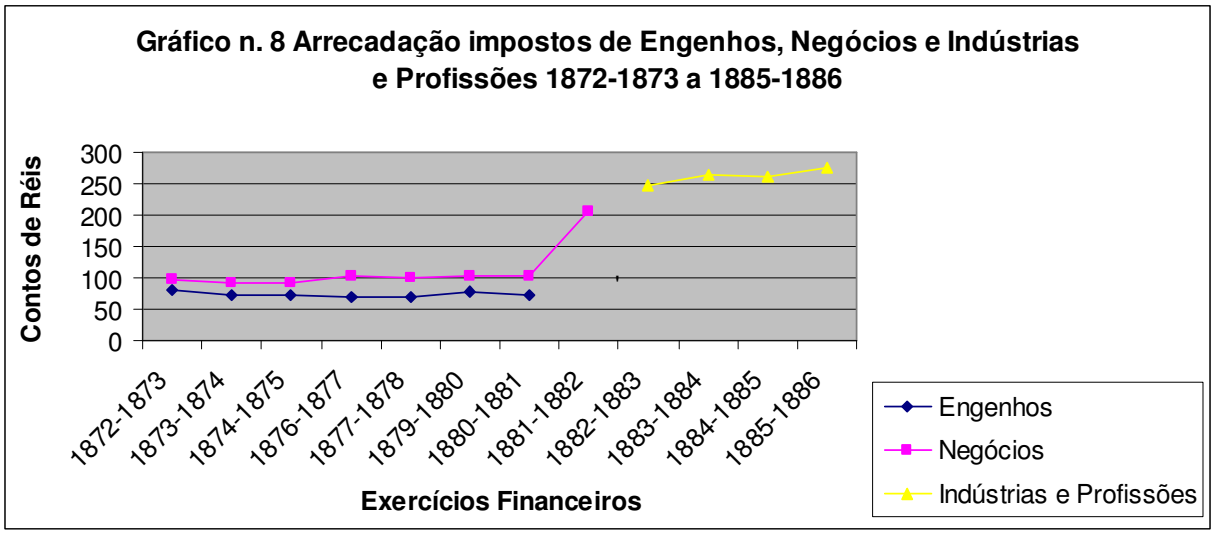


Fontes: Leis Orçamentárias, Relatórios Presidenciais e Relatórios da Diretoria da Fazenda.

Parece que faltava uma organização na tributação deste imposto, visto que, nas leis orçamentárias da década de 1870, não eram especificados os produtos a serem incluídos na cobrança. Algumas leis determinavam a isenção de alguns produtos, mas generalizava a cobrança apenas dizendo que deveria ser cobrado sobre todo gênero manufaturado. A tabela apresentada em 1882 organizou a cobrança deste tributo, do ponto de vista legal, descrevendo cada item a ser cobrado e os valores exatos calculados, tendo como base o valor de 3% sobre o preço do produto.

Já o imposto sobre engenhos, segundo a lei n. 1741 de 1870, referia-se à cobrança de 40$000 sobre engenhos de açúcar movidos a água ou motor, utilizados na fabricação de aguardente e 20$000 sobre os engenhos utilizados somente na fabricação de açúcar ou rapadura. É cobrada metade das quantias sobre engenhos movidos por animais e isento da taxação estes engenhos que fabricarem apenas açúcar ou rapadura ou que só produzirem para consumo próprio. No decorrer do período ocorreram algumas alterações. Em 1871, por exemplo, os valores cobrados acima foram elevados a 60$000 e 40$000 respectivamente. Já em 1875, uma disposição permanente reduzia a taxa sobre engenhos em 15%. E em 1881, este imposto foi inserido no conjunto dos itens cobrados no imposto sobre indústrias e profissões, e seus valores foram novamente reduzidos.

O imposto sobre negócios referia-se à cobrança sobre as casas de negócios de qualquer gênero que vendesse bebidas alcoólicas e drogas medicinais. Este imposto sofreu inúmeras alterações, as isenções foram desconsideradas na lei de 1873. E em 1881, passou a se chamar imposto sobre indústrias e profissões, juntamente com o imposto sobre engenhos e o de volumes portáteis. A partir do Gráfico n. 6, pode-se depreender que a arrecadação dos impostos de Engenhos e Negócios foi regular no decorrer da década de 1870, até o exercício de 1880-1881. Em 1881-1882, a arrecadação do imposto sobre casas de negócio elevou-se em 100%:



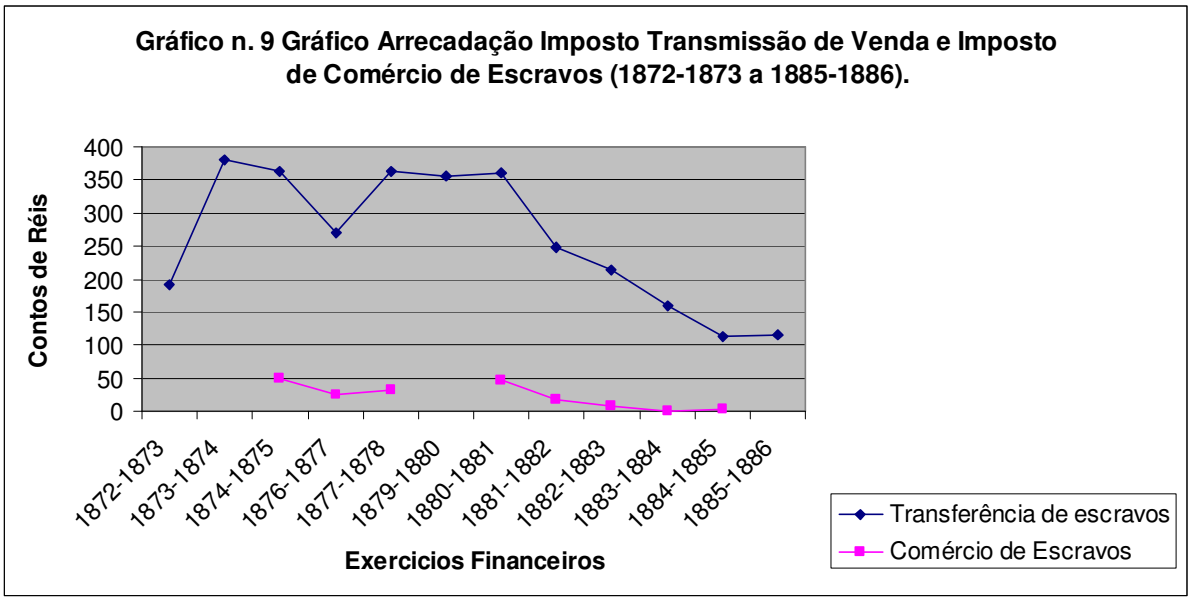
Fontes: Leis Orçamentárias, Relatórios Presidenciais e Relatórios da Diretoria da Fazenda.

Em 1881, quando os dois impostos passaram a se chamar imposto sobre indústrias e profissões,[278] a arrecadação subiu 29%. Isto se for considerada a soma da arrecadação dos dois impostos em 1880-1881 (aproximadamente 175 contos de réis), comparada à arrecadação do imposto sobre indústrias e profissões em 1882-83. Esta elevação passou a ser crescente, fato que se explica pelo aumento constante dos itens a serem cobrados neste imposto. Novamente sua taxa foi elevada, e foram adicionadas à cobrança as casas de negócios que vendiam cartas de jogar, bilhetes de loteria ou perfumaria. Em 1886, adicionou-se também as casas que vendiam fumo e seus produtos. Em 1888, a taxa foi novamente elevada,

[278] Além do imposto de volumes portáteis (de arrecadação em torno de 2:000$000).

passando a se cobrar também as casas que vendiam sedas, além de abranger os curtumes e armazéns ou casas de empreiteiros de ferrovias.

Ao contrário dos outros impostos já analisados, a cobrança de 5% sobre o valor da compra e venda de escravos sofreu uma trajetória decrescente no decorrer das décadas de 1880, fato que se explica pela proximidade do fim da escravidão no país. Em 1873-1874, sua arrecadação atingiu a cifra máxima de 380 contos de réis e na maior parte dos exercícios da década de 1870 sua arrecadação apresentou resultados favoráveis aos cofres públicos, sofrendo queda apenas em 1876-1877, com o valor arrecadado de 270 contos de réis. Mas a partir de 1880-1881, sua trajetória modificou-se completamente e a queda durante toda a década foi vertiginosa. Em 1885-1886, arrecadou apenas 115 contos de réis. Também o imposto de Comércio de Escravos, que teve uma participação menos significativa na receita provincial, sofreu trajetória descendente até a sua extinção em 1885-1886.



Fontes: Leis Orçamentárias, Relatórios Presidenciais e Relatórios da Diretoria da Fazenda.

***

A partir destes dados colhidos nos relatórios presidenciais, nos relatórios da Diretoria da Fazenda e comparados aos dados das Leis Orçamentárias, depreende-se que, de fato, a renda cresceu progressivamente ao longo do período estudado e,

na maior parte das vezes, o valor arrecadado superou o valor orçado. Elevou-se de 1.578 contos de réis em 1871-1872 a 3.865 contos de réis em 1886-1887.

No que se refere à composição da arrecadação, avaliei a trajetória dos impostos mais importantes. O imposto com maior participação na arrecadação foi o de exportação interprovincial de café (média de 30% de participação na arrecadação), seguido das taxas itinerárias (média de 17,5%). Outros tributos também importantes foram os impostos de exportação de 6% sobre produção e criação (média de 11%), transferência de escravos (10%), heranças e legados (7%), novos e velhos direitos (5%), os impostos de engenhos e negócios até 1881 (6,5%), e indústrias e profissões após 1881 (10%) e de exportação de 3% sobre gêneros manufaturados (4%). Os impostos mais relevantes na arrecadação incidiam sobre os produtos exportados para outras províncias. Somados os valores da arrecadação destes impostos (café, manufaturados, produção e criação) vê-se que a participação no cômputo geral da receita era de 45,5%, ou seja, quase a metade da arrecadação.

De todos estes impostos avaliados, apenas o imposto sobre transferência de escravos não apresentou uma trajetória ascendente. Todos os outros, especialmente o imposto de exportação do café e das taxas itinerárias, apresentaram crescimento progressivo, fato que justifica o aumento das rendas que, quase sempre, superou a expectativa das leis orçamentárias.

O crescimento da receita pública em Minas permitiu que a elite provincial formulasse políticas para a região. A Assembléia Provincial foi o local privilegiado onde era definido o modo como deveria ser gasto o dinheiro proveniente do aumento na arrecadação e onde os interesses regionais representados pelos deputados vinham à tona. Essa situação contesta, portanto, as interpretações que entendem o período como profundamente centralizador. O poder tributário não foi centralizado e o crescimento constante da arrecadação provincial mineira demonstra que a autonomia tributária foi plenamente exercida no governo provincial mineiro.

Marcelo Godoy e Philipe Mendes afirmaram que a autonomia dada às províncias para tratarem de assuntos de seu interesse era limitada, uma vez que poderiam legislar com relação aos impostos provinciais desde que suas imposições não prejudicassem as rendas gerais do Estado imperial. As fontes da receita provincial foram criadas, por exclusão, em relação às fontes da receita geral.

Entretanto, estas afirmações não contradizem a idéia da autonomia tributária provincial que permitiu ao governo mineiro estabelecer demandas para o

desenvolvimento agrícola de algumas regiões. O fato de a receita geral ter as maiores fontes de arrecadação não retira da província a autonomia em gerir seus recursos, que naturalmente eram menores do que os recursos dos cofres gerais. É certo que nem todas as necessidades podiam ser supridas. E o caso de Minas demonstrou muito bem isso: mesmo o crescimento da receita não foi suficiente para satisfazer o fervor levantado na Assembléia Provincial em resolver o problema das vias de comunicação. Ao contrário, o crescimento da receita provocou euforia e otimismo em relação ao futuro que acabou por comprometer a dívida pública provincial.

Acompanhei a discussão dos presidentes que pediram cautela na votação de despesas, o que parece demonstrar a existência de uma possível divergência de opinião entre o Executivo e o Legislativo nesta questão. Mas os mesmos presidentes que questionavam o excesso de gastos acabavam sancionando as leis orçamentárias votadas pelos deputados. Os maiores conflitos, entretanto, davam-se a nível regional: na Assembléia, os deputados discutiam quais regiões deveriam ser beneficiadas com a arrecadação tributária. E estes debates eram bem acalorados, como será analisado no próximo capítulo.

CAPÍTULO II
As Atividades Econômicas e os Interesses Políticos.

"Vozes coincidentes asseverando sempre:
Minas não é uma, são ao menos várias."[279]

1. Introdução.

Em que pese as polêmicas entre os deputados sobre o estado financeiro de Minas Gerais, o quadro elaborado no capítulo anterior permite vislumbrar uma disponibilidade de receitas a serem investidas, o que significava a necessidade de tomada de decisão sobre que atividades seriam privilegiadas e quais seriam deixadas de lado, já que as receitas não eram de monta a permitir o investimento indiscriminado em toda a província. Para defender a prioridade deste ou daquele investimento, deputados e presidentes apresentavam o que entendiam ser o mais correto mapeamento das diversas regiões mineiras de acordo com as principais atividades econômicas de cada uma delas.

Antes de entrar na análise dos atores sociais do governo provincial mineiro, torna-se fundamental analisar o modo como essas regiões são vistas pela historiografia mineira, uma vez que a questão do poder referente à(s) economia(s) mineira(s) passa necessariamente pela questão da diversidade regional já apontada por diversos historiadores que questionaram a clássica idéia de decadência da economia mineira do século XIX e propuseram análises mais acuradas a respeito do assunto. Isto porque a ampliação de estudos sobre as diversas situações regionais

[279] CUNHA, Alexandre Mendes. A diferenciação dos espaços econômicos e a conformação de especificidades regionais na elite política mineira às primeiras décadas do século XIX. In: István Jancsó. (Org.). **De um Império a Outro**: estudos sobre a formação do Brasil, séculos XVIII e XIX (NO PRELO). São Paulo: Hucitec, 2007.

pode propiciar uma reflexão mais embasada e significativa da economia mineira do século XIX, além de contribuir na verificação de análises historiográficas já consagradas[280] e na formulação de novos problemas a partir de uma nova percepção de região que busque levar em conta outras variáveis. Além disso, a multiplicação de reflexões a respeito das inúmeras regiões da província pode levar a uma possível generalização que considere aspectos mais sólidos e específicos de realidades diferenciadas que possam ser comparadas.

Em 1958, o historiador Francisco Iglesias classificou a economia mineira em três tipos de atividade: a lavoura, a pecuária e atividade industrial. A atividade industrial englobaria a mineração (ferro ou siderurgia, carvão, ouro, diamantes), a tecelagem e a cerâmica. Segundo ele, dentre estas atividades industriais, a mineração foi a mais importante, sendo a tecelagem e cerâmica, mais modestas e generalizadas. Apesar de "contingente e talvez pouco lucrativa, quase no abandono",[281] devido ao interesse dedicado à lavoura e criação, e embora nem sequer referida em vários documentos oficiais, Iglesias afirmou que a mineração era a "atividade mais característica da Província".[282]

De acordo com o historiador Francisco Iglesias, a atividade extrativa em Minas do século XIX não se resumiu ao ouro e diamante, como no século anterior, pois ainda que continuassem a merecer cuidados, a administração provincial empenhou-se em obter o ferro extraído da região Central-Metalúrgica ou mineradora. Já no que se refere à extração de ferro, Iglesias apontou que eles revelaram maior cuidado com a siderurgia e desencanto com o ouro. Segundo ele, as fábricas de ferro eram mais numerosas do que os estabelecimentos de mineração aurífera.[283] Já a manufatura era a atividade industrial mais generalizada em Minas Gerais.[284]

No que se refere à agricultura, Francisco Iglesias argumentou que a afirmativa de ser o Brasil um país essencialmente agrícola traduzia uma verdade que a

---

[280] GRAÇA FILHO, Afonso de Alencastro. **A princesa do Oeste e o mito da decadência de Minas Gerais.** São João Del Rei (1831-1888). São Paulo: Annablume, 2002; GODOY, Marcelo Magalhães e CUNHA, Alexandre Mendes. O espaço das Minas Gerais: processos de diferenciação econômico-espacial e regionalização nos séculos XVIII e XIX. In: Congresso Brasileiro de Pesquisa em História Econômica. Caxambu: ABPHE, 2003. Fonte://www.abphe.org.br/congresso2003/Textos/Abphe_2003_07.pdf. [Extraído em: 28/06/2005.].
[281] IGLESIAS, Francisco. **Op. Cit.,** p. 93.
[282] **Idem**. p. 94.
[283] **Ibidem**. p. 94.
[284] **Ibidem**. p. 94.

insistência da oratória comum se incumbia de proclamar. O historiador considerou que Minas Gerais fugiu dessa constante por algum tempo, quando se concentrou na mineração, mas no século XIX esta atividade passaria a segundo plano, com a agricultura se sobrepondo às demais atividades e Minas se integrando "no ritmo comum do país", se tornando uma "província agrícola".[285]

Mas ainda antes da lavoura se tornar atividade preponderante, no início do século XIX e durante muito tempo, a criação de gado era uma atividade "bastante ponderável, de modo a ser colocada em termos de igualdade com aquela".[286] O autor cita mensagens dos administradores na década de 1840, apontando que no comércio externo da província a pecuária teria mais valor, sendo a exportação de gado *vacum*, *suíno* e *cavalar*, toucinho, queijos e couros mais rentável do que a do café, fumo e açúcar.[287] Em pouco tempo, porém, a lavoura firmou-se com vantagem.[288]

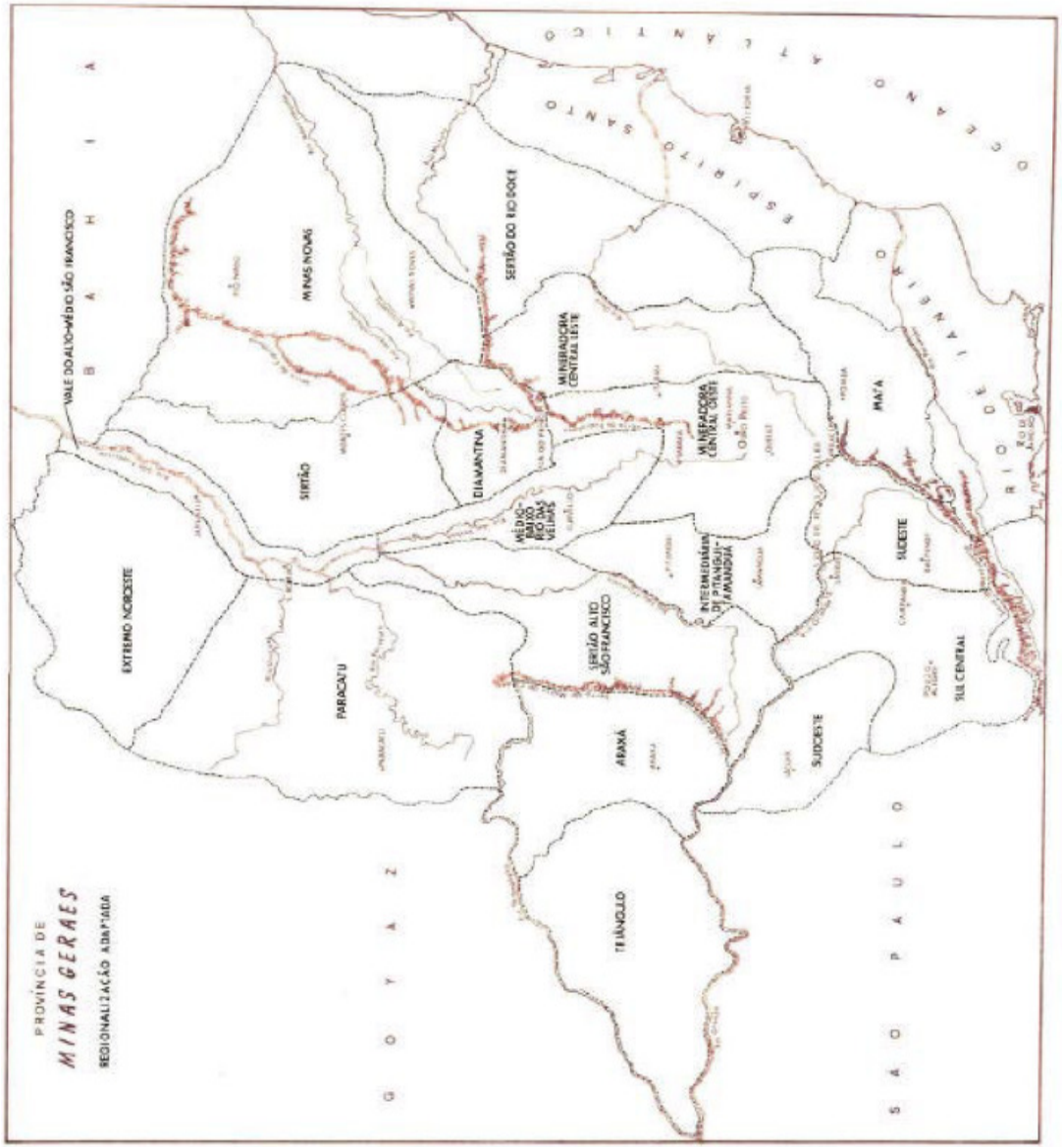
Após o trabalho de Francisco Iglesias, durante muito tempo as análises sobre as diversas atividades econômicas mineiras concentraram-se em estudos mais específicos sobre determinada região ou atividade econômica na província mineira. Poucos foram os estudos que se debruçaram em uma regionalização de toda Minas Gerais do século XIX. A este respeito, destacou-se o esforço de estudiosos do CEDEPLAR/UFMG na regionalização da província de Minas. Segundo Clotilde Andrade Paiva e Marcelo Magalhães Godoy,[289] as regiões mineiras poderiam ser classificadas e definidas a partir do critério de níveis de desenvolvimento (baixo, médio e alto). Os autores elaboraram uma proposta de regionalização baseada na percepção do espaço de viajantes estrangeiros que percorreram quase todo o território mineiro na primeira metade do século XIX.

A partir do inter-relacionamento de fatores fisiográficos, demográficos, econômicos, administrativos e históricos, a província ficou dividida em 18 sub-regiões, como se pode notar no mapa abaixo:

---

[285] **Ibidem**. p. 61-62.
[286] **Ibidem**. p. 62.
[287] **Ibidem**. p. 62.
[288] **Ibidem**. p. 62.
[289] PAIVA, Clotilde Andrade, GODOY, Marcelo Magalhães. Território de Contrastes: economia e sociedade das Minas Gerais do século XIX. In: **X Seminário sobre a Economia Mineira**. Diamantina: CEDEPLAR/UFMG, 2002.

Mapa n. 1 Regionalização da província mineira em meados do XIX.



NÍVEIS DE DESENVOLVIMENTO
Baixo:
Extremo Noroeste
Sertão
Minas Novas
Paracatu
Triângulo
Sertão do Alto São Francisco
Sertão do Rio Doce

Médio:
Vale do Alto-Médio São Francisco
Araxá
Médio-Baixo Rio das Velhas
Mineradora Central Leste
Sudoeste
Sul Central
Mata

Alto:
Diamantina
Intermediária de Pitangui-Tamanduá
Mineradora Central Oeste
Sudeste

Este mapa foi elaborado a partir de versão inglesa de carta de Minas Gerais, que acompanha o relato de viagem de Hastings (1886). Trata-se do melhor e mais completo mapa remanescente para a Província de Minas Gerais, tendo em vista sua cobertura de localidades (com a toponímia da época), aspectos físicos (relevo e hidrografia) e limites políticos. Também é o que apresenta o mais baixo índice de deformação cartográfica, se comparado com os outros mapas disponíveis para o período. No *Atlas do Império do Brazil*, editado em 1868, foi encontrado o que talvez seja a primeira edição brasileira desta carta geográfica. Impresso em cores, contém informações e registros cartográficos que faltam à versão inglesa. As fontes relacionadas no *Atlas* e que forneceram os subsídios para a confecção do mapa da Província de Minas Gerais, bem como o dilatado prazo que, provavelmente, obra de tal envergadura exigia para ser realizada naquele momento histórico, leva-nos a considerar que esta carta geográfica retrata o que seria Minas Gerais em meados do século XIX. A versão inglesa atualiza a toponímia e, provavelmente, outros registros cartográficos, mantendo, contudo, a mesma configuração básica do mapa constante no *Atlas do Império*. Na reprodução ao lado estão delimitadas as regiões, as divisões políticas (limites de províncias), as sedes municipais de 1833/35 e os principais acidentes geográficos (rios e serras) (Godoy, 1996).

Fonte: PAIVA, Clotilde Andrade, GODOY, Marcelo Magalhães. **Op. Cit.**, 2002. p. 13.

A mesma autora publicou um trabalho posterior em conjunto com Marcelo Magalhães Godoy, no qual analisaram o recenseamento de 1831/32 e os relatos de diversos viajantes que percorreram Minas Gerais.[290] A análise priorizou o estudo das relações comerciais dos produtores mineiros. Os autores argumentavam que Minas Gerais apresentava fortes vínculos com mercados externos, especialmente com a Corte, sendo que dois terços das regiões mantinham, em níveis diferenciados, regular comércio interprovincial. Na pauta de exportações predominavam os gêneros da agricultura e pecuária, simples ou transformados, embora o extrativismo mineral também fosse significativo. Entretanto, o consumo interno estava longe de ser desprezível. Para os autores, a economia da província caracterizava-se por fortes contrastes internos, configurando uma divisão regional do trabalho e um desenvolvimento desigual. Eles sustentaram que as relações entre setor exportador e aquelas orientadas para o mercado interno, eram estreitas, a ponto de nem sempre serem discerníveis.[291]

Nesta mesma perspectiva, em artigo mais recente, Marcelo Magalhães Godoy e Alexandre Mendes Cunha[292] utilizaram o mesmo mapa de regionalização do artigo supracitado e afirmaram que a presença de regiões com grande volume de produção para exportação era acentuada, porém com baixo nível de desenvolvimento, pondo em jogo o papel dos intermediários comerciais que, por vezes, prejudicavam os produtores. Por isso, os autores consideraram fundamental recuperar as ligações entre o setor exportador e os demais setores da economia provincial.

Alexandre Mendes Cunha, Rodrigo Ferreira Simões e João Antônio de Paula[293] afirmaram que, no decorrer do século XVIII e adentrando no XIX, pelo menos três sub-regiões se estruturaram tendo Vila Rica como “centralidade primaz”: uma primeira ligada à rota do São Francisco até a Bahia; uma segunda que engloba a Comarca do Rio das Mortes e estabelecia vínculos com comércio mais ao Sul; e o *hinterland* da região mineradora, foco de produção agropecuária e manufatureira que se consolidaria de forma inusitada no XIX. O restante do território mineiro não

---

[290] **Idem**. p. 55.
[291] **Ibidem**. p. 55.
[292] GODOY, Marcelo Magalhães e CUNHA, Alexandre Mendes. **Op. Cit.,** 2003.
[293] CUNHA, Alexandre Mendes, SIMÕES, Rodrigo Ferreira, PAULA, João Antônio de. Regionalização e história: uma contribuição introdutória ao debate teórico-metodológico. In: **Texto para discussão nº. 260.** Maio de 2005. Belo Horizonte: CEDEPLAR/UFMG, 2005. 24p.

conformaria sequer regiões do ponto de vista econômico, constituindo áreas não povoadas ou não integradas, que os autores chamaram de "o nada".[294]

Já para a primeira e segunda metade do século XIX, os autores apontaram notável mudança da rede urbana e das centralidades em Minas Gerais, quando Ouro Preto perde a centralidade, "sua primazia inconteste".[295] Outros circuitos econômicos passaram a fazer valer sua pujança: o café na Zona da Mata e a complementaridade do sudoeste e sul mineiros, com a produção cafeeira do Oeste Paulista, configuraram novos sistemas urbanos, centralidades e elementos para a construção de uma regionalização econômica, coeva e dinâmica.[296]

Tendo em vista esta perspectiva de regionalização econômica em Minas, várias questões se colocam à pesquisa: de que modo estas mudanças de centralidades, apontadas pela historiografia mineira recente, se fizeram sentir na política regional? Como estes grupos, oriundos da decadente região mineradora, da região sul-mineira de tradição abastecedora, da Zona da Mata com sua significativa produção cafeeira e das demais regiões menos importantes economicamente, se fizeram representar na política econômica do governo mineiro? Como compreender a diversidade econômica na paisagem do poder político mineiro no século XIX?

Em outro artigo, Alexandre Mendes Cunha se propôs a oferecer algumas evidências sobre essa diversidade econômica no que se refere ao poder político mineiro na primeira metade do século XIX.[297] Embora seus estudos não abarquem as décadas de 1870 e 1880, os resultados iniciais da sua pesquisa ajudam a pensar questões importantes que lançam luz sobre o cenário político mineiro do final do Império.

A partir da identificação da disposição de eleitores e votantes no interior do território, com algumas listagens disponíveis,[298] o autor demonstrou, para a década de 1820, uma forte participação da comarca de Rio das Mortes (49% dos eleitores)

---

[294] Na primeira metade do século XVIII, a única região econômica de existência efetiva teria sido a mineradora, centralizada em Vila Rica. Na segunda metade do XVIII, uma cadeia de complementaridade foi sendo construída a partir deste foco minerador inicial, acrescido do Distrito Diamantino e sua extensão até Minas Novas. Começava a ser urdida uma rede de abastecimento no entorno da região mineradora constituindo progressivamente particularidades produtivas claras e cadeias de dependência a áreas diferentes das Minas. Ainda no século XVIII, mas já avançando no XIX, apareceram regiões produtoras de bens agrícolas e manufaturados.

[295] **Idem**. p. 23.

[296] **Ibidem**. p. 23.

[297] CUNHA, Alexandre Mendes. **Op. Cit.**, 2007. p. 10-11.

[298] Os dados da 2ª Junta do Governo Provisório de 1822 e os dados dos votantes qualificados para toda a província, em 1842.

no eixo sul do território, o que qualificava questões primordiais reforçadas na historiografia acerca da crescente importância desta porção de Minas na primeira metade do século XIX.

Demonstrou também ser clara certa equivalência entre as comarcas de Ouro Preto, Rio das Velhas e Serro Frio. A comarca do Rio das Velhas vai perdendo progressivamente representatividade econômica e especialmente política no conjunto da província. A comarca do Serro Frio teria o quadro mais estável, o que pode ser atribuído à manutenção da centralidade urbana da cidade do Serro e também de Diamantina, na primeira metade do XVIII. Já Ouro Preto permaneceria com sua centralidade burocrática e administrativa, mas a continuidade e crescimento da sua participação dava-se especialmente por conta da área que em 1842 passaria a pertencer à comarca do Paraibuna, traduzindo já a importância crescente da Zona da Mata mineira em função do desenvolvimento da cafeicultura.[299]

Interessa notar que já na comparação das décadas de 1820 e 1840, o autor demonstrou um aumento do número de votantes para o Sertão Leste. Se ao fim do século XVIII, este território permaneceu ainda como um espaço sem estatura de complementaridade, interdependência e polarização do entorno suficientes para a definição de uma região ao menos no sentido econômico do termo. Já na década de 1840 concentrou 9,2% dos eleitores, mais da metade deles dispostos em núcleos como Ibitipoca e Pomba, ambos na Zona da Mata. É exatamente o crescimento da importância da Zona da Mata, em particular nas áreas da comarca do Paraibuna, que faz com que a concentração do Sertão Leste passe de 9,2% dos eleitores em 1822 para 14,5% dos votantes em 1842.

Segundo Alexandre Mendes Cunha, as mudanças nas concentrações proporcionais das outras regiões teriam relação direta com o crescimento desse espaço, que já em meados do século XIX "não poderia mesmo mais se chamar de sertão".[300] Verificou-se uma retração na região Campos Sul (25,2% no total), mais em função do decréscimo na interseção com a Mineradora (antes 10,8% e em 1842, 5,5%), o que indicava já dimensões amplas do deslocamento da centralidade até então monopolizada pela região Mineradora.[301] A análise da participação dos votantes por região e comarca, feita por Alexandre Mendes Cunha, já demonstra um

[299] **Idem**. p. 11.
[300] **Ibidem**. p. 11.
[301] **Ibidem**. p. 11-12.

aumento da participação tanto econômica quanto política da Zona da Mata nas décadas de 1820 e 1840.

O trabalho dos pesquisadores do CEDEPLAR/UFMG representa um esforço significativo no sentido de aprofundar a percepção da economia mineira do século XIX, numa perspectiva de apreensão de uma regionalização econômica de toda Minas Gerais do período. Trata-se de uma pesquisa de fôlego que não se concentra especificamente numa única região, mas busca apreender os movimentos da economia mineira e suas relações com os mercados interprovinciais. Não obstante as contribuições destes autores no avivamento do interesse pelo século XIX mineiro e embora decorridas mais de duas décadas desde o início de fecundo processo revisionista na historiografia econômica e apesar dos substantivos progressos decorrentes do acentuado alargamento dos espaços geográficos estudados, permanece uma série de problemas, como ainda os atinentes às configurações regionais. A extensão territorial da província, aliada à complexidade de sua estrutura econômica, tornam esta tarefa nada fácil, mas que vem tendo grandes avanços com os trabalhos do CEDEPLAR/UFMG.

Entretanto, parte expressiva das contribuições ao entendimento da economia e sociedade do período está no surgimento de vários estudos de caráter monográfico abarcando especificamente determinada região. Já existem alguns trabalhos expressivos que abarcam a Zona da Mata mineira na primeira metade do século XIX e também a região sudeste de Minas, mais conhecida como Vertentes - Mantiqueira ou Sul de Minas. No entanto, ainda é muito pouco se for levado em conta a regionalização proposta por Clotilde Paiva, qual seja a de que a província mineira nas décadas de 1830-1840 teria nada menos do 18 sub-regiões.

Enfim, os trabalhos mais específicos sobre determinada região têm se concentrado nos estudos sobre a Zona da Mata mineira, de modo que poucos são os trabalhos sobre outras regiões da província. Dado que nada mais é do que reflexo do interesse em compreender o significado das regiões economicamente mais ricas de Minas.

A respeito do sul e sudeste mineiro, por exemplo, durante muito tempo, a estrutura econômica, social e política desta região não despertou maiores interesses da historiografia mineira e ainda hoje há poucos trabalhos sobre essas regiões. Este desinteresse só não foi maior do que o notado nos estudos para o Norte de Minas que ainda são escassos. Boa parte deste desinteresse em estudar a economia de

abastecimento que se desenvolveu no Sul de Minas foi consequência da cristalização de idéias como a da decadência mineira no século XIX com a crise da mineração e de teorias como a dos ciclos econômicos que desconsideraram períodos e regiões brasileiras que não estivessem sob o jugo de alguma atividade voltada para o mercado externo.[302]

As considerações de Roberto Simonsen sobre a economia de subsistência mineira no período posterior ao ciclo da mineração foi a de que esta seria apenas uma sombra da economia de exportação. É como se houvesse um vazio histórico no período entre a crise da mineração e a expansão cafeeira. Em estudo sobre a economia de abastecimento no Sul de Minas, Alcir Lenharo qualificou do seguinte modo a análise de Simonsen:

> "A produção pecuarista mineira era de significação econômica menor e o Rio de Janeiro "quase um oásis no deserto empobrecido do Centro-Sul brasileiro". / Não é difícil inferir do pensamento do autor uma atribuição de não-história para o desenvolvimento da economia de subsistência. No pensamento de Simonsen, somente a economia de exportação é geradora de riquezas e faz história. Desse modo, o Centro-Sul da colônia vivia uma experiência de vazio que somente cessaria com a aproximação de outro produto de exportação, o café."[303]

Reforçando as críticas à noção de ciclos econômicos, Celso Furtado propôs um modelo estrutural flexível e dinâmico de análise da unidade escravista, apesar de abordar as atividades voltadas para o mercado interno como incapazes de produzirem um desenvolvimento econômico independente do mercado externo.[304] Persistiu em sua análise a idéia de que a produção de alimentos para o abastecimento do mercado interno seria uma atividade estagnante, caracterizada por baixa produtividade e rentabilidade, de natureza fechada e tendente à autossuficiência. Entretanto, Caio Prado Júnior e outros autores que escreveram posteriormente, como Mafalda Zemella e José Ferreira Carrato, apontaram o

---

[302] Elaborada por Roberto Simonsen, a periodização da história do Brasil em fases ou ciclos caracterizados por uma dada atividade econômica surgiu como instrumento analítico que dividia a história do Brasil em ciclos, entendidos estes como épocas subsequentes estruturadas em torno de um produto que dominava toda uma economia e todas as outras atividades econômicas. Assim, tivemos no Brasil, o ciclo da indústria extrativa, do açúcar, da mineração e o do café, já no período imperial. SIMONSEN, Roberto C. **História Econômica do Brasil (1500/1820).** 8ª ed., São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1978. A noção de ciclos econômicos foi tomada de empréstimo do historiador português João Lúcio de Azevedo, em *Épocas de Portugal Econômico.*

[303] LENHARO, Alcir. **As Tropas da Moderação**. O abastecimento da Corte na formação política do Brasil: 1808-1842. 2ªed., Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, 1993. p. 294.

[304] FURTADO, Celso. **Formação Econômica do Brasil.** 8ª ed., São Paulo: Editora Nacional, 1968.

Sudeste de Minas ou Comarca de São João Del Rei como uma exceção no quadro da decadência mineira. Esta região mostrava-se próspera na produção de gêneros de subsistência, com os quais abastecia os mercados de Minas e também do Rio de Janeiro.[305]

Mas a primeira grande contribuição ao estudo da economia de abastecimento em Minas Gerais deu-se com o trabalho de Alcir Lenharo, em meados da década de 1970.[306] Segundo o historiador, a produção voltada para o abastecimento da Corte proporcionou aos produtores do Sul de Minas uma projeção política.[307] Segundo Alcir Lenharo, a economia de subsistência desta região teve um desdobramento peculiar por seu caráter mercantil, voltado para fora. Foi este caráter mercantil de sua produção que permitiu à sua economia assimilar o fluxo migratório das áreas mineradoras em crise, além de ter recebido capitais deslocados da mineração.

O centro das exportações sul-mineiras tinha sede em São João Del Rei e Barbacena. Enquanto São João Del Rei drenava a maior parte das exportações de subsistência e o abastecimento de Ouro Preto, Barbacena concentrava principalmente as exportações de algodão. O Sul de Minas[308] produzia e exportava "gado em pé, em grande quantidade, além de porcos, galinhas, carneiros, toucinhos, queijos, cereais",[309] mas exportou também, com exclusividade, o tabaco, cujo centro mais conhecido era o de Baependi.[310] O historiador destacou a heterogeneidade e complementaridade das forças de produção na economia sul-mineira:

> "Observa-se, não raro, um caráter de complementaridade entre fazenda, rancho, venda, pastagens, posto em serviço de modo integrado. Produção, venda e atendimento a homens e animais constituíam um conjunto de ofertas que permitiam a seus proprietários converter o comércio à beira de

---

[305] PRADO JÚNIOR, Caio. **Op. Cit.**, 1981, p. 78; ZEMELLA, Mafalda. **Op. Cit.,** 1990, p. 221-222; CARRATO, José Ferreira. **Op. Cit**., 1986.
[306] LENHARO, Alcir. **Op. Cit.**, 1993.
[307] _____. Rota Menor: O Movimento da Economia Mercantil de Subsistência no Centro-Sul do Brasil (1808-1831). **Anais do Museu Paulista**, tomo XXVIII, São Paulo, 1977/78.
[308] Em estudo sobre a formação cafeeira na província, Mônica Ribeiro de Oliveira ressaltou que, ao fazer referência constante ao "Sul" de Minas, Lenharo optou por um recorte macrorregional, já que o "Sul" a que ele se refere engloba atualmente a sub-região das Vertentes ou Mantiqueira, localizada não ao "Sul", mas no sudeste de Minas. Geograficamente, Barbacena e São João Del Rei pertenciam às Vertentes. Mônica de Oliveira sustentou que Lenharo teria se baseado na intensa articulação mercantil existente entre três sub-regiões mineiras: as Vertentes-Mantiqueira englobando São João Del Rei e Barbacena, a Mata com Santo Antônio do Paraibuna, Mar de Espanha e Rio Preto e o Sul propriamente dito, com suas principais sedes em Campanha, Pouso Alegre e Baependi. OLIVEIRA, Mônica Ribeiro de. **Negócios de Família**: mercado, terra e poder na formação da cafeicultura mineira (1780-1870). Niterói: ICHF/UFF, 1999. (tese de doutorado).
[309] LENHARO, Alcir. **Op. Cit.,** 1993. p. 20.
[310] **Idem**. p. 61.

estradas numa prática lucrativa, apesar da precariedade de suas bases de organização."[311]

E, finalmente, Lenharo lançou algumas considerações sobre a segunda metade do século XIX e afirmou que, em 1864, Minas continuou a exportar os mesmos produtos de trinta ou quarenta anos atrás:

> "Porcos, gado, carneiros e seus derivados, como toucinho, couros e solas além dos "gêneros do país" constituíam produção tradicional do sul de Minas e de suas áreas periféricas. Nesta mesma região estava também concentrada a produção mineira de tabaco. Sobram os algodões, em rama ou em pano, que se sabe serem originários do Norte de Minas. O café, então em evidência, havia se irradiado pelo Sul de Minas e pela Zona da Mata, nas proximidades de Juiz de Fora."[312]

No entanto, ao final da primeira metade do século XIX, as regiões abastecedoras do Sul de Minas passaram a sofrer a concorrência de novos produtores mineiros no mercado provincial e da Corte, além da maior participação de São Paulo, Goiás, Rio Grande do Sul e de pequenos produtores do Rio de Janeiro, o que resultou na diminuição da força e prestígio político do grupo liberal moderado mineiro, cuja base mais expressiva se situava naquela região. Mas a função da integração exercida pelo comércio de abastecimento no período joanino e no Primeiro Reinado se estenderam no tempo, perdurando e alimentando a expansão cafeeira.[313]

Segundo o historiador, o avanço da economia cafeeira passou a ofuscar a expressividade econômica e política do setor abastecedor. No nível econômico, o café chegou mesmo a penetrar em redutos tradicionais da produção mercantil de subsistência, desestimulou a sua produção em outras regiões e foi o causador direto das crises de abastecimento que assolaram a Corte nos anos 1850 e 1860. Já no plano político, o setor cafeeiro aglutinou as principais lideranças, passando os outros setores a suportarem o confinamento político nos quadros do partido liberal. Apesar das suas considerações, Lenharo afirmou que não teria ocorrido um enfraquecimento do desempenho econômico do setor abastecedor. Ao contrário, percebeu que havia uma continuidade e crescimento das exportações mineiras para

---

[311] **Ibidem.** p. 63.
[312] **Ibidem**. p. 78.
[313] **Ibidem**. p. 109.

a Corte do início dos anos 1840 e a manutenção deste desempenho nas décadas posteriores, como se percebe em dados parciais da exportação em 1874:

Quadro n. 3 Dados Parciais Exportação Sul-Mineira para a Corte em 1874:

Cabeça de gado	70.000
Porcos	30.000
Carneiros	10.000
Queijos	150.000
Toucinho (arroba)	160.000
Fumo (arroba)	400.000

Fonte: LENHARO, Alcir. **Op. Cit**., 1993. p. 117.

Afonso de Alencastro Graça Filho[314] também estudou a estrutura social e produtiva de São João Del Rei, na Comarca de Rio das Mortes, segundo ele, muitas vezes chamada genericamente de Sul de Minas.[315] Mas ateve-se a um período um pouco posterior ao estudado por Alcir Lenharo (a partir da terceira década do século XIX). Graça Filho corroborou as afirmações de Lenharo, de que essa região mostrou-se próspera na produção de gêneros de subsistência, com os quais abastecia os mercados de Minas e também do Rio de Janeiro.

Enquanto a Comarca de Vila Rica declinara demograficamente, a do Rio das Mortes triplicara, de 82.781 para 213.617 habitantes, passando de 26% para 46% de toda a população da capitania. Isto indicava a ascensão do sul agrícola e pastoril em fins do século XVIII e início do XIX. Além disso, o autor apresentou dados trazidos por João Luís Fragoso, de que 88% das porcadas e 45% das tropas que chegavam à Corte eram provenientes de Minas, o que mostrava uma hegemonia mineira no comércio de suínos e bovinos, entre 1829 e 1832.[316]

---

[314] GRAÇA FILHO, A. A. O mosaico mineiro oitocentista: historiografia e diversidade regional. In: **Revista Tempos Gerais.** Nº. 3, Maio de 2001. p. 40-57. Fonte: http://www.ufsj.edu.br/Pagina/temposgerais/n3/html.html. [Extraído em: 27/11/2007.].

[315] Segundo Graça Filho, a Comarca de Rio das Mortes abrangia uma extensa região de Minas, englobando todo o sul, desde as fronteiras com Rio de Janeiro e São Paulo, passando pelo rio Paraibuna e parte da Zona da Mata até o rio Pomba. Ao longo do século XIX, especialmente em 1833, perdeu muitos dos seus municípios e distritos para a formação de novas comarcas.

[316] FRAGOSO, João Luís Ribeiro. **Homens de Grossa Aventura**: Acumulação e Hierarquia na Praça Mercantil do Rio de Janeiro (1790-1830). 2ª ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1998. Apud: GRAÇA FILHO, Afonso de Alencastro. **Op. Cit.,** 2001.

Afonso de Alencastro Graça Filho questionou as considerações de Alcir Lenharo no que se refere a um enfraquecimento econômico da economia de abastecimento ao final da primeira metade do século XIX. O autor afirmou não acreditar numa relação direta entre a esfera política e a econômica. Para ele, o apogeu do baronato do café na década de 1840, com a centralização, não é necessariamente a contrapartida para o declínio econômico de todo o Sul de Minas. Na verdade, essa economia de subsistência parece ter alcançado a sua maior prosperidade nas décadas de 1830-1840, quando o país já se destacava como maior produtor mundial de café. Enfim, isto não significou o esvaziamento econômico da região, pois não parece ter ocorrido fugas de capitais ou abandono da cidade pelos grandes negociantes. Mas pode ter significado uma alteração decisiva na hegemonia política dos liberais entre a elite mercantil e agrária são-joanense. Seu maior financista e negociante na segunda metade do século XIX, Custódio de Almeida Magalhães, foi também chefe do partido conservador.[317]

Segundo Afonso de Alencastro Graça Filho, os dados censitários sobre a população escrava na região mostram um decréscimo somente na década de sessenta e oitenta do século XIX. Mas no ano de 1861, São João Del Rei ainda era o segundo município em arrecadação de impostos em Minas Gerais, e ainda se notava um movimento comercial superavitário e significativo em termos de exportações mineiras interprovinciais conforme dados de 1854. [318]

Afonso de Alencastro Graça Filho concluiu que o papel de São João Del Rei na intermediação do comércio de subsistência se manteve forte no início da segunda metade do século XIX, apesar dos percalços relatados. Enquanto na década de 1880 sua economia ingressaria num período de menos prosperidade, quando municípios e distritos submetidos à órbita de seu comércio ganharam autonomia com a abertura de estações próprias pela Estrada de Ferro Oeste de Minas, inaugurada em 1881. A participação destacada da elite sul-mineira na vida política esmaeceu-se, portanto, a partir do outono do Império.

Em resumo, ao passo que Lenharo considerou que a Comarca de Rio das Mortes sofreu a diminuição do seu poder econômico e político já no final da primeira metade do século XIX, Graça Filho argumentou que o declínio econômico e político daquela comarca e da economia abastecedora só começou a ocorrer a partir da

---

[317] **Idem**. p. 46-47.
[318] **Ibidem**. p. 47.

década de 1860 e, especialmente, em 1870 e 1880, apesar de sua economia abastecedora ter sofrido, anteriormente, a concorrência de comerciantes de Uberaba e municípios do Sul de Minas.

Portanto, a região sudeste foi durante muito tempo a mais rica de Minas, tendo como base econômica a produção para o abastecimento. Mas foi perdendo a sua importância econômica e política ao longo do século XIX, especialmente com o desenvolvimento da economia cafeeira na Zona da Mata e a concorrência do setor abastecedor, especialmente na região Sul de Minas, em municípios como Campanha, Baependi, Lavras, Passos, Itajubá, Três Pontas, Pouso Alegre, entre outros. Em estudo sobre a estrutura socioeconômica de uma dessas localidades ainda na primeira metade do século XIX, a vila de Campanha, Marcos Ferreira de Andrade[319] afirmou que:

> "a economia sul-mineira esteve assentada em um leque diversificado de atividades, com especial atenção para as agropastoris e a comercialização em praças regionais e interprovinciais. Um grande proprietário escravista poderia ser dono de engenho, pecuarista, produtor de alimentos, dono de lavra e comercializar parte de sua produção nas vilas e nos distritos mais próximos e, em especial, na Corte. A origem da riqueza estava relacionada ao consórcio de várias atividades e, quase sempre, um grande fazendeiro também era negociante."[320]

Nas décadas finais do Império, período que interessa à pesquisa, a região da comarca de Rio das Mortes não tinha mais o mesmo prestígio político e econômico de outrora. Localidades mais ao sul do "Sul de Minas" foram se destacando como zonas que produziam para o comércio de abastecimento interno e agropastoreio - gado, porcos, carneiro, produtos como queijo, toucinho e a produção de fumo.

O historiador Fábio Castilho[321] estudou a transição da mão-de-obra na região Sul de Minas na segunda metade do século XIX e demonstrou que, na década de 1870, aquela zona era a terceira em população ativa e escrava, perdendo apenas para a Mata - com extenso plantel - e Metalúrgica, antiga zona mineradora.[322] Segundo ele, a densidade demográfica da Mata e Sul refletiam as ambições de

---

[319] ANDRADE, Marcos Ferreira de. Campanha da Princesa: formação e expansão de uma vila no Império. In: **Revista Eletrônica de História do Brasil**, v. 6 n. 2, jul.-dez., 2004. p. 104-131.
[320] **Idem**. p. 121.
[321] CASTILHO, Fábio Francisco de Almeida. **Entre a locomotiva e o fiel da balança**: a transição da mão-de-obra no sul de Minas. (1870-1918). Juiz de fora: UFJF, 2009. (Dissertação de Mestrado).
[322] Coletou estes dados do Censo da População Mineira de 1872. **Idem**. p. 25.

mando político das zonas mais dinâmicas que tiveram importância crescente no desenvolvimento das iniciativas governamentais, por ser base política de presidentes de província, deputados e senadores.[323] Segundo Fábio Castilho, por volta de 1870, a produção cafeeira chegou à região sul, provocando modificações naquela economia e, embora o tradicional abastecimento interno não tenha desaparecido, sua importância começava a se reduzir.[324] Mas estas mudanças só começariam a ser sentidas apenas a partir de 1890, com a chegada do trilhos da Companhia Mogiana.

Nas décadas de 1870 e 1880, portanto, se a região sudeste de Minas perdia seu prestígio político, com a concorrência do setor abastecedor do sul de Minas, esta ainda tinha como principal atividade econômica a pecuária, mas os proprietários exerciam atividades diversificadas:

> "investiam na lavoura de café, mas continuavam criando gado – um negócio rendoso e com mercado menos instável, no final do século XIX, a principal atividade econômica local ainda era a pecuária. Além disso, em todas as fazendas, os trabalhadores empregados a partir do sistema de colonato, cultivavam suas roças de alimentos e criavam porcos destinados ao consumo doméstico."[325]

Nesta perspectiva, o desenvolvimento econômico do setor abastecedor na região Sul parece ter prejudicado esta atividade na região Sudeste, na Comarca de Rio das Mortes. Apesar de Afonso de Alencastro Graça Filho demonstrar que não foi tão evidente a decadência da importância econômica e política de São João Del Rei já no início da segunda metade do século XIX, o mesmo autor demonstrou os percalços vividos pelos comerciantes desta cidade já na década de 1850:

> "Embora a sua situação econômica não fosse de decadência, São João Del Rei, em meados do século XIX, teve que enfrentar o poderoso conluio entre o arrematante Francisco José de Mello e Souza, organizador da chamada Companhia do Rio de Janeiro, e os boiadeiros do Sul de Minas para o controle do comércio de carne no matadouro municipal do Rio de Janeiro."[326]

---

[323] **Ibidem**. p. 27.
[324] **Ibidem**. p. 34.
[325] **Ibidem**. p. 41.
[326] **Ibidem**. p. 50.

Segundo Afonso de Alencastro Graça Filho, esta monopolização do mercado de gado alterou a sua rota de comércio e prejudicou especialmente os negociantes de São João Del Rei. Essa nova rota, tendo como principais agentes os criadores de Uberaba e os marchantes-invernistas de Passos e Jacuí, aniquilou a feira de Araxá, onde boiadeiros de Formiga, São João Del Rei, Lavras, Bambuí se dirigiam para a compra de gado. Além disso, fortaleceu a economia do Sul de Minas, dando margem para que pleiteassem a sua separação da província em 1854, proposta que foi duramente atacada por São João Del Rei, que teria sido excluída do arranjo.[327]

Em síntese, apesar da exiguidade de trabalhos sobre o sul e sudeste mineiros, as análises de Alcir Lenharo e Afonso de Alencastro Graça Filho - mais monográficas em relação aos trabalhos de Clotilde de Andrade Paiva, Marcelo Magalhães Godoy, Guilherme Mendes Cunha e João Antônio de Paula - compreendem aquela região como de intenso vínculo com o mercado intra e interprovincial, devido ao desempenho da atividade abastecedora.

Mas a região que mais tem merecido destaque no conjunto da historiografia mineira do século XIX é, sem dúvida, a Zona da Mata. Têm surgido diversos trabalhos que discutem a Zona da Mata e sua importância econômica no conjunto da província, pela expansão da atividade cafeeira ao longo do século XIX.

Se no século XVIII, a Mata apresentava-se como uma "zona complementar"[328] à região mineradora, região de passagem de tropas, "zona proibida",[329] na segunda metade do século XIX, com a consolidação da cafeicultura, o território leste da província começa a se constituir enquanto região do ponto de vista econômico: a mais importante de Minas.[330] Na década de 1870, com sua produção cafeeira foi

---

[327] **Ibidem**. p. 50.

[328] Esta expressão é utilizada por: LAMAS, Fernando Gaudereto, SARAIVA, Luiz Fernando, ALMICO, Rita de Cássia da Silva. A Zona da Mata Mineira: subsídios para uma historiografia. In: **Anais do V Congresso Brasileiro de Pesquisa em História Econômica e VI Conferência Internacional de Pesquisa em História de Empresas.** Caxambu: ABPHE, 2003.

[329] Mônica Ribeiro de Oliveira fez referências a Orlando Valverde, que considerou que foi a fisionomia da vegetação que deu à Mata o seu nome. Era coberta por uma mata compacta que impedia a livre penetração de pessoas, opção deliberada do governo português, para impedir a fuga do ouro. Ver: VALVERDE, Orlando. O estudo regional da Zona da Mata de Minas Gerais. In: **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, 25, jan./mar. 1958. Apud: OLIVEIRA, Mônica Ribeiro. **Op. Cit.**, 2005. Ana Lúcia Duarte Lanna também afirmou que a coroa portuguesa, visando dificultar o contrabando do ouro, impediu a livre construção de vias de comunicação pela província e criou barreiras alfandegárias internas e só com a decadência da mineração é que se criou a possibilidade concreta de seu povoamento. LANNA, Ana Lúcia Duarte. **A Transformação do Trabalho**: a passagem para o trabalho livre na Zona da Mata Mineira, 1870-1920. Campinas: ed. Unicamp, 1988. p. 31.

[330] Mônica Ribeiro de Oliveira afirmou adotar o critério de divisão utilizado por Ângelo Carrara. Segundo este, a classificação do Segundo Distrito Eleitoral Estadual de 1909 dividiu a Mata em três partes: uma ao sul, formada pelos municípios cafeicultores de Mar de Espanha, Além Paraíba,

responsável por mais de 60% da arrecadação. Apesar de corresponder a apenas 5% do território, a Zona da Mata detinha 20% do total da população mineira, concentrava a maior população escrava de Minas,[331] atingindo, já na década de 1850/51, 99% da exportação total mineira de café, como se pode ver pelos dados apresentados por Mônica Ribeiro de Oliveira, sobre a participação das sub-regiões mineiras na produção de café:

Quadro n. 4 Participação proporcional da produção cafeeira por sub-regiões na produção geral da província de Minas Gerais – 1818-1868.

Ano	Zona da Mata	Zona Sul	Resto da Província
1818-19	99,7	0,0	0,3
1842-43	99,9	0,1	*
1844-45	100,0	0,0	*
1847-48	99,8	0,2	*
1850-51	99,8	0,2	*
1867-68	99,7	0,2	*

Fonte: OLIVEIRA, Mônica Ribeiro. **Negócios de famílias**: mercado, terra e poder na formação da cafeicultura mineira - 1780-1870. Bauru: EDUSC, 2005. p. 61.

Outros dados apontados por Mônica Ribeiro de Oliveira corroboram a idéia do crescimento da produção de café e a consolidação da hegemonia econômica da Mata mineira:

Quadro n. 5 Produção de Café em Minas por Decênios.

Ano	**Quantidade exportada por arrobas.**
1818/19	9.739 arrobas.
1829/1830	81.400 arrobas.
1839/40	243.473 arrobas.
1850/51	900.597 arrobas.

Fonte: OLIVEIRA, Mônica Ribeiro. **Negócios de famílias**: mercado, terra e poder na formação da cafeicultura mineira - 1780-1870. Bauru: EDUSC, 2005. p. 61.

Tendo em vista uma quase unanimidade na constatação da importância econômica da região para a província, os autores que debruçaram sobre o estudo da Zona da Mata têm se concentrado em analisar a formação e consolidação da

---

Leopoldina e Juiz de Fora; outra ao centro, formada pelos municípios de Rio Novo, Rio Pomba, Cataguases, Ubá, Muriaé, Rio Branco, Viçosa e Carangola e outra ao norte, reflexo da expansão da fronteira do café, no final do século XIX, formada por Manhuaçu, Abre Campo e Ponte Nova. CARRARA, A. **A Zona da Mata mineira**: diversidade econômica e continuísmo (1839-1909).Niterói: UFF, 1993. (Dissertação de Mestrado). p.44. Apud: OLIVEIRA, Mônica Ribeiro. **Op. Cit.,** 2005.

[331] OLIVEIRA, Mônica Ribeiro. **Op. Cit**., 2005. p. 25.

cafeicultura na região. Mônica Ribeiro de Oliveira[332] sustentou que a proximidade com o núcleo agroexportador sediado no Rio de Janeiro e sua ligação com o porto, por onde se escoava a produção cafeeira, possibilitou certa identificação da Zona da Mata com essa região, não só do ponto de vista econômico, mas também dos pontos de vista social, cultural e político. Entretanto, criticou uma perspectiva clássica na historiografia, elaborada inicialmente por John Wirth,[333] que entendia Minas como um conjunto de partes, composta por diferentes atividades econômicas, um somatório de partes distintas - marcado pela desarticulação entre a região pioneiramente explorada - mineradora, centro da província - e a que se destacaria no século XIX - Zona da Mata e grupos políticos envolvidos em variados conflitos: "Mesmo sendo caracterizada pela desarticulação interna, reflexo de um extremo regionalismo, Minas só se realizou na nação brasileira pelo recorte geográfico, pois se constituía numa reunião de sete partes, projetadas para fora, interligadas e dependentes das unidades administrativas vizinhas."[334]

A hipótese da autora é a de que a Minas Gerais do século XIX não deve ser concebida como um somatório de partes distintas, como imprimiu a lógica do mosaico mineiro, e que não se reduziu a um anexo do sistema econômico centralizado na praça carioca. Como parte integrante do sistema econômico do Centro-Sul, Minas construiu sua identidade com os elementos que lhe eram intrínsecos, que se articularam e se reproduziram no tempo e no espaço. A autora analisou a formação do sistema agrário da Zona da Mata, apontando o trânsito de capitais e elites vindas da mineração e das redes comerciais de duas sub-regiões - a Vertentes - Mantiqueira e Central-Metalúrgica, tradicional região mineradora – que serviriam como base de financiamento à cafeicultura. A cafeicultura da Zona da Mata não teria sido uma simples extensão do sistema agrário fluminense e sim, vinculada à acumulação endógena de capital mercantil.

Em outra perspectiva, Ricardo Zimbrão Afonso de Paula apontou a importância da produção cafeeira da região,[335] mas reafirmou a tese do mosaico mineiro, ao sustentar que no decorrer do século XIX, Minas Gerais configurou-se

---

[332] **Idem**. p. 61.
[333] WIRTH, John. **O fiel da balança**: Minas Gerais na Federação Brasileira, 1889-1937. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1982.
[334] OLIVEIRA, Mônica Ribeiro. **Op. Cit.,** 2005. p. 26.
[335] PAULA, Ricardo Zimbrão Affonso de. Região e regionalização: um estado da formação regional da Zona da Mata de Minas Gerais. In: **Revista de História Econômica e Economia Regional Aplicada** - Vol. 1/Nº. 1 - Jan.- Jul. - 2006.

numa unidade político-administrativa com contornos delimitados, de modo que a sua geografia econômica constituiu-se na soma de diversas regiões com características sociais e econômicas significativamente diferenciadas e pouco integradas entre si. O autor afirmou que o conceito de mosaico mineiro é apropriado à economia mineira do século XIX, por entender que cada região mineira teria se desenvolvido numa linha diferente de tempo, com crescimentos desarticulados e descontínuos, em que estas articulavam muito mais com outras unidades do país com as quais possuíam vizinhança do que com a unidade política que integravam.[336]

Tendo em vista esta concepção de formações regionais desarticuladas, o autor afirmou que foi assim que a Zona da Mata mineira se constituiu como região específica, na esteira da expansão cafeeira do Vale do Paraíba que ultrapassou a fronteira de Minas Gerais. O autor ressaltou ainda que a expansão cafeeira do sul de Minas, principalmente, nos municípios próximos à fronteira com São Paulo, iniciou-se nas décadas de 1880 e 1890. Para ele, neste contexto surgiu a diferenciação entre o café produzido na Mata e o produzido no Sul, pois formações regionais totalmente distintas, onde a expansão cafeeira do sul estava ligada à dinâmica da economia agroexportadora paulista. Apenas a partir da década de 1880 é que a cafeicultura da Mata se desprende da economia cafeeira fluminense, momento importante proporcionado pela criação de um mercado regional de capitais, além do desenvolvimento do setor industrial e acelerada urbanização.[337]

De acordo com Fernando Gaudereto Lamas e outros autores, se durante todo o século XVIII a Zona da Mata permaneceu “acessória” e “complementar” à região mineradora, a partir da segunda metade dos Oitocentos, conheceu a expansão da produção cafeeira que garantiu uma “uniformidade” econômica e regional à Mata, sendo responsável por mais de 60% da produção cafeeira na década de 1870, apesar das divergências intrarregionais.[338]

Segundo estes autores, Mônica Ribeiro de Oliveira minimizou o conceito de “mosaico mineiro”, ao menos para o final do século XVIII e grande parte do XIX, ao afirmar que teria ocorrido intensa migração realizada pelas elites destas várias regiões de Minas. Entretanto, Peter Blasenheim, em uma obra anterior, já havia destacado que parte do povoamento da Zona da Mata mineira teria também se dado

---

[336] **Idem.** p. 11.
[337] **Ibidem**. p. 11.
[338] LAMAS, Fernando Gaudereto, SARAIVA, Luiz Fernando, ALMICO, Rita de Cássia da Silva. **Op. Cit.,** 2003. s/p.

por cafeicultores fluminenses, além das "ondas" de colonização para as partes "centrais" e "nordeste" da Mata.[339] Assim, Fernando Gaudereto Lamas e outros autores entenderam que o povoamento da Mata teria se dado de formas diversas e o seu próprio desenvolvimento durante o século XIX acabaria por reforçar uma grande diferenciação - quer econômica, política ou social - que mantém a idéia do "mosaico mineiro", por ser uma zona com características próprias, embora obviamente ligada à província e ao Império. Segundo os autores, o grande mérito de Mônica Ribeiro de Oliveira foi o de destacar que a cafeicultura não foi uma simples extensão do sistema agrário fluminense e sim, vinculada à acumulação endógena de capital mercantil em Minas.[340]

Como afirmou Peter Blasenheim, durante muito tempo a Zona da Mata constituiu-se como uma "região silenciosa dentro da historiografia de Minas".[341] A tese de que a sua formação estava diretamente vinculada a uma expansão de fronteira agrícola do Vale do Paraíba fluminense fez com que esta região fosse vista como dependente do sistema agrário fluminense. A partir dos anos oitenta e, mais recentemente, vários estudos[342] têm resgatado a importância da Mata como uma região mais desenvolvida do que se pensava, com dinâmica e ritmos próprios e não tão dependente do "centro", o Rio de Janeiro. Sua história passou a ser analisada não mais apenas ancorada nos "modelos" paulistas e fluminenses de formação de sistemas agrários cafeeiros.

Em trabalho que analisou a transformação do trabalho na Zona da Mata, Ana Lúcia Duarte Lanna considerou que nem o fato de ser São Paulo o centro motor da economia cafeeira explicaria o abandono ou desprezo das especificidades regionais na pesquisa empírica e afirmou que, por ser a província mais populosa, a maior importadora de escravos durante todo o século XIX, a segunda maior exportadora de café, Minas era também peça política central no jogo de poder de todo o período.[343]

---

[339] BLASENHEIM, Peter. Uma história regional: A Zona da Mata Mineira - 1870-1906. In: **V Seminário de Estudos Mineiros.** Belo Horizonte: PROEP/UFMG, 1982.

[340] LAMAS, Fernando Gaudereto, SARAIVA, Luiz Fernando, ALMICO, Rita de Cássia da Silva. **Op. Cit.,** 2003. s/p.

[341] BLASENHEIM, Peter. **Op. Cit.**, 1982. Mas esta expressão foi utilizada pioneiramente por: PEDROSA, M.X. **Op. Cit.,** 1962.

[342] LIMA, João Heraldo. **Café e indústria em Minas Gerais 1870/1920**. Rio de Janeiro: Ed. Vozes, 1981; BLASENHEIN, Peter. **Op. Cit.,** 1982; LANNA, Ana Lúcia Duarte. **Op. Cit.**, 1988; GIROLETTI, Domingos. **A industrialização de Juiz de Fora.** Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro, 10(3): 144-202, Maio 1980.

[343] LANNA. Ana Lúcia Duarte. **Op. Cit.,** p. 31.

Como se vê, os estudos recentes sobre a história econômica da Mata mineira apontam para a idéia de que esta região constituiu uma elite econômica que parece ter se formado das migrações de outras zonas, como se vê em Mônica Ribeiro de Oliveira, e das migrações das áreas fluminenses, como afirmam os trabalhos mais clássicos e trabalhos recentes como os de Ricardo Zimbrão Afonso de Paula. A multiplicação de trabalhos recentes sobre esta região, em detrimento dos poucos trabalhos que tendem a investigar o perfil social e econômico das diversas regiões mineiras - com exceção dos trabalhos dos pesquisadores do CEDEPLAR/UFMG - demonstram que as análises da historiografia mineira sobre o período é unânime em considerar esta região como a mais importante para a província, do ponto de vista econômico.

A hipótese que investigo é a de que elite econômica parece ter tido força suficiente para se fazer representar politicamente na Assembléia Legislativa Mineira, local privilegiado para se verificar o pensamento e a ação dos representantes de diversas regiões e da Zona da Mata na formulação de políticas públicas visando à satisfação de interesses regionais. Para isso, analisei o mapeamento das regiões mineiras elaborado por presidentes e deputados provinciais, com o objetivo de verificar quais regiões e atividades econômicas eram privilegiadas pelo governo provincial, tendo em vista o modo como cada uma delas era abordada por estes atores sociais do governo regional.

A descrição do estado da produção agrícola nas diversas regiões de Minas é um tema particularmente presente em diversos relatórios e falas e aponta para um mapeamento da agricultura produzido pelos presidentes, com vistas à criação de uma política econômica centrada no desenvolvimento agrícola. A tentativa de usar uma roupagem tal que o documento pareça imparcial se verifica em diversos momentos, e um dos exemplos típicos dessa tentativa é a estratégia de utilizar discursos de alguns técnicos que viajavam para as diversas zonas, anotando informações a respeito das economias regionais.

Entretanto, deve-se considerar que não era assim tão fácil mapear uma província como a de Minas, principalmente se forem levados em conta fatores como sua extensão, as dificuldades de locomoção, a escassez de quadros burocráticos e o despreparo dos que estavam a serviço das administrações.[344] Por exemplo, os

[344] Em estudo que analisa os relatórios e falas da Presidência da província do Pará, o historiador Jonas Marçal de Queiroz alertou sobre essas dificuldades encontradas pelos presidentes naquela

presidentes reclamavam da falta de informações sobre os diversos municípios. Informações que eles pediam, mas que quase nunca eram dadas pelas câmaras municipais. Mesmo assim, havia por parte dos administradores uma preocupação em identificar as regiões, conhecer e dar a conhecer suas características, potencialidades e dificuldades, propondo soluções para seus problemas a partir dessas informações. Este procedimento estaria em consonância com uma concepção liberal de Estado, na qual o administrador procurava supostamente adotar critérios técnicos para administrar e afastar a ingerência dos particulares nos negócios públicos.

Os relatórios e falas dos presidentes de Minas parecem indicar que havia uma preocupação comum: a de caracterizar as diversas regiões da província em relação ao estado da agricultura, seus pontos positivos e negativos. As informações utilizadas para embasar a caracterização das regiões provinham de estudos técnicos, produzidos por agentes que percorriam a província a pedido do governo. A questão que se coloca é: os presidentes formulavam propostas de políticas públicas a partir de informações técnicas ou produziam estas informações para justificar escolhas feitas segundo critérios políticos?

O estudo do mapeamento da produção econômica elaborada pelos presidentes, além de mostrar a estratégia do governo provincial no sentido de estabelecer os pontos em que a política econômica da administração deveria se ater, permitiu apreender uma regionalização elaborada pelos administradores que demonstra o grau de diversidade da economia mineira no período em estudo.

Já no que se refere ao mapeamento regional elaborado pelos deputados provinciais, percebe-se que também há uma preocupação em definir características, potencialidades e dificuldades das regiões mineiras, mas seus interesses se concentravam nas regiões de onde eram oriundos, os distritos eleitorais por eles representados. Estas descrições geralmente se apresentavam nas justificativas de projetos de lei beneficiando esta ou aquela região, nos momentos de abertura de projetos ou nas discussões acerca da necessidade dos mesmos. Eram descrições que se baseavam no conhecimento mais pormenorizado de suas regiões de origem.

época. QUEIROZ, Jonas Marçal de. **Artífices do Próspero Mundo Novo**: colonos, migrantes e imigrantes em São Paulo e no Pará. (1868-1889). São Paulo: FFLCH/USP, 2005. (Tese de doutorado.)

Eram descrições mais detalhadas, pois conheciam mais a fundo as queixas de seus moradores e tinham forte vínculo e interesse direto no investimento local.

Entre os deputados, as dificuldades encontradas pelos presidentes em mapear as regiões de Minas parecem desaparecer, já que estes políticos demonstravam conhecer muito bem cada parte dos seus respectivos distritos e, de modo geral, das regiões por eles representadas. Na ocasião em que apresentavam seus projetos, uma das principais normas que guiavam a fundamentação desta apresentação era a justificativa da necessidade de tal projeto e, para isso, recorriam a uma descrição da situação econômica e dos problemas daquelas localidades. A partir desta fundamentação de cada projeto, os deputados de outras regiões ficavam a par do que ocorria nas mais diversas regiões e trocavam informações sobre as suas regiões de origem e as demais localidades. Nesta troca de informações, os deputados acabavam por conhecer as potencialidades, as atividades econômicas já existentes e os problemas de diversas regiões da província. Ao contrário do que ocorria com os presidentes, que se queixavam da negligência das câmaras em atender aos pedidos de informações do governo provincial, além de os deputados conhecerem suas regiões, aprenderem com outros deputados sobre o estado econômico das demais regiões, a proximidade das relações que mantinham com os moradores e as câmaras municipais dos seus distritos eleitorais, facilitava este processo.

Cada deputado defendia a seu modo a sua região, seja pelo argumento de que a região era próspera e daria lucros ao governo com o investimento em obras públicas, por exemplo, ou pelo argumento de que a região encontrava-se abandonada e merecia a atenção do governo de Minas e da Assembléia Legislativa Provincial. Essas descrições eram cruciais no convencimento da maioria dos deputados de que determinado projeto de lei era ou não necessário naquele momento, ou se podia ser adiado.

Entretanto, como será analisado, assim como nos relatórios e falas, é possível considerar a existência de um mapeamento que também privilegiava a Zona da Mata e, em alguns momentos, o sul de Minas de agricultura abastecedora, em detrimento do Norte mineiro, por exemplo. Isto porque eram persistentes as queixas de abandono em que se achava essa região de Minas e o excesso de medidas beneficiando a Zona da Mata. Os deputados que questionavam o privilégio dedicado à região norte, quase sempre não conseguiam fazer valer as suas

reivindicações, já que era sempre um consenso da maioria a idéia de que a região que mais lucros rendiam aos cofres públicos deveria ser a mais beneficiada na aprovação de projetos. Ou seja, a região onerada em impostos deveria ser beneficiada pelo governo no atendimento de suas reivindicações. Já uma região pobre como a região Norte, deveria esperar tempos melhores, quando o governo pudesse deixar de investir numa região em que o lucro era certo, para investir num futuro incerto.

Como nosso foco de análise é a inserção das elites políticas mineiras no contexto da política imperial, e considerando a hipótese de que estas elites regionais tiveram um papel importante na consolidação do Estado brasileiro, não seria apropriado descartar o primeiro recorte já existente e construído historicamente e que consiste na divisão política e administrativa da província de Minas Gerais. São aqui válidas as críticas de Ciro Flamarion Cardoso, sobre o uso deste recorte administrativo sem pôr em dúvida a sua validade. Corroboro as afirmações dos autores que se debruçaram sobre o conceito de região[345] e reafirmo que o recorte administrativo não poderia ser o único critério utilizado para apreender a realidade mineira neste período. Mas o fato deste trabalho se debruçar sobre as instituições administrativas e legislativas do governo provincial mineiro e, sobretudo, por se tratar de um trabalho de história política, o uso do recorte político e administrativo não poderia ser descartado.

Mas o segundo e mais importante recorte, tendo em vista o objetivo da pesquisa, surgiu da necessidade de delimitar as regiões internas a Minas. Este recorte foi sendo construído à medida que avançava a análise dos interesses regionais presentes nas fontes estudadas. Estas divisões internas foram delimitadas a partir dos discursos dos presidentes e, especialmente, dos deputados da Assembléia Provincial Mineira. Neste ponto, concordo com a historiadora Cláudia Ribeiro Viscardi, em estudo sobre as elites políticas mineiras na Primeira República, ao afirmar que as delimitações regionais em Minas são delimitações, sobretudo, simbólicas, pois "cada região enfocada possui uma identidade própria, historicamente construída, partilhada por seus habitantes e reconhecida além de

---

[345] Sobre o conceito de região, ver: LINHARES, Maria Yedda, SILVA, Francisco Carlos Teixeira da. Região e História Agrária. In: **Estudos Históricos**, Rio de Janeiro, vol. 8, n. 15, 1995. p. 17-26; CARDOSO, Ciro Flamarion S. **Agricultura, escravidão e capitalismo**, Petrópolis: Vozes, 1979; MATOS, Ilmar Rolhloff de. **O tempo saquarema**. A formação do Estado Imperial. 4ª ed., Rio de Janeiro: Acces, 1999. p. 23-24.

suas fronteiras."[346] Tanto nos anais do Legislativo Provincial mineiro quanto nos relatórios provinciais, há frequentes referências a setores da elite política oriundos desta ou daquela região, comprovando a idéia de que estas divisões internas faziam parte da identidade cotidiana nas relações intraelitistas. Como o objeto de análise neste capítulo contemplou prioritariamente tais relações, esta delimitação interna da província mineira foi fundamental.

A adoção destes dois critérios me permitiu trabalhar com uma noção de região que não se reduziu aos limites administrativos do período estudado, mas levou em consideração as relações estabelecidas entre os diversos agentes sociais no interior da província, na construção de sub-divisões como o "sertão norte mineiro", "a Mata Mineira", o "Sul de Minas" etc. Por fim, importa ressaltar que muitas das regiões existentes no interior da província não aparecerão ao longo do trabalho, exatamente porque não foram consideradas pelos agentes políticos aqui estudados. Não tiveram uma importância política e econômica no contexto dos embates e negociações das elites políticas mineiras no outono do Império.

Deste modo, o uso do enfoque regional se faz necessário, por permitir perceber as falas e projetos dos deputados provinciais e os relatórios e falas presidenciais enquanto instrumentos de defesa de determinados interesses políticos. Os presidentes da província produziram uma regionalização baseada na idéia da existência de uma diversidade regional, mas hierarquizaram essa diversidade de modo a mostrar a preferência pela agricultura cafeeira de exportação, presente na Zona da Mata mineira. Essa contradição mostrou-se apenas aparente, na medida em que o discurso político dos presidentes buscava evidenciar uma diversidade que não poderia ser negligenciada, sob pena de ter seu discurso questionado pelos representantes da Assembléia Legislativa mineira, a quem os relatórios e falas eram dirigidos.

No entanto, percebi que os presidentes, muitas vezes, descreviam tal diversidade, mas se dedicavam especialmente a elaborar propostas referentes aos possíveis problemas vividos na produção agrícola monocultora para exportação da Zona da Mata. É necessário ressaltar, no entanto, que alguns presidentes – apesar de constituir minoria - se dedicaram às outras regiões de Minas, como foi o caso dos presidentes Joaquim José de Sant'Anna em relatório de 1873, e Antônio Gonçalves

---

[346] VISCARDI, Cláudia Maria Ribeiro. Elites políticas em Minas Gerais na Primeira República. In: **Estudos Históricos,** Rio de Janeiro, vol. 8, n. 15, 1995. p. 39-56.

Chaves, em relatório do início da década de 1880. Estes dois casos serão analisados no decorrer do capítulo.

Já no que se refere aos anais, o fato de não se tratarem de um relatório previamente elaborado, mas da transcrição de debates que ocorriam na Assembléia, já torna singular o conteúdo destas fontes. A contrário dos relatórios presidenciais, que são vestidos de uma suposta imparcialidade, nos anais aparecem claramente tanto os embates, as divergências de opiniões e interesses na defesa de benefícios para as regiões representadas pelos deputados, como também o modo como se delineia a intrincada rede de relações e negociações tecidas por setores das elites das diversas regiões mineiras em busca da aprovação de seus projetos.

É possível perceber o conflito entre as regiões pobres e ricas na definição dos gastos e decretações dos impostos. Mas a aprovação de muitos projetos que tendiam a beneficiar as regiões mais ricas prevalecia, na grande maioria das vezes. Não obstante os conflitos, os deputados da maioria conseguiam formar uma coalizão que sintetizava a idéia de que as regiões que mais lucros rendiam para os cofres públicos devia ser a mais beneficiada. Votavam, portanto, inúmeros projetos tendentes especialmente a beneficiar a Zona da Mata, e, por vezes, também o Sul de Minas. A regionalização apreendida nos anais da Assembléia Provincial permitiu perceber, portanto, quais regiões eram mais beneficiadas por serem as mais ricas da província, e quais reclamavam insistentemente, e em vão, a atenção dos poderes públicos de uma província em que se diziam órfãos.

2. Região mineradora.

A atividade de extração de ouro concentrou-se na zona denominada pelos historiadores como Central-Metalúrgica e abrangia antigas cidades como Mariana, Ouro Preto, Caeté, Sabará, dentre outras. Já a atividade de extração do diamante, concentrou-se na região de Diamantina, no norte da província. De acordo com Francisco Iglesias, o número mínimo de privilégios de invenções úteis referentes à mineração aurífera é apenas um dos muitos argumentos que confirmam o desinteresse nesta atividade:[347]

[347] IGLESIAS, Francisco. **Op. Cit.**, 1958.

Quadro n. 6 Privilégios de Invenções e Itens a que se referem no ano de 1873.

Itens a que se referem os Privilégios.	Número de Privilégios de Invenções.
Agricultura	59
Obras Públicas	16
Limpeza da cidade	5
Ferrovias	7
Indústria fabril	59
Navegação	12
Diversos	53
Mineração	3

Fonte: José Fernandes da Costa Pereira Júnior – Relatório Negócios da Agricultura, 1874, Anexo E. Apud: IGLESIAS, F. **Política Econômica do Governo Provincial Mineiro**. Rio de Janeiro: Instituto Nacional do Livro, 1958.

Um fator que contribuía para este desânimo, segundo o autor, era o comportamento dos particulares que recebiam licenças do governo para explorações. Segundo ele, estes particulares contentavam-se, quase sempre, em obter a licença do governo para explorações e adiavam indefinidamente o exercício do direito de que dispunham, ou não se empenhavam no trabalho, o que fez um ministro do Império afirmar ser "problemática a riqueza do nosso subsolo".[348]

Os administradores mineiros tinham um pensamento semelhante ao dos Ministros da Agricultura analisados por Francisco Iglesias no que se refere à mineração aurífera. Em seus relatos, a extração do ouro é uma atividade que parece incitar pouco interesse. Na verdade, na maioria das vezes, quando esses relatos aparecem, são sucintos - não mais do que um ou dois parágrafos. Além disso, quando tratam da situação de tal atividade, os administradores descrevem o seu estado de decadência, mas não discutem soluções que pudessem permitir a sua recuperação. Dos que tratam desta atividade, apenas os administradores Antônio Gonçalves Chaves, Carlos Augusto de Oliveira Figueiredo, Venâncio José de Oliveira Lisboa e Antônio Teixeira de Souza Magalhães descreveram os problemas da mineração, apesar de não indicar possíveis soluções para o futuro desta atividade.

Ao falar sobre a estatística da produção anual da extração de ouro, Antônio Gonçalves Chaves[349] destacou que não havia dados sobre o ouro que era extraído

[348] Rodrigo Augusto da Silva – Relatório Negócios da Agricultura, 1887, p. 66. Apud: IGLESIAS, Francisco. **Op. Cit.**, 1958. p. 96.
[349] CHAVES, Antônio Gonçalves. **Fala de 1883.** p. 73.

por faiscadores,[350] aparecendo somente o ouro extraído por algumas companhias inglesas e mesmo sobre a maioria dessas companhias não havia informações sobre a sua produção, pois os guardas-mores das minas, a quem era incumbida a concessão de datas minerais e respectiva fiscalização, não prestavam nenhum esclarecimento ao governo.

Do mesmo modo, Carlos Augusto de Oliveira Figueiredo[351] afirmou que requisitou os necessários esclarecimentos sobre o estado da mineração não só das câmaras municipais, como das empresas nacionais e concessionários de privilégios para explorações, mas apenas alguns responderam e informaram somente sobre os meios que empregavam para prosseguir nos trabalhos minerais, sem descreverem o processo aproveitado para o desenvolvimento da indústria. Assim como Antônio Gonçalves Chaves, este administrador argumentou que todas as empresas e concessionários de lavras de ouro se calavam diante dos pedidos de informações, o que tornou difícil uma estatística relativa à semelhante produção. Dos dados prestados pelas poucas câmaras que as ministraram, o presidente verificou que a mineração em alguns lugares já estava abandonada e em outros lugares decaía progressivamente.[352]

Dez anos antes, em 1873, Venâncio José de Oliveira Lisboa[353] já qualificava a mineração aurífera como fracassada. Segundo ele, esta indústria já teria produzido grandes lucros, mas naquele momento estava decadente. A riqueza depositada na superfície do solo já havia sido extraída e os jazigos minerais dependiam de grandes recursos para sua exploração. Segundo o administrador, as companhias inglesas que operavam não conseguiam mais os resultados fabulosos alcançados do passado. Afirmou este presidente:

> "A sedução de lavras de ouro e diamantes, que atraía a população outrora para esta província, é hoje a causa de seu estado estacionário na zona aurífera; a riqueza superficial esgotou-se; e os jazigos minerais dependem de grandes recursos para sua exploração.
>
> Os lucros fabulosos colhidos da mineração do ouro antigamente têm decrescido a ponto, que mesmo as poderosas libras esterlinas das companhias inglesas não têm podido obter resultados correspondentes, e acham-se algumas em liquidação.

---

[350] Refere-se àqueles que extraíam o ouro aluvial – depositado no leito dos rios – e que dispensava grandes investimentos financeiros.
[351] FIGUEIREDO, Carlos Augusto de Oliveira. **Fala de 1887.** p. 72.
[352] **Idem**. p. 72.
[353] LISBOA,Venâncio José de Oliveira. **Relatório de 1873**. p. 20.

> Este quadro deveria convencer os mineiros que é tempo de convergir suas vistas para outro gênero de trabalho, aplicando-se principalmente à lavoura, fonte primordial da riqueza pública e particularmente agrícola."[354]

Enfim, o presidente Venâncio José de Oliveira Lisboa parece utilizar-se da descrição do estado da atividade mineradora para fazer uma "propaganda" da importância da agricultura para o desenvolvimento da província, e não propriamente para falar da mineração, dos seus benefícios ou de seus problemas e possíveis soluções. Também o presidente Antônio Teixeira de Souza Magalhães[355] afirmou que a mineração "em alguns lugares estava toda abandonada e em outros lugares decaía progressivamente".[356] É interessante notar que após criticar a atividade mineradora, o presidente citou número considerável de companhias inglesas de mineração estabelecidas desde 1828 até o ano de 1873,[357] apesar de não prestar mais informações sobre o funcionamento e a produção dessas companhias:

Quadro n. 7 Companhias Inglesas de Mineração Estabelecidas entre 1828-1873.

1ª - estabelecida em 1828.	Associação de mineração brasileira em Macaúbas e Serra de Cocais, município de Santa Bárbara.
2ª - estabelecida em 1830.	Companhia de S. João Del Rei (limitada) estabelecida em Morro Velho, com um ramal nas minas do Gaia, Gabirobas e Mato Virgem, município de Sabará.
3ª - estabelecida em 1862.	Companhia d'Este El-Rei estabelecida nas minas do Capão e Emília no município de Sabará. Atualmente suas operações são nas minas da Paciência e S. Vicente, município de Ouro Preto.
4ª - estabelecida em 1863.	Companhia Dom Pedro Norte d'El Rei estabelecida no Morro de Sant'Anna e Maquine, município de Mariana.
5ª - estabelecida em 1864.	Companhia Anglo Brasileira estabelecida na Passagem, município de Mariana.
6ª - estabelecida em 1864.	Companhia da roça Grande e Gongo Soco, município de Caeté.
7ª - estabelecida em 1865	Companhia de Santa Bárbara estabelecida na mina do Pari, município de Santa Bárbara.
8ª - estabelecida em 1865.	Companhia de S. Vicente estabelecida nas minas da Paciência, Morro das Almas e Capanema, município de ouro Preto. Esta companhia tem também um estabelecimento separado nas minas do Brucutu, município de Santa Bárbara.

[354] **Idem**. p. 20.
[355] MAGALHÃES, Antônio Teixeira de Souza. **Relatório de 1887.** p. 23. Antônio Teixeira de Souza Magalhães era natural de Minas Gerais e foi vice-presidente da província em 1887. Fonte: Anais da Assembléia Legislativa Provincial de Minas Gerais (1870-1889).
[356] **Idem**. p. 23.
[357] LISBOA, Venâncio José de Oliveira. **Op. Cit.,** 1873. p. 20.

9ª - estabelecida em 1867.	Companhia do Taquaril estabelecida nas minas de Taquaril e Ponte Grande, município de Sabará.
10ª -	Companhia Brasileira Geral estabelecida nas minas de Santana, Conceição e Serra da Itabira, município de Itabira.
11ª - estabelecida em 1869.	Companhia Bragança estabelecida no Morro do Tabaco, arraial da Itabira do Campo, município de Ouro Preto.
12ª - estabelecida em 1871.	Companhia Cuiabá estabelecida nas minas de Cuiabá, Fonte Grande, Bahú e Terra Vermelha, município de Caeté.
13ª - estabelecida em 1871.	Companhia Anônima Inglesa estabelecida nas Minas do Bahú e Goiabeiras, no distrito de S. João do Morro Grande, município de Santa Bárbara.
14ª - estabelecida em 1873.	Companhia *Consols* Brasileira estabelecidas nas minas de Romão, em Antonio Pereira, município de Ouro Preto.

Fonte: LISBOA,Venâncio José de Oliveira. **Op. Cit.** 1873. p. 20.

Infelizmente, não possuo dados sobre o volume da extração de ouro nestas companhias. Parece existir certa rivalidade entre estas empresas inglesas e o governo provincial, pois todos os administradores são categóricos em afirmar que as companhias não respondiam aos pedidos de informações por parte da Presidência da província. Também entre os deputados, há fortes críticas a essas companhias.[358]

É interessante notar que, no mesmo relatório em que o presidente Venâncio de Oliveira Lisboa apontou a existência de quatorze empresas inglesas agindo na extração do ouro em região tradicionalmente conhecida pela glória e esplendor dos tempos auríferos do século XVIII, e mesmo afirmando não conhecer a estatística da produção de ouro dessas companhias, o presidente afirmava que o investimento dessas empresas não vinha obtendo os lucros correspondentes aos seus esforços. Enfim, é possível traçar um perfil dos relatos sobre a mineração aurífera pelos administradores que converge no sentido do descrédito generalizado no que tange à importância desta atividade e, consequentemente, da região tradicionalmente mineradora.

Quando não descreviam um estado de decadência, os presidentes apenas se permitiam dar informações sobre as nomeações e demissões dos cargos de guardas-mores das minas ou se preocupavam em justificar a ausência de informações sobre tal atividade a partir da crítica às câmaras municipais que não

[358] Em 1875, foi aprovada a lei do imposto sobre o ouro. Em 1876-1877, ela deveria ser colocada em vigor, mas as companhias inglesas se negaram a pagar este imposto. A disputa prolongou-se durante vários anos. As companhias inglesas valeram-se do Ato Adicional para justificar o não pagamento do imposto. Por ser um tributo cobrado por uma riqueza extraída do subsolo, não deveria ser um imposto provincial. Os deputados não concordavam que essas companhias continuassem a extrair riquezas do subsolo mineiro, sem repassar nenhum benefício em forma de imposto para os cofres provinciais.

retornavam os pedidos de informações da presidência. Ou seja, parcela considerável dos presidentes que se referiam à mineração aurífera, ou se detinham em apenas informar sobre a nomeação ou demissão de funcionários das minas, ou dedicavam interesse talvez menor, afirmando que não possuíam informações sobre tal atividade. Colocavam a responsabilidade pela escassez de dados nas mãos de outrem ou se dedicavam a destacar o estado de decadência de tal atividade, sem propor soluções. Ao contrário, propunham que outro ramo de atividade fosse colocado no tema das políticas públicas do governo provincial.

Dentre esses relatos, Venâncio José de Oliveira Lisboa expressou claramente essa preocupação, ao fazer uma defesa da agricultura enquanto atividade primordial ao desenvolvimento de Minas, exatamente num momento em que discutia o estado da extração de ouro. Mesmo nos trechos referentes à mineração, há um princípio comum na postura dos presidentes quando o assunto era o desenvolvimento mineiro: a idéia de que a agricultura era a única atividade criadora de riqueza e que, por isso, toda política econômica deveria orientar seus investimentos para esta atividade.

O tema da mineração, de um modo geral e, especialmente, da extração do ouro, quase não aparece nos debates da Assembléia Provincial. Também não há interesse por parte dos deputados das diversas regiões mineiras por esta atividade, tendo em vista o número irrisório de projetos de lei apresentados visando ao benefício desta região. Apenas em uma apresentação de projeto sobre a construção de ferrovia ligando a capital Ouro Preto à ferrovia D. Pedro II, projeto este aprovado em terceira discussão na Câmara dos Deputados e que seria ainda votado pelo senado brasileiro, há uma única alusão à "legendária Ouro Preto" e às riquezas minerais de sua região, e de municípios como Itabira e vizinhanças. Em sessão de 7 de agosto de 1882, o deputado João Pedro Moretzsohn,[359] membro do Partido Liberal e representante do 1º distrito, pedindo a redação de uma indicação ao senado brasileiro a respeito deste projeto, considerou impossível que a capital de tão importante província, tão intimamente ligada a do império por suas relações comerciais, deixasse de possuir este "importante melhoramento."[360] Dez dias depois, em outra sessão da Assembléia Provincial,[361] o deputado José Cesário de Miranda

[359] AALPMG, **Sessão de 03 de Agosto de 1882.** p. 16.
[360] AALPMG, **Sessão de 7 de Agosto de 1882.** p. 61 a p. 62.
[361] AALPMG, **Sessão de 17 de Agosto de 1882.** p. 146.

Ribeiro,[362] representante do 10º distrito, ao defender a construção deste ramal ferroviário, descreveu a região pelas suas "variadas riquezas minerais", citando também os municípios de Itabira e vizinhanças como zona de:

> "(...) riquezas não só latentes, mas à flor de seu opulento solo, elas só aguardam o auspicioso momento em que a atividade industrial e o espírito mercantil venham, com seus recursos poderosos, explorá-las e entregá-las às exigências do consumo."[363]

Em documento direcionado ao senado brasileiro, este deputado mineiro asseverou que o desenvolvimento para a indústria extrativa desta província, "indústria que, de há muito, deverá ter-lhe desenhado, no meio da variedade dos seus produtos, a sua feição característica, como seu nome recomenda", [364] depende da sabedoria do senado em aprovar a construção de um ramal da ferrovia entre Ouro Preto e a D. Pedro II.[365] Na verdade, o elogio às riquezas do solo na região central de Minas parece-me mais um argumento para convencer o senado imperial da importância de Ouro Preto, por ser capital de Minas, e da possibilidade de desenvolvimento da região com a construção da ferrovia. Daí a necessidade de remeter ao passado de riquezas da "legendária Ouro Preto".[366]

Em Sessão de 18 de Setembro de 1882, o deputado padre Venâncio Ribeiro de Aguiar Café, representante do 18º distrito, no nordeste de Minas,[367] ao defender a construção de uma ferrovia que, sairia do vale do Piracicaba e passaria pelas cidades de São Miguel, Serro, Diamantina, Suaçuí, pediu que não fosse abandonada a rica região que iniciava em Ouro Preto, em direção ao vale do Rio Doce e Norte mineiro. Apesar de seu projeto interessar muito mais ao norte de Minas, o deputado afirmou:

> "Demais da agricultura, que em muita parte já não cede seus direitos, não ouvimos nós os brados de desafio dessa incalculável massa de minérios, a qual mais rico, que nos invocam? Não sentimos que todas essas riquezas

---

[362] José Cesário de Miranda Ribeiro foi deputado provincial pelo 10º distrito nos biênios de 1882-1883 e 1884-1885. Fonte: Anais da Assembléia Legislativa Provincial de Minas Gerais.
[363] **Idem**. p. 146.
[364] **Ibidem**. p. 146.
[365] **Ibidem**. p. 146.
[366] **Ibidem**. p. 146.
[367] O deputado Venâncio Ribeiro de Aguiar Café foi deputado provincial no biênio de 1882-1883. Afirmou ser do nordeste de Minas, do 18º distrito. Fonte: AALPMG, **Sessão de 20 de Julho de 1882**. p. 3; AALPMG, **Sessão de 18 de Setembro de 1882**, p. 446.

> minerais, tanto ou mais que as vegetais, provocam as nossas atenções e pedem-nos as não depreciemos?! Fundições do Piracicaba, a industriosa Itabira, cultura dos intermediários municípios, riquezas rebanhais da Conceição, minas auríferas de toda a mata, não estão ai a acenar-nos por este viaduto de seivas, que lhes iremos injetar?"[368]

Afora estas considerações dos deputados Moretzsohn, Miranda Ribeiro e Venâncio Café, acerca da defesa da construção de uma ferrovia na zona central mineradora, região onde se encontrava a capital, é muito incomum que os deputados se preocupassem com esta atividade e esta região de Minas. Havia ainda a idéia de que o solo da região era impróprio para a agricultura, devido ao desgaste provocado pela mineração, o que afastava qualquer esperança de futuro promissor para a economia da decadente zona mineradora. Assim como os administradores, os deputados estavam mais preocupados com o estado da agricultura desenvolvida na Mata mineira.

Mesmo assim, foi possível apreender as vozes solitárias de alguns deputados que, nascidos naquela região, não se conformavam em ver o seu passado de fausto e glória transformar-se num presente de pobreza e abandono. Em sessão de 1884, o deputado Manoel Faustino Corrêa Brandão - nascido e residente na cidade de Mariana[369] - afirmou estar preocupado com o futuro daquela cidade, sede de um município pobre, com o solo quase estéril, tendo como única região produtora agrícola a freguesia de Barra Longa, que naquela ocasião, pedia o desmembramento e anexação ao município de Ponte Nova, este último pertencente à zona da Mata mineira.[370] A zona localizada a oeste do município de Mariana era toda composta de "terras exaustas de força, porque a mineração tem-lhe tirado toda a parte nutritiva," e a parte que ainda podia prestar-se à agricultura, achava-se cansada pelos métodos tradicionais de uso da terra.[371]

Em outra sessão, o mesmo deputado apresentou um projeto que, se aprovado, garantiria juros para a fundação de uma fábrica de tecidos em Mariana.[372] Como não era possível desenvolver a agricultura em um solo que, por mais de um

---

[368] AALPMG, **Sessão de 18 de Setembro de 1882.** p. 447-449.
[369] Manoel Faustino Corrêa Brandão nasceu na cidade de Mariana e foi deputado provincial nos seguintes biênios pelo 2º distrito: 1880-1881, 1882-1883, 1884-1885. Dados extraídos dos Anais: AALPMG, **Sessão de 31 de Julho de 1882**, p. 6; AALPMG, **Sessão de 13 de Agosto de 1884.** p. 117.
[370] AALPMG, **Sessão de 25 de Agosto de 1884.** p. 259.
[371] **Idem**. p. 259.
[372] AALPMG, **Sessão de 23 de Setembro de 1884**. p. 522-524.

século fora empobrecido com a extração do ouro, a opção era desenvolver uma fábrica de tecidos na cidade. Mas seu projeto fundamentava-se muito mais na idéia de que sua execução seria um amparo à "velha cidade" do que na noção de que traria vantagens para os cofres públicos, sendo um projeto promissor. Segundo o deputado, este projeto era de tal importância para aquela localidade que encerrava a vida da cidade de Mariana e de municípios vizinhos, pois havia muita gente naquela região que procurava uma ocupação, um "trabalho honesto e regular" e não encontrava:

> "A cidade de Mariana, assim como o seu município e aqueles que o circundam mais de perto, atraídos por suas ricas jazidas de ouro, invertendo a ordem natural do trabalho, abandonaram esta indústria (agricultura) e dedicaram-se quase e exclusivamente à mineração.
>
> Resultou daí que seus terrenos se estragaram; as primeiras camadas de terra, que são a parte fértil, aquela que serve de nutrição as plantas, desapareceram pelas continuadas correntes de águas necessárias para o uso da mineração."[373]

O deputado padre Cândido Alves Pinto de Cerqueira, representante da Zona da Mata, natural e morador da cidade de Pomba,[374] também defendeu o projeto. Afirmou que Mariana achava-se em condições excepcionais, era um município pobre, e por isso, precisava pedir incentivo aos poderes públicos para desenvolver sua indústria, "para prover de pão a um grande número de seus habitantes, (...) que ali vive sem recursos, na miséria mesmo, por falta de trabalho."[375] Também o deputado Diogo Luís de Almeida Pereira de Vasconcelos, natural e morador da cidade de Mariana, afirmou que "semelhantes a todas as fundações centrais, iguais na sorte a todos os núcleos de primeiro povoamento",[376] Mariana experimentava as vicissitudes das cidades que se estabeleceram à custa da indústria extrativa:

> "Esgotados os mananciais, a vida desfalece; e a riqueza vai pouco a pouco cedendo o passo à pobreza, até que se mude o trabalho e se transformem os processos de subsistência.

---

[373] **Idem**. p. 523.
[374] Cândido Alves Pinto de Cerqueira foi deputado provincial pelo 8º distrito, nos seguintes biênios: 1884-1885; 1886-1887. Ver: AALPMG, **Sessão de 08 de Agosto de 1884.** p. 96; AALPMG, **Sessão de 19 de Agosto de 1884.** p. 189; AALPMG, **Sessão de 11 de Agosto de 1884.** p. 79; AALPMG, **Sessões de 1886.** p. 21-22, p. 75, p. 92-94, p. 101.
[375]AALPMG, **Sessão de 23 de Setembro de 1884**. p. 523-524.
[376] **Idem**. p. 809-810.

> É, Sr. Presidente, o que se pede. A velha cidade, que educou a província, o berço de nossa civilização, comparece perante esta assembléia, e, argumentando, com direito de mãe, exige: não uma esmola que pese; mas um meio de trabalho que he. retempere as forças e aumente a própria riqueza industrial da província. (Apoiados; muito bem.)
>
> (...) De que necessita Mariana, como todas as cidades antigas de Minas, é de indústrias, que venham substituir a mineração.
>
> Quando vejo, Sr. Presidente, Mariana, Caeté, Itabira, S. José, S. Bárbara, Cocais e tantas outras povoações antigas, pouco a pouco apertadas pela solidão, despovoando-se, caindo aos pedaços, sinto n'alma uma funda e larga melancolia, e medito como possam renascer de nossos esforços nestes horizontes as alegrias de uma aurora redentora."

Tendo em vista este quadro de pobreza na região central de Minas, o deputado Diogo de Vasconcelos afirmou não compreender porque um projeto com um objetivo de amparar a "velha cidade" merecia tanta impugnação dos demais membros da Assembléia, quando o correto seria dar a todas as "cidades antigas um elemento reparador de tantas forças esterilizadas e um remédio eficaz a tanta indigência que já existe."[377]

Como se vê, o projeto apresentado pelo deputado Manoel Faustino Corrêa Brandão encontrou quem o defendesse, inclusive um deputado da Zona da Mata. No entanto, a maioria dos membros da Assembléia não via com bons olhos investir o dinheiro público em uma região pobre e de futuro duvidoso. Ainda mais, tendo em vista que já existia uma indústria manufatureira em desenvolvimento em várias regiões da província. Antônio Joaquim Barbosa da Silva, natural da cidade de Pitangui e morador da cidade de São José de Além Paraíba, argumentou que a indústria manufatureira vinha se desenvolvendo em algumas localidades somente pela iniciativa individual e sem nenhuma proteção do governo. Não fazia sentido, portanto, estabelecer um monopólio a favor de uma fábrica em detrimento das já existentes.[378] A maioria dos projetos costumava ser aprovado em primeira discussão, deixando as críticas ou o veto dos deputados para a segunda fase do debate. Mas este já encontrou resistências logo na primeira discussão. Recebeu críticas e, mesmo assim, ainda conseguiu um empate na primeira votação. Mas, ao final, a Assembléia acabou por não aprovar a fundação da fábrica de tecidos em Mariana e prevaleceu o argumento de Antônio Joaquim Barbosa da Silva.

---

[377] **Ibidem**. p. 809-810.
[378] AALPMG, **Sessão de 23 de Setembro de 1884**. p. 524.

Nos anais da Assembléia Provincial Mineira, o tema da mineração de ferro assumiu um interesse maior do que os atinentes à extração do ouro e do diamante no período estudado. O debate concentrou-se nos anos de 1878-1879 e 1880-1881 - 22ª e 23ª legislaturas - em projeto referente a um pedido de garantia de juros de João Antônio Monlevade para melhoramentos da fábrica de ferro situada em Santa Bárbara, no vale do Piracicaba, na região central de Minas. Além da intenção do governo em incentivar essa indústria, o debate demonstrou que existiam muitas localidades na região central que se dedicavam "de modo artesanal" a esta atividade.

O projeto foi apresentado e assinado pelos deputados José Antônio da Silveira Drumond, Teófilo Benedito Ottoni e Martinho Álvares da Silva Contagem. José Antônio da Silveira Drumond era morador de Itabira, representante do 3º distrito, onde se localizavam as paróquias de Conceição do Mato Dentro, Cocais, Bom Jesus do Amparo, Riacho Fundo e, inclusive, Santa Bárbara, cidade que seria favorecida com o projeto em questão. Já o deputado Martinho Álvares da Silva Contagem era morador da cidade de Pitangui[379] e Teófilo Ottoni residia no norte de Minas. Na sessão de 29 de outubro de 1879, quando os deputados apresentaram o projeto que estabelecia um alto forno numa fábrica visando melhorar a produção de ferro,[380] mostraram dados apresentados por Gorceix[381] ao presidente Manoel José Gomes Rebello Horta sobre a importância da indústria de ferro em relação às outras indústrias, o estado de atraso em que se achava a província no que se refere aos processos de fabricação e os meios adequados ao melhor aproveitamento das jazidas em Minas, consideradas as mais ricas do mundo. O relatório do professor Gorceix justificava a necessidade do estabelecimento do método do *forno alto* ou *forno catalão* na província, afirmando que ampliaria a produção e que a agricultura não teria de "lutar com as dificuldades provenientes de falta de instrumentos de lavoura."[382]

Os deputados demonstraram que a extração de ferro vinha apresentando desenvolvimento considerável no decorrer dos anos, apesar dos métodos

---

[379] Martinho Álvares da Silva Contagem foi deputado provincial no biênio de 1878-1879 e morava na cidade de Pitangui. AALPMG, **Sessão de 19 de Dezembro de 1879**. p. 487.
[380] AALPMG, **Sessão de 29 de Outubro de 1879.** p. 70.
[381] Claude Henri Gorceix, que foi Assistente de Geologia na Escola Normal Superior da França, fundou em 1874 a Escola de Minas de Ouro Preto, a pedido de D. Pedro II. Foi professor e diretor desta Escola.
[382] **Idem**. p. 70.

tradicionais utilizados nos processos de extração do minério. Segundo o deputado José Antônio da Silveira Drumond, não bastasse todas as demonstrações da importância deste projeto, o peticionário era uma pessoa que tinha conhecimentos técnicos sobre o assunto, devido aos anos de experiência decorrentes da fábrica que foi montada por seu pai no mesmo município e que já exportava produtos em grande quantidade. Sua produção seria ainda maior, não fosse os métodos tradicionais utilizados:[383]

> "E me parece, Sr. Presidente, que devemos de modo possível animar uma tentativa que promete desenvolver tão grande melhoramento entre nós. Que a indústria de ferro precisa de prontos melhoramentos, e tal qual se acha nesta província não pode deixar de ser ruinosa, todos sabem, e o declara com toda proficiência o distinto Sr. Professor Gorceix, no seu relatório. (apoiados).
>
> Eu sou de um município onde esta indústria se acha até certo ponto desenvolvida; sei por experiência que ela, tal qual se acha, só tem trazido prejuízos aos que a tem empreendido. (apoiados)."[384]

O deputado Francisco Bernardino Rodrigues Silva,[385] representante do 3º distrito eleitoral, analisou o relatório do professor Gorceix e concordou com as causas apontadas que embaraçavam o desenvolvimento da indústria de ferro. Descreveu algumas observações feitas pelo professor Gorceix no que se refere ao estado desta atividade. Afirmou que, à medida que se afastava do vale do Piracicaba, onde prosperava a indústria do ferro, embora em estado embrionário, os processos tornavam-se cada vez mais primitivos. A solução seria substituir em toda parte o sistema tradicional utilizado (os cadinhos) pelo sistema catalão (o alto forno), além de outras máquinas importantes para ampliar a produção. Assim, o custo do ferro reduzir-se-ia a menos da metade e o lucro dobraria. Apesar dos métodos tradicionais, o deputado foi otimista em relação à siderurgia na província:

> "A indústria do ferro assenta já sólidas fundações nesta província. Seria mesmo incrível, pouco possível, que em um país onde o ferro existe em tamanha abundância, em condições tão vantajosas, os olhos do homem, do possuidor do solo, que é inteligente, não se reduzissem por semelhante aspecto, e não fosse o trabalho procurar recursos preciosos, quando em todas as partes do mundo, e desde tempos tão remotos, tantas e tantas

---

[383] AALPMG, **Sessão de 21 de Novembro de 1879.** p. 324.
[384] AALPMG, **Sessão de 03 de Dezembro de 1879.** p. 578.
[385] AALPMG, **Sessão de 12 de Dezembro de 1879.** p. 451-454.

gerações tem achado na indústria do ferro meios de vida e subsistência e elementos para a formação de capitais avultadíssimos.

A indústria do ferro na província aprofundou raízes, que vão longe. *A estatística nos dá conta de mais de 120 fábricas*."(grifo meu)[386]

Segundo Francisco Bernardino Rodrigues Silva, muitas dessas fábricas de ferro existentes na província prosperavam e o próprio pai do peticionário, o "Sr. Monlevade velho", enriqueceu com esta indústria, sem contar com qualquer auxílio dos poderes provinciais. Convinha aos poderes públicos, portanto, aperfeiçoar os processos do fabrico do ferro.

Mesmo assim, o projeto encontrou resistência de alguns deputados. José Cândido Costa Sena, por exemplo, apesar de ser representante do 3º distrito,[387] não concordou com a aprovação do projeto. Isto porque, segundo ele, o método do alto forno - método mais aperfeiçoado de preparar o ferro - usado na Europa ainda não convinha a Minas, pois exigia um capital avultado e dispendioso pessoal técnico e produziria tal quantidade de ferro que não seria possível exportar pelas vias de comunicação que a província possuía.[388] Ainda segundo José Cândido Costa Sena, a maior parte das fábricas já existentes seria suplantada por essa empresa favorecida, que mais tarde também havia de sucumbir à falta de exportação dos seus produtos.

Em outra sessão, asseverou José Cândido Costa Sena que, ao invés de beneficiar apenas uma fábrica, o governo provincial deveria trazer professores da Europa que fundassem forjas em diversas zonas da província, que pudessem servir de modelo para todos os fabricantes.[389] E afirmou que, se tivesse certeza que a Assembléia votaria tal medida, ele não se oporia ao projeto de João Monlevade:

"Disse e repito; voto contra o projeto que concede ao Sr. Monlevade garantia de juros sobre o capital de 300 contos, destinado a melhorar sua fábrica de ferro, não porque ache esse compromisso oneroso aos cofres da província, (...) voto contra ele para protestar contra o monopólio e não concorrer para que, sem um poderoso motivo de interesse público, se vá arrancar a um grande número de nossos patrícios o seu meio honesto de subsistência, em beneficio de um só indivíduo ou de uma sociedade industrial; quando nos seria mais fácil, mais democrático e menos dispendioso trazer os

---

[386] AALPMG, **Sessão de 12 de Dezembro de 1879.** p. 451-454.
[387] Foi deputado provincial pelo 3º distrito no biênio de 1882-1883. AALPMG, **Sessão de 31 de Julho de 1882.** p. 6.
[388] AALPMG, **Sessão de 1º de Setembro de 1881.** p. 218.
[389] AALPMG, **Sessão de 19 de Dezembro de 1879.** p. 484.

> melhoramentos para todos. Se eu tivesse a certeza de ser a minha idéia, relativa ao contrato de mestres europeus, aceita pela assembléia (...) eu votaria sem dúvida por esse projeto."[390]

Mas vários deputados foram contrários à opinião do deputado José Cândido Costa Sena, como o deputado Manoel Joaquim de Lemos - representante do 14º distrito e residente em Conceição[391] - que afirmou que o estabelecimento desta fábrica com todos estes aparelhos modernos aperfeiçoaria a indústria de ferro e aumentaria até mesmo a pequena indústria, ao invés de matá-la. Uma vez estabelecida a fábrica de ferro do vale do Piracicaba, com todos estes aparelhos, a pequena indústria que existia em torno, cresceria consideravelmente.[392]

Em resumo, deputados e presidentes de Minas concordavam entre si sobre a situação econômica desta região, a decadência da atividade de extração aurífera e a possibilidade de desenvolver a extração do ferro na região. Houve deputados que se opuseram, ou deputados que pensaram projetos diferentes, como a idéia da fundação de uma fábrica de tecidos em Mariana, mas os relatos da maioria não deixam dúvidas sobre o fato de que a única atividade que ainda merecia algum incentivo governamental naquela região seria a extração de ferro. Mesmo assim, não foi prioridade do governo investir na extração do ferro, de modo que apenas um projeto foi aprovado para esta atividade e havia ainda o problema do escoamento desta produção, que apesar do pessimismo do deputado Costa Sena, não deixou de ser um problema que não foi levado adiante pelos deputados. Havia outras regiões mais ricas e importantes para os cofres públicos que demandavam mais urgentemente medidas tendentes a desenvolver as vias de comunicação.

3. O Norte/Nordeste Mineiro.

3.1. A descrição do Norte/Nordeste mineiro pelo governo provincial.

---

[390] **Idem**. p. 484.

[391] Manoel Joaquim de Lemos foi deputado provincial pelo 14º distrito nos seguintes biênios: 1880-1881, 1882-1883, 1884-1885. Era membro do Partido Liberal e residente na cidade de Conceição do Mato Dentro. Também foi deputado geral em 1886-1889. AALPMG, **Sessão de 20 de Julho de 1882**. p. 3.; Reside em Conceição. AALPMG, **Sessão de 19 de Dezembro de 1881**. p. 484.

[392] **Idem**. p. 485.

Ao descrever a situação econômica da região norte/nordeste mineira, em 1879, o presidente Joaquim José de Sant'Anna[393] dividiu o Norte em três zonas que praticavam três tipos de atividades: uma área que se dedicava à mineração de diamante e ouro, uma área que em que se praticava a agricultura e pecuária para o abastecimento e outra região em que predominava a agricultura de subsistência e a miséria, como ele mesmo se referiu. Após mencionar a existência de uma zona mineradora, estabeleceu um contraste entre uma região por ele considerada dinâmica por produzir gêneros para o abastecimento e outra - que abrangia a maior parte do território - decadente e entregue à fome e à miséria. Ao se referir às bacias do Gravatá, Setúbal e Piauí, região abastecedora, o presidente descreveu um verdadeiro oásis no meio do sertão, haja vista não ser este um cenário comum a toda a região:

> "O algodão ergue-se de toda a parte, o milho produz uma média de 150 a 200 por 1, a cana desenvolve-se também como nas melhores e tão afamadas terras do litoral da Bahia e Pernambuco, e, apesar da seca, que havia, quando passei, o gado estava todo gordo e sadio. Entretanto, o progresso ali não se produz; à dez ou quinze léguas distante desses celeiros manifestou-se a fome, e em parte alguma há colonos estabelecidos. / Por quê? Não há meios de comunicação!/ Em Ouro Preto o preço corrente do milho regula 2$200 e 2$500 por 50 litros em ano de fartura, (...) na bacia do Gravatá o milho não passa de 700 a 800rs. por 50 litros (...) O cultivador vende seus produtos a baixo preço, e comprando mais caro os objetos de primeira necessidade; o resultado é fatal."[394]

Este administrador considerou que o problema do escoamento da produção era crucial ao desenvolvimento desta região. Era o principal empecilho ao progresso do norte de Minas, especialmente nas localidades em que a agricultura parecia querer se estabelecer e resistia ao abandono dos poderes públicos.[395] Há que se considerar que, dentre os presidentes da província, este foi um dos poucos a se preocupar com a região norte e seus problemas. A exceção é também a do administrador Antônio Gonçalves Chaves que, em 1883, ao falar sobre a manufatura e o cultivo de algodão, citou o Norte de Minas como região de produção considerável.[396] Mas importa dizer que Chaves era oriundo da cidade de Montes

---

[393] SANT'ANNA. Joaquim José de (Cônego). **Relatório de 1879.** p. 47-48.
[394] **Idem**. p. 47-48.
[395] **Ibidem**. p. 48.
[396] CHAVES, Antônio Gonçalves. **Op. Cit.,** 1883. p. 82.

Claros, na zona Norte. Enquanto a maioria via essa região como uma parte considerável do território mineiro que era praticamente deserta e cujos problemas não seriam prioridade na pauta da administração pública, Joaquim José de Sant'Anna e Antônio Gonçalves Chaves foram os únicos presidentes a relatar possível progresso em alguma parte do sertão de Minas e chamar a atenção da Assembléia para a questão da falta de meios de comunicação para o escoamento da produção nessa zona.

Já a análise dos debates da Assembléia Provincial demonstrou que os representantes do norte mineiro não mediram esforços na tentativa de ver aprovados pelo menos alguns dos seus projetos para aquela região. Foram muitos os relatos de abandono por parte do poder público provincial, mas apesar destes relatos, era comum a estratégia de descrever as regiões em que existia relativa prosperidade ou em que alguma atividade econômica "estava estabelecida" ou em fase de "ensaio", como eles costumavam dizer. Esta estratégia tinha como objetivo convencer os demais deputados de que o investimento naquelas localidades poderia render alguns frutos, mesmo que em nada comparados com o investimento em regiões já desenvolvidas.

Outros deputados, porém, apelavam mesmo para o argumento da miséria e pobreza e destacavam a fertilidade do solo em várias regiões, denotando que o investimento traria rendimentos para o governo provincial, embora num futuro ainda longínquo. A análise da descrição do norte mineiro, no conjunto das informações coletadas nos Anais da Assembléia Provincial, demonstrou que a região ensaiava algumas atividades econômicas, algumas decadentes, como a mineração de diamantes, outras florescentes, como a indústria manufatureira, e outras incipientes, como a atividade agrícola. Mas nenhuma podia ser nivelada com a das regiões ricas, de modo que estes deputados não pediam a mesma atenção dedicada à Zona da Mata. Pediam alguns investimentos que, por menores que fossem, já trariam algum benefício àquela região tão vasta e tão pouco atendida pelo governo provincial.

Ao defender a construção de uma ferrovia entre São Matheus e a cidade de Serro, em sessão de 1873,[397] o deputado Manoel Fulgencio Alves Pereira - residente em Minas Novas, no norte mineiro - argumentou que, apesar da estrada de São Matheus à cidade do Serro atravessar "sertões imensos sem população e sem

[397] AALPMG, **Sessão de 17 de Setembro de 1873.** p. 199-202.

cultura alguma", atravessaria uma mata de solo fértil e terminaria numa importante cidade, "cabeça de uma comarca e núcleo de um grande comércio com os municípios vizinhos".[398] Além disto, acrescentou que existiam atividades de fabricação de ferro nos municípios vizinhos como Diamantina, Conceição, Itabira, Santa Bárbara e outras povoações. Isto traria vantagens à estrada projetada e concorreria para a colonização e crescimento populacional naquela região. Mais uma vez aparece aqui a concepção de que se não fosse o problema da falta de estradas, a região norte seria uma zona próspera de Minas:

> "É espantosa a riqueza do solo e a sua força produtiva, e se algum dia acordarem-se aquelas matas pelo sibilo do vapor, do sono profundo em que jazem, transformando aquelas imensas florestas em cafezais, canaviais, algodoais, qual não será a renda para o agricultor, o negociante, o Estado, e a própria empresa?"[399]

O deputado prosseguiu, argumentando sempre sobre as possibilidades de riqueza do solo da região para o futuro. Ao defender a construção de uma ferrovia do Poço do Farpão à cidade de Araçuaí, o deputado asseverou que os municípios de Araçuaí, Minas Novas, São João Batista, Grão Mongol e Rio Pardo eram importantes por sua agricultura e comércio, pois cultivava algodão, café, cana, arroz e outros gêneros de primeira necessidade, além das "riquíssimas lavras auríferas, de diamantes e outras pedras preciosas, e ultimamente foi descoberto até o enxofre" e da próspera criação de gado *vacum* e *cavalar* na região.[400] Apesar de descrever um quadro de diversidade econômica, o deputado afirmou que uma região que oferecia tantas condições de prosperidade, não produzia os resultados esperados por falta de vias de comunicação para os grandes mercados.[401] Em sessão de 9 de outubro de 1877, o deputado Manoel José Bento Nogueira Júnior[402] também defendeu a construção da ferrovia e apontou alguns elementos de *prováveis riquezas futuras* na

---

[398] **Idem**. p. 199-202.
[399] **Ibidem**. p. 200.
[400] **Ibidem**. p. 200.
[401] **Ibidem**. p. 200.
[402] Manoel José Bento Nogueira Júnior foi deputado provincial nos biênios de 1872-1873, 1876-1877 e 1878-1879 pelo 6º distrito e foi deputado provincial no biênio de 1884-1885, pelo 19º distrito. Foi advogado, major e tenente-coronel. Fonte: Anais da Assembléia Legislativa Provincial de Minas Gerais.

região: a descoberta de minas de carvão de pedra no vale do Jequitinhonha e a exportação de café do vale do Mucuri para a Corte.[403]

No ano seguinte, entrou em primeira discussão um projeto de construção da ferrovia de Filadélfia, no vale do Mucuri, até a divisa com a província da Bahia.[404] Nesta ocasião, o deputado João da Mata Machado - autor do projeto - justificou a sua aprovação afirmando que a ferrovia abrangia quatro vales importantíssimos: Mucuri, Jequitinhonha, Rio Doce e São Matheus.[405] Quando o projeto entrou em segunda discussão, o deputado afirmou que, se aprovada, esta seria a primeira ferrovia votada para o norte de Minas[406] e serviria de ponto de partida de muitos ramais que beneficiariam o escoamento da produção de municípios algodoeiros, como Minas Novas e municípios cafelistas como os das margens do Jequitinhonha.[407]

A descrição do deputado Teófilo Ottoni também foi rica em detalhes. O deputado, que se diz profundo conhecedor do norte mineiro, afirmou ter nascido e viajado por várias cidades daqueles sertões, além de ser morador da cidade de Serro. Foi cuidadoso ao justificar o projeto de construção da ferrovia do Jequitinhonha. Em sessão de 14 de Setembro de 1881, o deputado Teófilo Benedito Ottoni[408] afirmou que sua construção era importante, tendo em vista a fertilidade do solo da região e o *reflorescimento* de cidades como Grão Mongol, abatida pela baixa dos diamantes e que já se tornava uma região produtora de tecidos:

> "Aquele povo, afeito à mineração, acostumou-se de pronto a cultivar as terras e vive em abundância: aí se encontra o trigo em grande quantidade nas margens do Itacambiruçu, o algodão e todos os cereais no vale do Gorutuba.
>
> Não podemos dizer, nem mesmo explicar, quais foram os mestres que ali ensinaram a tecer o algodão com tanta perfeição; admira, percorrendo o vale do Gorutuba, encontrar-se mais de 500, perto de 600 teares, donde saem os mais aperfeiçoados tecidos; e entretanto esses trabalhos, filhos da indústria, fruto da dedicação e da força de vontade, são vendidos por preços mesquinhos, que não compensam tamanho sacrifício."[409]

---

[403] AALPMG, **Sessão de 09 de Outubro de 1877.** p. 417.
[404] AALPMG, **Sessão de 26 de Setembro de 1878.** p.170-171.
[405] **Idem**. p. 170-171. João da Mata Machado foi eleito deputado provincial pelo 20º distrito em 1878-1879 e era membro do Partido Liberal. Foi também deputado geral em 1881-1884 e 1886-1889. Fonte: Anais da Assembléia Legislativa Provincial de Minas Gerais.
[406] AALPMG, **Sessão de 10 de Outubro de 1878.** p. 291.
[407] **Idem**. p. 292.
[408] AALPMG, **Sessão de 14 de Setembro de 1881.** p. 373-374.
[409] **Idem**. p. 374.

Também se referiu à cidade de Montes Claros, que produzia, sobretudo, o algodão e tinha também "riquíssimas minas de salitre" que era exportado para a cidade de Araçuaí e para outros lugares do sertão, além da criação de gado *vacum* e *cavalar* que era vendida até o sul da província. Outra cidade importante na região era a cidade de Salinas, que também exportava grande quantidade de café e a cidade de Rio Pardo que, segundo Teófilo Ottoni, era o "centro mais povoado de todo o norte" e entretinha um comércio ativo com os sertões da Bahia.[410] O deputado citou também Minas Novas, "antigo centro do comércio do norte pela quantidade de seu ouro e algodão" e a cidade de Araçuaí, também um "empório do comércio daquele norte".[411] Lugares com produção para exportar, mas o frete oneroso que pagavam na exportação de seus produtos para o sul fazia com que os trabalhadores destes povoados deixassem de ter os resultados esperados. Isto fez com que o norte permanecesse "em estado de abatimento, desde a baixa do diamante, da diminuição do ouro ou da dificuldade de sua extração."[412]

Em sessão de 23 de setembro de 1881,[413] o deputado Manuel Joaquim de Lemos considerou que o deputado Teófilo Benedito Ottoni pintou "com vivas e verdadeiras cores a extensão, riqueza e fertilidade da zona do norte".[414] No entanto, era necessário atender que a maior parte daquela zona, "completamente inculta até agora", seria atravessada por uma estrada que apenas encontraria alguns gêneros para exportar para os mercados do litoral ou do exterior somente quase no seu ponto terminal. Mas, se por enquanto e, por muito tempo, esta ferrovia não daria lucros aos seus acionistas, por falta de produção atual, era necessário estudar qual o meio mais eficaz de auxiliar imediatamente a empresa, sem onerar demasiadamente os cofres provinciais.[415]

Nestes relatos, os deputados sempre fazem referências à presença de atividade pecuária na região norte, especialmente quando se referem às localidades dos sertões noroeste, extremo norte e Oeste Mineiro, onde a criação de gado tinha uma grande importância para as populações que ali moravam. Em sessão de 3 de

---

[410] **Ibidem**. p. 374.
[411] **Ibidem**. p. 374.
[412] **Ibidem**. p. 374.
[413] AALPMG, **Sessão de 23 de Setembro de 1881.** p. 447.
[414] **Idem**. p. 447.
[415] **Ibidem**. p. 447.

setembro de 1884, o deputado João José Frederico Ludovice[416] - representante do 15º distrito, onde se localizava a cidade de Uberaba - afirmou que a principal indústria da região de Uberaba e Bagagem do Patrocínio era a criação de gado,[417] mas argumentou também que não era a única atividade presente na região. Uberaba, por exemplo, já era um cidade importante por seu comércio e indústria, possuía uma fábrica de tecidos montada por iniciativa particular da família Borges e outras fábricas diversas.[418]

Há também algumas referências à indústria de curtumes. Em 1877, o deputado Cândido Luís Maria de Oliveira criticou a aprovação de privilégio para estabelecer por quinze anos uma fábrica de curtume em Diamantina.[419] Se aprovado, criaria um verdadeiro monopólio do fabrico de sola e outros artefatos da indústria dos curtumes, uma das mais importantes no interior da província. Segundo este deputado, grande parte dos meios de vidas "dos moradores do campo e do sertão"[420] se baseava na indústria do curtume de couros. A aprovação de tal projeto prejudicaria o sertanejo que vivia desta atividade. O deputado estava preocupado com o futuro de algumas freguesias de Diamantina, como Curimataí e Piçarrão, que eram eminentemente criadoras. Diamantina era um município com grande comércio de couros "porque aí se cortam milhares de rezes anualmente"[421] e não se podia também desprezar a grande quantidade de couros importados dos termos vizinhos como Montes Claros, Pedro dos Angicos, São João Batista e Curvelo.[422] Concluiu:

> "Assim, a indústria de curtumes tem importância e autorizar a sua concentração na mão de um só indivíduo, é não só amortecer seu desenvolvimento, como sacrificar os meios de vida de centenas de famílias que a esse mister quase exclusivamente se dedicam."[423]

Outra atividade existente na região norte era a extração de diamantes. Entre os presidentes da província, esta atividade não foi muito discutida, apesar de seus relatos serem mais positivos do que os apresentados pelos deputados, nos raros

---

[416] João José Frederico Ludovice foi deputado provincial pelo 15º distrito, na região oeste de Minas, em 1884-1885. Fonte: Anais da Assembléia Legislativa Provincial de Minas Gerais.
[417] AALPMG, **Sessão de 03 de Setembro de 1884.** p. 358-361.
[418] **Idem**. p. 358-361.
[419] AALPMG, **Sessão de 22 de Outubro de 1877.** p. 493-494.
[420] **Idem**. p. 493-494.
[421] **Ibidem**. p. 493-494.
[422] **Ibidem**. p. 493-494.
[423] **Ibidem**. p. 493-494.

momentos em que sua existência foi notada. No entanto, comparados aos relatos sobre a mineração de ouro na região central de Minas, foram bem mais positivos. A atividade concentrou-se na região de Diamantina, no norte de Minas. Nos relatórios e falas, os presidentes apontavam para certo progresso nessa região, atestando que ali a exploração já estava estabelecida. Mas acabaram dedicando uma atenção maior à prestação de informações sobre nomeações e demissões na administração dos terrenos diamantinos. Dos vinte relatórios e falas que trataram do assunto, quatorze deles se limitaram a dar informações sobre nomeações e demissões do pessoal dos terrenos diamantinos.[424]

A exceção foi o relatório apresentado em 1873 por Joaquim Floriano de Godoy.[425] Este administrador deu uma atenção maior ao estado da extração do diamante, relatando os rumos dessa produção. Afirmou que a extração de diamantes mantinha notável movimento de capitais e ocupava considerável número de braços, apesar da grande queda dos preços do diamante nos mercados europeus que produziu profundo abalo nos capitais comprometidos neste gênero de comércio. A partir de estudo feito por Claude Henri Gorceix, em 1879, o presidente Joaquim José de Sant'Anna[426] também apontou que a região entre Diamantina e Araçuaí, na zona Norte, caracterizava-se por terrenos auríferos e diamantíferos que traziam certo dinamismo econômico àquela região.

No entanto, os administradores trataram muito pouco da questão, e pouco espaço foi dedicado ao assunto, sendo isto um indicativo de um menor interesse em relação ao tema se comparado a outras atividades econômicas desenvolvidas. O

---

[424] BELÉM, Francisco Leite da Costa. **Relatório de 1875**. p. 14; SILVEIRA LOBO, Francisco de Paula da (Senador). **Relatório de 1878.** p. 39; SANT'ANNA, Joaquim José de (Cônego). **Fala de 1880.** p. 20; HORTA, Manoel José Gomes Rebello e SANT'ANNA, Joaquim José de (Cônego). **Relatórios de 1879 e Relatório de 1880.** p. 57; VASCONCELLOS, João Florentino Meira de. **Relatório de 1881**. p. 29; OTTONI, Teófilo Benedito. **Relatório de 1882**. p. 65; CHAVES, Antônio Gonçalves. **Op. Cit.**, 1884. p. 85; CASTRO, Olegário Herculano d'Aquino e. **Relatório de 1885**. p. 29; PORTELLA, Manoel do Nascimento Machado. **Relatório de 1886.** p. 100; MAGALHÃES, Antônio Teixeira de Souza. **Op. Cit.,** 1887. p. 23; BARBOSA, Luiz Eugênio Horta. **Op. Cit**., 1888. p. 49; CAMARGOS, Barão de. **Fala de 1889.** p. 33.

[425] GODOY, Joaquim Floriano de. **Relatório de 1873**. p. 49. Joaquim Floriano de Godoy nasceu em São Paulo, em 4/1/1826 e faleceu em 20/11/1907. Formou-se em medicina na Faculdade de Medicina do Rio de Janeiro. Foi deputado geral pela província de São Paulo em 1869-1872, presidente da província de Minas Gerais entre 1872 e 1873 e senador entre 1873 e 1889. Fonte: Site do Senado Federal: http://www.senado.gov.br/sf/senadores/senadores_biografia.asp?codparl=1845&li=15&lcab=1872-1875&lf=15 [Extraído em 20/11/2008]. Talvez o seu projeto de lei mais famoso apresentado à Câmara dos Deputados tenha sido o da Criação da Província do Rio Sapucaí em 1888. O projeto visava criar uma província que abrangeria regiões do norte de São Paulo e Sul de Minas.

[426] SANT'ANNA, Joaquim José de. **Op. Cit.,** 1879, p. 47.

presidente Joaquim José de Sant'Anna citou a mineração de diamantes e uma região em que esta atividade teria tido a sua importância, mas não se referiu às possíveis atuações que promovessem o crescimento desta atividade. Ou seja, não se preocupou em elaborar propostas de desenvolvimento da mineração de diamantes. Apesar dos relatórios e falas não se referirem a esta atividade como decadente - como se referiam à mineração aurífera - foi apontado o problema da queda dos preços do diamante no mercado europeu, mas não houve maior interesse em desenvolver tal atividade. Além de não apresentarem informações mais aprofundadas que permitissem verificar problemas e possíveis soluções para o seu aperfeiçoamento.[427]

Já entre os deputados, o interesse foi ainda menor. Alguns deputados fizeram referências à atividade, ao descreverem a situação econômica decadente no município de Grão Mongol, devido à queda nos preços do diamante. À guisa de exemplo, em 1877, o deputado Manoel Fulgencio Alves Pereira defendeu a construção de pontes em Grão Mongol argumentando que esta era uma das cidades mais importantes da região norte, apesar de sofrer com a queda do preço dos diamantes, devido à descoberta das minas do Cabo da Boa Esperança.[428] Também o deputado José Felizardo Francfort de Abreu Bicalho afirmou, naquele mesmo ano,[429] que o município de Grão Mongol tirava sua subsistência da indústria extrativa de diamantes, mas esta atividade decrescia, prejudicando o comércio da cidade, por conta da queda dos preços do produto: "o pobre garimpeiro vê o produto de seu trabalho reduzido à décima ou oitava parte do que outrora lhe dava".[430] Tendo em vista este estado de coisas, o deputado pedia quotas para consertos de pontes e estradas, para amenizar os problemas econômicos naquela cidade.[431]

Segundo o historiador César Henrique de Queiroz Porto,[432] apesar de o Norte mineiro ter muitos de seus representantes a nível provincial, a cidade de Montes Claros caminhava para o final do século XIX com alguns problemas que obstruíam o seu crescimento econômico. Problemas que se estendiam por toda a região norte/nordeste. A questão do transporte era apontada como um dos maiores

---

[427] **Idem.** p. 47.
[428] AALPMG, **Sessão de 14 de Setembro de 1877**. p. 168.
[429] AALPMG, **Sessão de 20 de Setembro de 1877**. p. 235.
[430] **Idem**. p. 235.
[431] **Ibidem**. p. 235.
[432] PORTO, César Henrique de Queiroz. **Paternalismo, poder privado e violência**: o campo político norte-mineiro durante a Primeira República. Belo Horizonte: UFMG, 2002. (Dissertação de mestrado).

entraves ao desenvolvimento do comércio. César Henrique de Queiroz Porto argumentou que a resolução da questão do transporte visava escoar, principalmente, a exportação da maior riqueza da região: o gado *vacum*. Segundo o historiador, o gado da região e de todo o norte era comercializado na Bahia através da antiga estrada colonial. A falta de vias transitáveis de acesso impossibilitava atingir os mercados do sul.

No entanto, nas décadas de 1870 e 1880, a leitura dos anais e relatórios presidenciais demonstrou que, apesar dos presidentes e deputados referirem-se à pecuária como uma atividade característica daquela região, a situação desta atividade praticamente não recebeu a atenção destes políticos. Como vimos, há também referências à mineração de diamantes em Grão-Mongol, mas seus relatos não são positivos. O destaque na apresentação e aprovação de projetos ou na justificativa de construção de uma primeira ferrovia para o norte/nordeste foi dedicado ao desenvolvimento da agricultura, além de constantes referências ao progresso da atividade manufatureira e ao cultivo do algodão em várias regiões do norte.

3.2. O cultivo de algodão e a indústria manufatureira.

As informações destacadas nos relatórios presidenciais que tratam desta atividade mostram que a manufatura não se concentrou numa região, como no caso da mineração aurífera - região central mineradora - ou da mineração diamantífera - no Distrito Diamantino, da região central mineradora em direção ao Norte. Embora estivesse presente em várias regiões mineiras, o norte de Minas é sempre lembrado como uma região de importante produção algodoeira e manufatureira. O tema recebeu maior destaque do que o tema da mineração, de diamante ou de ouro. Os presidentes a consideravam um dos ramos de riqueza mais importantes nas regiões em que foi implantada. Os relatórios e falas demonstraram que as indústrias de tecidos teriam crescido em diversos municípios, sendo importantes em várias partes de Minas. Mesmo assim, não foi um tema constante entre os administradores. Apenas alguns administradores se dedicaram a este tema e descreveram um quadro positivo no desenvolvimento da indústria manufatureira.

Em 1873, Joaquim Floriano de Godoy[433] comentou a prosperidade da indústria de tecidos de algodão e lã na província de Minas. Dez anos mais tarde, Antônio Gonçalves Chaves[434] afirmou que a indústria manufatureira teria obtido resultados brilhantes, pois já havia nove fábricas em Minas. No relatório de 1884,[435] continuou a afirmar que a indústria manufatureira estava se desenvolvendo na província e que alguns melhoramentos foram introduzidos em algumas fábricas, de modo a duplicar a produção de tecidos que continuava a ter grande procura. Nas falas de 1883,[436] 1884[437] e 1886,[438] os presidentes comentaram o progresso das doze fábricas montadas nos municípios de Sete Lagoas,[439] Curvelo,[440] Itabira, Sabará, Diamantina, Pitangui, Juiz de Fora, Uberaba, Viçosa e Montes Claros. Antônio Teixeira de Souza Magalhães[441] afirmou que a indústria manufatureira vinha se desenvolvendo com êxito. Segundo ele, desde o relatório presidencial de 1882, as fábricas existentes naquela época continuavam em seu fecundo trabalho, confiadas nas próprias forças e sem cogitarem do menor auxílio oficial.

Dos administradores, Antônio Gonçalves Chaves[442] foi quem se mostrou mais interessado no progresso desta atividade. Segundo ele, a indústria manufatureira já constituía um dos ramos mais importantes da cultura de muitos municípios, especialmente, do norte. E, em breve, quando as estradas de ferro se aproximassem dos centros algodoeiros, o algodão seria o principal produto da lavoura mineira. E acrescentou que o mineiro era um povo agrícola, mas também seria um povo manufatureiro. Antônio Gonçalves Chaves definiu claramente a sua predileção pela atividade agrícola, mas já colocava a atividade manufatureira como importante para

---

[433] GODOY, Joaquim Floriano de. **Op. Cit.,** 1873. p. 18.
[434] CHAVES, Antônio Gonçalves. **Op. Cit.,** 1883. p. 40.
[435] CHAVES, Antônio Gonçalves. **Fala de 1884.** p. 72.
[436] CHAVES, Antônio Gonçalves. **Op. Cit.,** 1883. p. 40.
[437] CHAVES, Antônio Gonçalves. **Op. Cit.,** 1884. p. 72.
[438] PORTELLA, Manoel do Nascimento Machado. **Op. Cit.,** 1886. p. 102-104**.** Manoel do Nascimento Machado Portella era pernambucano e foi presidente da província de Minas Gerais (posse em 19 de outubro e 1885) e da Bahia (posse em 27 de março de 1888). Fonte: BARÃO DE JAVARI. **Op. Cit**., 1979. p. 443 e p. 447.
[439] A fábrica do município de Sete Lagoas foi estabelecida num lugar chamado Cedro, da freguesia do Tabuleiro Grande e funcionava desde 1868, de acordo com Francisco Iglesias, em texto citado acima. A fábrica pertencia aos Irmãos Mascarenhas e, em 1874 contava com 70 operários e produzia diariamente 1.100 metros de pano de algodão, que era exportado para o Rio de Janeiro.
[440] Os irmãos Mascarenhas, donos da fábrica de tecidos em Sete Lagoas, residiam em Curvelo, e foram considerados, pelo presidente Antônio Gonçalves Chaves, como pioneiros na tecelagem em Minas Gerais. IGLESIAS, Francisco. **Op. Cit.,** 1958. Provavelmente, a fábrica de Curvelo também pertencia a eles. Em 1888, segundo Iglesias, abre em Juiz de Fora a Tecelagem Mascarenhas, que provavelmente também pertenceu à mesma família.
[441] MAGALHÃES, Antônio Teixeira de Souza. **Op. Cit.,** p. 26.
[442] CHAVES, Antônio Gonçalves. **Op. Cit.,** 1883. p. 40.

o desenvolvimento regional. Apesar de considerar que a Zona da Mata com a sua produção cafeeira para a exportação era a região mais importante de Minas, este presidente apontou que o algodão vinha se desenvolvendo em larga escala, principalmente na região Norte e não tardaria a ser importante produto de exportação.[443]

Uma das explicações deste notável interesse de Antônio Gonçalves Chaves[444] em desenvolver a manufatura no norte de Minas seria o seu envolvimento com uma fábrica de tecidos na cidade de Montes Claros, no norte de Minas, cidade onde nasceu. Em 27 de fevereiro de 1883, mesmo ano em que o presidente defendeu, em relatório, a atividade manufatureira em Minas, o jornal *Liberal Mineiro* - publicado em Ouro Preto - noticiou a posse do administrador e comentou que "graças aos seus esforços", foi organizada uma sociedade industrial anônima, "da qual ele foi o presidente", para a instalação de uma importante fábrica de fiação e tecidos que funcionava com grande número de teares.[445] Enfim, o tratamento diferenciado dedicado pelo administrador Antônio Gonçalves Chaves em relação à manufatura provavelmente derivou do fato deste administrador ser mineiro e proveniente de uma das cidades onde se encontrava uma fábrica de tecidos. Mesmo assim, Chaves não foi exceção ao destacar a atividade agrícola como a que merecia maior destaque na pauta do desenvolvimento de Minas.

Entre os deputados, em 1877, os representantes do norte mineiro advogaram um projeto de garantia de juros para a fundação de uma fábrica de tecidos na cidade de Montes Claros. Em sessão de 5 de setembro de 1877, o deputado José Felizardo Francfort de Abreu Bicalho[446] argumentou que, à exceção da indústria agrícola, todas as demais não existiam na província. De acordo com o deputado, o objetivo da

---

[443] **Idem**. p. 82.

[444] 27.02.1883 n. 19 O novo presidente de Minas. Editorial p. 1. **Liberal Mineiro,** Ouro Preto - MG.

[445] Segundo o *Liberal Mineiro*, Antônio Gonçalves Chaves, natural da província de Minas Gerais, cidade de Montes Claros, é bacharel em direito pela faculdade de São Paulo. Eleito duas vezes sucessivas membro da Assembléia provincial de Minas Gerais, tornou-se chefe da maioria liberal, em 1868. Anteriormente serviu como juiz municipal do termo de Montes Claros. Nesta mesma cidade de Montes Claros, organizou uma sociedade industrial anônima, da qual ele foi o presidente, para a instalação de uma fábrica de fiação e tecidos. Chamado ao poder o partido liberal, em 1878, foi nomeado juiz de direito da comarca do Rio Pardo. Mais tarde, foi removido para a comarca de Montes Claros, até ser chamado para presidir a província de Santa Catarina pelo ministério Martinho Campos. Após presidir a província de Santa Catarina, foi nomeado presidente da sua província natal, Minas Gerais, em 1883. (27.02.1883 n. 19 O novo presidente de Minas. Editorial p. 1 **Liberal Mineiro** Ouro Preto – MG.)

[446] AALPMG, **Sessão de 05 de Setembro de 1877.** p. 105. O advogado e também tenente-coronel José Felizardo Francfort de Abreu Bicalho residia em Montes Claros e foi deputado provincial pelo 17º distrito em 1876-1877 e 1878-1879. Residia na cidade de Montes Claros. Fonte: AALPMG, **Sessão de 20 de Outubro de 1879.** p. 60.

fundação da fábrica em Montes Claros era o de preparar e manufaturar o algodão em tecidos grossos, "os mais consumidos pela classe comum do povo".[447]

Segundo ele, Montes Claros era um município essencialmente agrícola "onde o algodão ostenta uma vegetação maravilhosa",[448] de modo que o estabelecimento seria fundado no foco da produção de algodão. Para mostrar a vantagem do projeto em Montes Claros, o deputado referiu-se à Fábrica de Tecidos de Beribéri, fundada em Diamantina. Segundo ele, como o município de Diamantina não produzia algodão, a empresa tinha que importar toda a matéria-prima de municípios longínquos como Minas Novas, Araçuaí e até mesmo Montes Claros. E mesmo assim, vinha oferecendo lucro acima de 12%. A fábrica de Montes Claros renderia muito mais, uma vez que seria instalada num município produtor de algodão. Fundada em "condições duplamente vantajosas, há de necessariamente dar resultado superior àquela cifra, não onerando, de modo algum, os cofres públicos."[449]

Mas o projeto encontrou oposição até mesmo entre deputados daquela região. Em sessão de 13 de setembro de 1877,[450] o deputado Afonso Augusto Moreira Pena - membro do Partido Liberal e representante do 2º distrito - criticou o fato de a Assembléia conceder favores e privilégios para montar uma fábrica de tecidos em um ponto determinado da província, quando era certo que nela já funcionavam muitas fábricas do gênero, que apresentavam "os mais risonhos resultados" sem que tivessem precisado de favores ou privilégios do governo:

> "Só no município de Curvelo contam-se não menos de duas dessas fábricas, que estão prosperando muito, que dão excelentes resultados. No município da Diamantina igualmente há fábricas de tecidos nas mesmas circunstâncias. No Pitangui há uma que dá um resultado superior a 30%."[451]

Afonso Pena argumentou que esta garantia de juros seria onerosa aos cofres provinciais, porque os capitais empregados seriam improdutivos durante algum tempo, além do inconveniente da concorrência que esta fábrica faria com as outras fábricas já estabelecidas, "que não gozam de favor algum provincial" e não poderiam

---

[447] AALPMG, **Sessão de 05 de Setembro de 1877.** p. 105.
[448] **Idem**. p. 105.
[449] **Ibidem**. p. 105.
[450] AALPMG, **Sessão de 13 de Setembro de 1877.** p.167.
[451] **Idem**. p. 167.

concorrer igualmente com uma empresa "rodeada de favores".[452] Além disso, a futura fábrica teria uma zona privilegiada de duzentos e sessenta e cinco quilômetros abrangendo as fábricas de Cedro e de Diamantina, que seriam muito prejudicadas por esta terceira:

> "Se tratássemos de uma indústria que ainda precisasse de bracejos oficiais para desenvolver-se, para crescer. Mas neste caso não se dá isso e, pelo contrário, o privilégio pode matar a iniciativa particular."[453]

Em sessão de 28 de Agosto de 1882, o deputado Antônio Augusto Veloso,[454] representante do 17º distrito, assim descreveu a cidade de Montes Claros, no Norte de Minas:

> "... a cidade de Montes Claros é, como todos sabem, uma das mais importantes de toda a zona setentrional desta província, já pela prosperidade da agricultura em seu município, a qual só faltam meios fáceis de transporte para o aproveitamento completo das riquezas e dos produtos, que em grande parte se perdem por esta razão, já pelo seu comércio, que, apesar da falta ou dificuldade de transporte, nem por isso deixa de ser um dos mais ativos do norte de Minas. A indústria (...) acha-se ali ainda muito atrasada. Entretanto, lá acaba de ser estabelecida uma grande fábrica fiatória e de tecidos de algodão, talvez uma das mais consideráveis da província(...)."[455]

Mesmo encontrando alguma oposição, o projeto de fundação de uma fábrica de tecidos em Montes Claros foi aprovado, transformado em lei e a fábrica foi construída. Em 1884, o deputado Cristiano Ribeiro da Luz,[456] residente na região de Três Corações do Rio Verde, sul de Minas, fez algumas insinuações de que o presidente Antônio Gonçalves Chaves teria se utilizado do cargo de administrador de

---

[452] **Idem**. p. 167.
[453] **Ibidem**. p. 167.
[454] Antônio Augusto Veloso foi deputado provincial pelo 17º distrito, nos anos de 1882-1883 e 1886-1887. Neste último biênio, foi membro da Comissão de Fazenda. Era membro do Partido Conservador e residente em Montes Claros. Fonte: Anais da Assembléia Legislativa Provincial de Minas Gerais.
[455] AALPMG, **Sessão de 28 de Agosto de 1882.** p. 97.
[456] Cristiano Ribeiro da Luz foi deputado provincial pelo 11º distrito, no biênio de 1884-1885. Membro do Partido Conservador e representante do Sul mineiro. Fonte: Anais da Assembléia Legislativa Provincial de Minas Gerais. Em 1884, afirmou ser filho do conselheiro Joaquim Delfino Ribeiro da Luz. Este, por sua vez, foi deputado geral (1853-1856), presidente de província (1857), deputado geral (1861-1863, 1864-1866, 1869-1870) e senador do Império de 1870 a 1889. O Senador Ribeiro da Luz atingiu os mais altos cargos da política imperial. Foi também Ministro da Marinha, da Justiça, Ministro de Estado Extraordinário, Conselheiro de Estado e Ministro da Guerra. Fonte: AALPMG, **Sessão de 13 de Outubro de 1884.** p. 727; Site do Senado Federal: http://www.senado.gov.br/sf/senadores/senadores_biografia.asp?codparl=1841&li=14&lcab=1869-1872&lf=14 [Extraído em 22/11/2008].

Minas para aprovar aquele projeto e defendeu a revogação daquela lei. Suas afirmações foram combatidas pelo deputado José Antônio da Silveira Drumond, residente na cidade de Itabira, e o deputado Camilo Filinto Prates, morador de Montes Claros. Em sessão de 13 de outubro de 1884, o deputado José Antônio da Silveira Drumond[457] criticou o deputado Cristiano Ribeiro da Luz, garantindo que o ex-administrador não tinha outro interesse senão o benefício de uma zona em que nasceu, pois não era associado, não tinha os seus capitais empregados na empresa. Segundo Drumond, a atitude de Cristiano Ribeiro da Luz foi não só um ato de desconfiança ao presidente, como uma ofensa a Chaves, "a quem ela não atinge".[458]

Segundo Drumond, a fábrica de tecidos de Montes Claros organizou-se, mas não sem dificuldade. E agora que estava montada, desenvolvendo-se e dando esperanças de produzir, o deputado Cristiano Luz pedia a revogação da lei "que constitui para aquele estabelecimento uma esperança!"[459] A discussão entre os deputados José Antônio da Silveira Drumond e Cristiano Ribeiro da Luz refletia as divergências entre os deputados do norte mineiro e os deputados do sul de Minas, ou seja, entre os representantes das regiões mais pobres e uma das mais ricas de Minas:

> "S. Exc. é empregado vantajosamente em estradas de ferro; é deputado provincial, é filho de um potentado da terra (...) não sabe quais são as dificuldades com que luta a pobreza para viver.
>
> S. Exc. não sabe que o norte de Minas é pobre, não sabe que o ano passado, quando o digno diretor da Escola de Minas viajou para lá, ao voltar disse a diversas pessoas, que os habitantes do norte de Minas, em sua quase totalidade, estavam chegando a uma pobreza extrema.
>
> O nobre deputado, que tem uma vida cheia de comodidades, que tem todas as condições de conforto que se podem desejar, não devia apresentar um aditivo desta ordem.
>
> O que farei é dizer ao 17º distrito que lá do sul de Minas veio um deputado com o fim único de guerrear o norte."[460]

O deputado Cristiano Ribeiro da Luz respondeu que o seu intuito não foi o de mostrar desconfiança da administração atual nem da gestão passada. Mas, sabendo que esta casa negava garantia de juros a fábricas de tecidos e o próprio presidente

---

[457] **Idem**. p. 726-727.
[458] **Ibidem**. p. 726-727.
[459] **Ibidem**. p. 726-727.
[460] **Ibidem**. p. 727-728.

Antônio Gonçalves Chaves teria declarado em seu relatório, que a Assembléia não podia mais dar garantia de juros, o intuito foi fazer revogar aquela disposição transitória pela qual o administrador poderia contratar dentro do exercício essa fábrica de tecidos, obrigando a Assembléia a depois votar garantia de juros.[461] Mais do que isso, o deputado asseverou que:

> "Se S. Exc. disse que no norte existe a pobreza e a miséria, como é que havemos de dar garantia de juros para uma fábrica de tecidos em uma zona que não oferece condições de prosperidade?"[462]

Vários deputados se voltaram contra as afirmações de Cristiano Ribeiro da Luz, em defesa de Antônio Gonçalves Chaves e, especialmente, da fábrica de tecidos de Montes Claros. O deputado Manoel Faustino Corrêa Brandão, representante do 2º distrito, por exemplo, afirmou entender que na província de Minas, havendo lugares onde era possível estabelecer fábricas de tecidos com perspectivas de sucesso, a Assembléia não devia pôr embaraços ao desenvolvimento dessa indústria, principalmente naquelas localidades. Já o deputado Camilo Filinto Prates[463] - morador de Montes Claros e representante do 17º distrito - assegurou que esta fábrica precisava ser animada enquanto estava em estado de viabilidade. E questionou o argumento de que o norte de Minas era pobre e, por isso, não merecia os gastos dos cofres públicos:

> "Dizer o nobre deputado que o norte de Minas é pobre e não precisa de auxílio (...) é o mesmo que dizer que o enfermo, pelo fato de o ser, não precisa medicar-se, nem alimentar-se para ter força."[464]

3.3. Os sertões de Minas: abandono X esperança de progresso.

Em trabalho que estudou o mandonismo na cultura política de Montes Claros durante a Primeira República, César Henrique de Queiroz Porto[465] afirmou que

---

[461] **Ibidem**. p. 727-728.
[462] **Ibidem.** p. 728.
[463] Camilo Filinto Prates foi deputado provincial pelo 17º distrito, nos biênios de 1884-1885 e 1886-1887. Morava na cidade de Montes Claros. Fonte: AALPMG, **Sessão de 13 de Outubro de 1884**. p. 726.
[464] **Idem**. p. 729.
[465] PORTO, César Henrique de Queiroz. **Op. Cit.**, 2002.

Montes Claros das Formigas foi elevado à categoria de de vila em 1831, pertencendo à jurisdição da comarca do Serro Frio. Na condição de vila, a comunidade passava a ter o direito de possuir uma câmara, palco das disputas políticas locais.[466] Segundo o historiador, as receitas das câmaras municipais eram muito minguadas e os municípios muito dependentes das administrações provinciais. A redução da autonomia municipal permitiu que os próprios chefes locais arcassem com os gastos necessários para o bom andamento da administração das municipalidades, o que remete à idéia de investida do público pelo privado. De acordo com César Henrique de Queiroz Porto, foi neste contexto de paternalismo e mandonismo político que surgiram as principais lideranças locais, geralmente grandes proprietários de fazendas de gado que, ao longo do século XIX, passaram a se articular com as instâncias superiores na defesa de seus interesses. Daqui surgiram alguns dos principais representantes do norte mineiro na política provincial até fins do século XIX e início do XX, já na Primeira República.

Na esfera política local, conservadores e liberais disputavam o mando político da Vila de Montes Claros. César Henrique de Queiroz Porto destacou a importância da estruturação de uma poderosa parentela formada pelas famílias Chaves, Sá e Prates, cuja importância política veio a extrapolar as fronteiras de Montes Claros e do Norte Mineiro. O historiador citou um texto de Cid Rebelo Horta com dados importantes para a compreensão da origem e estruturação dessa parentela, bem como dos laços efetuados entre políticos que se tornaram referência do Norte, a nível provincial. Exerceram cargos de deputado provincial, presidente de província e até mesmo deputado geral. A importância política deste grupo norte-mineiro atravessou o período imperial e chegou à república, com nomes na Câmara dos Deputados e do Senado:

> "(...) Sá, originariamente, de Grão Mongol e que se vão ligar em Diamantina aos Machado, Felício dos Santos, Pires e Lessa, são aliados e parentes em Montes Claros dos Prates, dos Chaves e dos Quadros. Um Chaves, Antônio Gonçalves Chaves, deputado na Assembléia da Província, foi o primeiro chefe liberal de Montes Claros, em luta contra os conservadores, em cujas fileiras se enquadravam os Veloso e Versiani. A Antonio Gonçalves Chaves, pai, segue-se na chefia Antônio Gonçalves Chaves Filho, que foi presidente da Província, deputado e senador da

[466] **Ibidem**. p. 25.

> República, sendo substituído pelo seu cunhado Camilo Filinto Prates, deputado provincial e deputado federal na República(...)"[467]

A respeito de Antônio Gonçalves Chaves, o historiador afirmou que entre 1841-1851, este político esteve à frente da câmara da vila de Montes Claros, representando o partido liberal. O grupo conservador de Montes Claros estruturou-se em torno de uma parentela cujo núcleo central se constituiria pela família Versiani. Esta família liderava o partido conservador, na pessoa do médico Carlos Versiani, filho do coronel Pedro José Versiani e esteve à frente da câmara municipal, como líder do partido conservador, por quase vinte anos ininterruptos. Com a emergência do bacharel Antônio Gonçalves Chaves Júnior ao comando do Partido Liberal local - sucedendo a seu pai, o cônego Chaves[468] - os dois agrupamentos políticos da cidade passaram a ser dirigidos por profissionais liberais. Deste modo, o historiador destacou a presença de profissionais liberais na política local e que ocuparam os mais altos cargos políticos da cidade, ao longo do século XIX:

Quadro n. 8 - Políticos de Montes Claros no século XIX (Profissões e Cargos Políticos).

Políticos de Montes Claros no século XIX	**Profissões/Cargos políticos.**
Carlos Versiani	Médico Presidente da Câmara entre 1853-1864 e 1869
Antônio Gonçalves Chaves Junior	Advogado Deputado Provincial/Presidente Província (MG e SC)
Justino de Andrade Câmara	Advogado Presidente da Câmara/Deputado Providencial
Antônio Augusto Veloso	Advogado Deputado Provincial eleito em 1886
Camilo Prates	Professor Deputado Provincial eleito em 1886
Felipe Pereira de Carvalho	Padre Presidente da Câmara
Antônio Gonçalves Chaves	Padre Presidente da Câmara/Deputado Provincial
Antônio Teixeira de Carvalho	Padre Vereador
Padre Siqueira	Padre Vereador

Fonte: PORTO, César Henrique de Queiroz. **Op. Cit.** p. 35.

[467] HORTA, Cid Rebelo. Famílias governamentais de Minas Gerais. In: **II Seminário de Estudos Mineiros**. Belo Horizonte, 1957. p.79-80. Apud: PORTO, César Henrique de Queiroz. **Op. Cit.,** p. 32-33.

[468] O historiador destacou que, embora pareça estranho o fato de um cônego conferir nome e sobrenome ao filho, há referências a isto no processo de número 29, arquivado no Centro de Documentação de Unimontes. p. 35. PORTO, César Henrique de Queiroz. **Op. Cit.,** p. 32-33.

Ainda segundo o historiador, a maioria destes políticos ocupava cargos importantes no governo provincial, o que atesta o crescimento do peso político da elite de Montes Claros. Outro dado que comprova isto, ao final do período monárquico, foi a nomeação de um montesclarense para o cargo de presidente de Minas Gerais nos anos de 1883 e 1884: Antônio Gonçalves Chaves (filho do cônego Chaves), que era o chefe liberal local. Depois de atuar no serviço público como promotor de justiça em Montes Claros, o bacharel Antônio Gonçalves Chaves ingressou no Partido Liberal assumindo logo a chefia da agremiação na cidade. Foi eleito deputado provincial por mais de uma legislatura. Antes de administrar a província de Minas Gerais, governou a província de Santa Catarina no início de 1883. À época da proclamação da República, era indiscutivelmente a liderança de Montes Claros de maior projeção no cenário mineiro e nacional.

Apesar da presença constante destas elites norte-mineiras no cenário da política provincial, não foi fácil a tarefa empreendida por estes políticos na aprovação de recursos para investir numa vasta zona, que seus próprios representantes descreviam como caracterizada por alguns vestígios de atividade econômica, porém com muitos territórios despovoados, desertos. Como vimos no capítulo introdutório, Clotilde Andrade Paiva e Marcelo Magalhães Godoy[469] consideraram que a economia mineira do século XIX caracterizava-se por fortes contrastes internos, configurando uma divisão regional do trabalho e um desenvolvimento desigual. Exemplo marcante destes contrastes foi o do Norte de Minas, território economicamente pobre, considerado por vários políticos da época como abandonado, de vazio demográfico e de predomínio da agricultura de subsistência.

A análise dos anais da Assembléia me permitiu perceber a preocupação de alguns deputados para com essa região, constantemente esquecida pelos poderes públicos provinciais. Suas queixas frequentes ao longo do período estudado também eram indícios de que os projetos para a resolução dos problemas dessa região não eram efetivamente colocados em prática, certamente porque eram considerados secundários em virtude de problemas mais urgentes a serem resolvidos para sanar dificuldades de outras regiões mais ricas e que rendiam mais lucros aos cofres públicos, como será analisado.

---

[469] PAIVA, Clotilde Andrade, GODOY, Marcelo Magalhães. **Op. Cit.**, 2002.

Em sessão de 13 de outubro de 1873,[470] o deputado Luís Gomes Ribeiro afirmou que a estrada que ligava a cidade do Serro a Diamantina havia sido feita há vinte e cinco anos e nunca mais o governo mandou consertá-la. Das pontes que foram construídas naquele período, "só existem vestígios de algumas e de outras nem os vestígios existem".[471] Entretanto, outras regiões conseguiam aprovar leis autorizando novas estradas, "estradas em duplicatas", "pontes e pontilhões de mero luxo" e "aterros desnecessários".[472] O deputado asseverou que as cidades de Serro e Diamantina mereciam mais atenção dos poderes públicos, já que:

> "A Diamantina produz rendas, não pequenas, para a província e o Serro é um centro importante da lavoura, que abastece de gêneros a alguns municípios do norte de Minas, do oeste do Espírito Santo, mandando para o sul ainda alguma renda para a província.
>
> Basta dizer que é lamentável o estado de nossas estradas até Diamantina; e que desta cidade para o norte nem estradas existem, e sim caminhos estreitos, feitos, como lá se diz, a casco de animais. Não venho pedir novas estradas de rodagem, ou trilho de ferro. Peço somente, e como obra de caridade, o melhoramento e consertos daquela que foi feita há 25 anos."[473]

Em sessão de 20 de setembro de 1877, o deputado José Felizardo Francfort de Abreu Bicalho[474] defendeu quotas para obras em Grão Mongol, reclamando que o norte não era consultado na distribuição dos benefícios do erário público provincial que eram repartidos entre outras zonas mineiras. Afirmou que a Assembléia não levava mais em conta os princípios de justiça distributiva "com relação àquelas deserdadas regiões do território mineiro":[475]

> "Não é só o município do Grão Mongol, mas os de Minas Novas, Rio Pardo, Diamantina, Serro, Conceição, etc. Todos estes e outros que ficam a oeste daqueles, como sejam os de Montes Claros, Januária, Pedra dos Angicos, são vítimas de clamorosa desigualdade na distribuição dos benefícios, que aliás com mão pródiga são feitos às outras localidades, à outras regiões mais felizes, ou mais bem patrocinadas."[476]

---

[470] AALPMG, **Sessão de 13 de Outubro de 1873.** p. 168.
[471] **Idem**. p. 168.
[472] **Ibidem**. p. 168.
[473] **Ibidem**. p. 168.
[474] AALPMG, **Sessão de 1879.** p. 60.
[475] AALPMG, **Sessão de 20 de Setembro de 1877**. p. 235.
[476] **Idem**. p. 235.

Em sessão de 9 de outubro de 1878, há um exemplo interessante do privilégio dedicado a algumas regiões em detrimento de outras. É encontrado na declaração do deputado Martinho Álvares da Silva Contagem, morador da cidade de Pitangui, sobre a construção de uma ponte no rio Pomba, na Zona da Mata mineira. O deputado afirmou:

> "Não quer isto dizer que eu tenha má vontade para este ou aquele lugar, antes pelo contrário, sou inclinado a atender mais para aqueles pontos que contribuem com maiores quantias. Assim, a zona da mata em que se cultiva o café e que é para bem dizer o melhor manancial das rendas da província (apoiados), precisa ser muito atendida na satisfação de suas necessidades. Mas sem embargo desta consideração, precisamos proceder com muita cautela, e esta cautela consiste em que a garantia de juros seja limitada ao algarismo da quantia destinada para a construção da obra."[477]

Ou seja, enquanto alguns deputados reclamavam que os benefícios nem chegavam à Zona Norte, na Zona da Mata a preocupação era a de não exceder aos gastos limitados nas suas respectivas leis. Mas importa ressaltar que este deputado representava o norte de Minas na Assembléia e isso não o impediu de confirmar a importância da atenção que devia ser dedicada à Mata mineira. No entanto, o deputado alertou para a necessidade de fiscalizar os gastos com grandes obras, aquelas realizadas especialmente na Zona da Mata, pois algumas eram realizadas com luxo desnecessário. Era preciso indagar se essas obras eram indispensáveis no lugar a que se destinavam:

> "Sr. Presidente, por aí tenho visto pontes aliás magníficas sobre pequenos regatos que não chegariam a cobrir os saltos de minhas botas, e entretanto lá pelo centro, onde precisamos transpor grandes distâncias para chegar de um povoado a outro, é preciso arriscar a vida muitas vezes, e outras balançar-se de um ramo de árvore a outro para transpor-se um rio. Não precisamos de abóbadas e outras obras de arte; do que precisamos é de pontes de madeira, e entendo que mesmo as ricas e florescentes zonas cafelistas precisam contentar-se com obras toscas compatíveis com o estado financeiro em que se acha a província."[478]

Para o deputado Justino de Andrade Câmara - representante do norte mineiro e residente em Montes Claros - era legítimo "o eco do povo sertanejo", "a voz queixosa do sertanejo" em relação às muitas necessidades desta vasta zona e que

---

[477] AALPMG, **Sessão de 9 de Outubro de 1878.** p. 289.
[478] **Idem**. p. 289.

raramente eram satisfeitas.[479] O deputado lamentou o fato de o sertanejo ser condenado a apenas satisfazer necessidades indispensáveis, atravessar rios caudalosos na época das chuvas, enquanto em outros lugares "não só se tem o que é necessário, mas também o luxo".[480]

Tendo em vista estas questões, o deputado concluiu que a solução para isso, a verdadeira teoria do desenvolvimento mineiro seria "distribuírem-se as rendas deste todo, que se chama província de Minas, em razão das necessidades, que em cada lugar sejam sentidas e experimentadas",[481] ao invés de concentrar suas forças apenas em lugares com boa arrecadação de rendas, e onde as necessidades já não eram tantas: "E dever-se-á distribuir largamente com o rico aquilo que já pode ser supérfluo, faltando o necessário ao pobre?"[482]

Enfim, o argumento veemente desses representantes da região Norte mineira era o de que onde se experimentavam necessidades de toda a ordem, era exatamente onde não havia uma boa arrecadação para o fisco. E se não havia uma boa arrecadação, era porque ali não se podia produzir em pé de igualdade com o que se produzia em outros pontos, limitando-se os agricultores a produzirem apenas o necessário. E a razão para isso:

> "não é porque o solo seja ingrato, nem porque falte o hábito do trabalho ao sertanejo, mas porque este sabe que, se encher seus celeiros com os produtos de sua cultura, terá de perder seu trabalho (apoiados), porque não temos estradas, não temos pontes sobre rios caudalosos, por onde possam esses produtores exportar os produtos de sua lavoura, para reduzirem a dinheiro esse resultado de seu trabalho e poderem contribuir para os cofres públicos."[483]

Em sessão de 10 de dezembro de 1879,[484] ao defender gastos com reparos na estrada do Patrocínio a Paracatu, o deputado Virgílio Martins de Melo Franco[485] argumentou que essa parte de Minas, composta pelos municípios de Bagagem,

---

[479] **Ibidem**. p. 289.
[480] **Ibidem**. p. 289.
[481] **Ibidem**. p. 289.
[482] **Ibidem**. p. 289.
[483] **Ibidem**. p. 289.
[484] AALPMG, **Sessão de 10 de Dezembro de 1879.** p. 431.
[485] Virgílio Martins de Melo Franco foi deputado provincial em 1878-1879 e eleito membro da 2ª Comissão de Fazenda. Fonte: Anais da Assembléia Legislativa Provincial de Minas Gerais.

Patrocínio, Paracatu e Uberaba, não vinha sendo "tão bem aquinhoada como as outras",[486] especialmente no que se referia à viação pública:

> "Enquanto outros gozam dos benefícios e vantagens da viação férrea, nós lutamos com os embaraços dos maus caminhos, dos rios cheios, sem pontes, dos pântanos e de tudo quanto dificulta o transporte e impede a comunicação."[487]

Em sessão de 24 de agosto de 1881, o deputado Ernesto Pio dos Mares Guia[488] apresentou um projeto de prolongamento da ferrovia Bahia e Minas até a cidade do Serro e um prolongamento da ferrovia Dom Pedro II em direção aos municípios de Diamantina, Serro e Conceição.[489] O deputado argumentou que naquela região não havia estradas e que sua opinião teria sido reconhecida pelo engenheiro Gorceix, quando foi examinar os terrenos de Diamantina. A primeira estrada feita no norte da província de Minas datava de 1720, e depois disto só em 1850, na administração do Conselheiro Horta Barbosa, a mesma recebeu reparos. Depois de 1850, num intervalo de trinta anos, não houve reparos e apenas em 1880 é que foram feitos ligeiros reparos:[490]

> "O sul é um sorvedouro dos nossos cofres (apoiados e não apoiados). É um abismo insondável que tem consumido as rendas da província (apoiados e não apoiados). É a verdade pura; apelo para o relatório do Sr. Conselheiro Saldanha Marinho, para os mapas que ele apresentou a esta assembléia, depois disto para todos os dados constantes das repartições públicas, dos quais se vê que o norte não tem sido consultado na sua viação, no desenvolvimento de sua riqueza, não obstante ter em seu seio o majestoso rio de S. Francisco, que só por si é uma importante via de comunicação, e que para nada tem sido aproveitado.
>
> Tem sido tal a incúria do governo a respeito dessa estrada de Itambé para o norte de Minas, que até os viandantes e tropeiros tem deixado absolutamente de dirigir-se à Conceição do Serro ou ao Serro e Diamantina por essa estrada geral, antiquíssima, e que tem cento e sessenta anos de construção."[491]

---

[486] **Idem**. p. 431.
[487] **Ibidem**. p. 431.
[488] Ernesto Pio dos Mares Guia foi deputado provincial pelo 18º distrito e membro do Partido Liberal no biênio de 1880-1881. Foi deputado geral em 1885. Fonte: Anais da Assembléia Legislativa Provincial de Minas Gerais.
[489] AALPMG, **Sessão de 24 de Agosto de 1881.** p. 149.
[490] **Idem**. p. 149.
[491] **Ibidem**. p. 150.

Em sessão de 8 de agosto de 1882, o deputado Padre Francisco de Sales Peixoto,[492] representante do 20º distrito, solicitou verbas para obras que considerava muito importantes no vigésimo distrito, no Norte de Minas e chamou atenção da Assembléia para certas necessidades do distrito por ele representado. O deputado reclamou que nas leis provinciais de 1881 e anteriores, nenhuma verba foi concedida a este distrito, região que "tem sido órfão dos cuidados do governo", já que "nenhuma medida tem sido tomada a bem do seu engrandecimento".[493] Asseverou o deputado:

> "Não sei qual a razão do abandono de uma parte tão importante da província (apoiados), e que é digna de medidas que a façam, já não digo continuar, principiar a progredir. É um ponto de futuro lisonjeiro, basta considerar-se que é cortado pelo grande rio S. Francisco, esse Mississipi brasileiro tão falado, e, entretanto, tem sido esquecido dos poderes públicos. Eu desejo que seja logo, porque posso assegurar à casa que no período de 50 anos tem sido esquecido. Não tem recebido o menor beneficio da assembléia, nem do governo."[494]

Também segundo o deputado Manoel Menélio Pinto,[495] representante do 9º distrito, a Assembléia devia atender àquelas regiões, ao invés de "lançá-las a um completo esquecimento"[496] uma parte de Minas que tem estado votada ao abandono. Para este deputado, a região Norte era pobre de benefícios do governo, mas rica de dons da natureza:

> "Uma região ubérrima, como aquela, onde os gêneros alimentícios são produzidos com uma abundância admirável, torna-se, entretanto, sem a menor importância, sem valor algum, por falta de vias de comunicação, de caminhos ao menos. Já disse, a assembléia provincial ainda não dotou aquela zona, digna de melhor sorte, com uma quota, insignificante que fosse. (...) Já não queremos estrada de ferro, não ambicionamos tanto, ficamos contentes com estradas de rodagem, digo mais, com simples caminhos, que possam dar trânsito para os produtos daquele ponto, que até aqui tem sido considerado órfão em relação aos cuidados do governo."[497]

---

[492] Padre Francisco de Sales Peixoto era residente da cidade de São Francisco, no norte mineiro, e foi deputado provincial pelo 20º distrito nos biênios de 1882-1883 e 1884-1885. Fonte: Anais da Assembléia Legislativa Provincial de Minas Gerais.
[493] AALPMG, **Sessão de 8 de Agosto de 1882.** p. 73.
[494] **Idem**. p. 73-74.
[495] Manoel Menélio Pinto foi deputado provincial pelo 9º distrito nos biênios de 1882-1883, 1884-1885. Fonte: Anais da Assembléia Legislativa Provincial de Minas Gerais.
[496] **Ibidem**. p. 73-74.
[497] **Ibidem**. p. 73-74.

Em sessão de 11 de Agosto de 1882, também o deputado capitão Manoel Fulgencio Alves Pereira - residente na cidade de Minas Novas e membro do Partido Conservador - mostrou-se preocupado em "dotar as povoações do extremo norte da província dos melhoramentos que lhes são indispensáveis".[498] Segundo o deputado, todos os seus colegas que residiam e conheciam aquela região sabiam perfeitamente que os projetos de meios de comunicação para aquelas localidades nunca foram aprovados, sempre lutavam com dificuldades imensas, até mesmo para obter o conserto de uma ponte ou o reparo de uma matriz:

> "Realmente, Srs., parece que um mau fado nos persegue! Quando, de muitos anos a esta parte, aquela zona da província tem tido sempre neste recinto diversos representantes, que não se tem descurado de seus interesses, bradando continuamente da tribuna em favor daquele rico, mas infeliz torrão, quando eles têm, sem cessar, chamado a atenção do governo para os melhoramentos materiais e morais daquelas regiões, forçoso é confessar que pouco ou quase nada tem se conseguido."[499]

Segundo o deputado, é admirável o abandono em que se acha o norte de Minas, já que o seu representante na câmara dos deputados "é um dos triunfos da situação".[500] Na Câmara dos deputados havia três representantes daquela zona e "cheios de prestígio"[501] para obterem esses melhoramentos junto ao governo. Porém, de acordo com Manuel Fulgencio Alves Pereira, foram muitos os trabalhos que pesaram, altas questões de Estado os ocuparam e por isso não se lembraram dessas necessidades.[502]

Para a maioria dos deputados que discutiam o problema do desenvolvimento da região norte de Minas Gerais, assim como para os presidentes que se ocuparam em pedir melhoramentos a essa região, como já foi dito, o grande problema do Norte de Minas, empecilho ao seu desenvolvimento, era mesmo a falta de meios de comunicação que integrasse esta região ao restante da província, ao litoral, ou à Corte: "No seio daquele abençoado solo existem todos os elementos de riqueza, mas não temos estradas, Sr. Presidente, para levarmos os nossos produtos aos grandes mercados consumidores do império."[503]

---

[498] AALPMG, **Sessão de 11 de Agosto de 1882.** p. 86.
[499] **Idem**. p. 86.
[500] **Ibidem**. p. 86.
[501] **Ibidem**. p. 86.
[502] **Ibidem**. p. 86.
[503] **Ibidem**. p. 86.

De acordo com o deputado Manoel Fulgencio Alves Pereira, quando eram votadas leis que dotariam de verbas algumas obras daquela zona, o que se percebia era que diversas delas, "aí estão sem execução, a despeito de constantes reclamações das câmaras municipais, constantes representações dos povos e os esforços de seus representantes."[504] O deputado reclamou que há anos a Assembléia havia decretado a quantia de noventa contos de réis para a reconstrução da estrada da capital à cidade de Diamantina, no entanto o decreto não foi de todo executado. Segundo ele, o presidente mandou reconstruir a estrada até Itambé de Mato Dentro, município de Itabira, mas as obras não foram adiante, de modo que de Itambé do Mato Dentro até a cidade de Diamantina, a estrada estava intransitável.[505]

O mesmo deputado também reivindicou reparos na estrada de Minas Novas a Araçuaí, asseverando que, há anos, requisitara e teria conseguido a passagem de várias leis mandando fazer pontes nestas estradas, mas nada havia sido feito até então. Novamente ao justificar a importância destes melhoramentos, o deputado apelou para a idéia de que outras regiões estavam sendo beneficiadas com semelhantes obras, ao passo que o norte era esquecido:

> "Aquela cidade, uma das mais importantes da província, quer pelo seu comércio, quer pela sua lavoura bastante desenvolvida, vê-se constantemente ameaçada de grandes ruínas pelas enchentes daquele rio. (...) A câmara com a escassez de seus recursos não pode só por si fazer obra tão importante, tão dispendiosa: é preciso que o governo vá a seu auxílio como aconteceu com a cidade de S. João Del Rei."[506]

Dois anos após as pesadas reclamações feitas por vários deputados, persistiam os mesmos argumentos e o descontentamento dos representantes do norte mineiro em relação ao desinteresse predominante da maioria na Assembléia e dos administradores com o futuro daquela região. Em sessão de 8 de agosto de 1884,[507] o deputado Antônio Joaquim Nunes Brasileiro[508] afirmou que o segundo distrito era o "mais descurado da província" e demonstrou as dificuldades com que lutava para levar alguns melhoramentos àquela "pobre região". O segundo distrito

---

[504] **Ibidem**. p. 86.
[505] **Ibidem**. p. 86.
[506] AALPMG, **Sessão de 11 de Setembro de 1882.** p. 349.
[507] AALPMG, **Sessão de 08 de Agosto de 1884.** p. 67.
[508] Antônio Joaquim Nunes Brasileiro foi deputado provincial pelo 20º distrito em 1884-1885. Fonte: Anais da Assembléia Legislativa Provincial de Minas Gerais.

compunha-se de seis municípios numa vastíssima zona que permanecia como "filha incestuosa da província e como tal sem direito hereditário!:"[509]

> "Para o município de Grão Mongol apenas tem se mandado construir duas pontes de pequeno preço e tem-se dado uma insignificante quota para estabelecimento de uma casa de caridade! Nada mais!
>
> (...) O Rio Pardo, que, antes das recentes desmembrações ali operadas, era um município riquíssimo, também concorreu para os cofres públicos com somas enormes; entretanto, nada se lhe tem dado, está em completo olvido!
>
> (...) Januária, (...) tem sido da mesma forma esquecida, votada a completo abandono!
>
> (...) S. Francisco, cuja existência conta já perto de um século, nunca obteve dos cofres públicos coisa alguma! Apenas se lhe deram em dois exercícios uns magros três contos para construção da matriz de Capão Redondo, que ainda se acha em começo. Nem mais um cobre!"[510]

O deputado Antônio Joaquim Nunes Brasileiro afirmou entender que as rendas públicas só seriam distribuídas em bem geral da província e repartidas com justiça e igualdade, se fosse estabelecida a regra de proporção, contemplando cada distrito eleitoral na proporção com que concorria para os cofres públicos ou municipalizando os impostos. De outro modo, alguns municípios continuariam "afetados de obesidade", com as "copiosas somas que recebem para suas obras" e outros municípios continuariam sendo vítimas da "falta de alimentação pecuniária para iniciar ou coadjuvar o seu progresso."[511]

O deputado Ignácio Murta,[512] em sessão de 12 de junho de 1886, defendeu alguns projetos em benefício de localidades no norte de Minas.[513] Defendeu gastos para reparos da estrada de São Miguel ao limite da província em São Sebastião do Salto Grande, às margens do rio Jequitinhonha. A vasta e importante zona norte vinha sendo completamente desprezada e esquecida, de modo que, até então, aquela estrada não teve o menor auxílio dos cofres públicos, apesar de ser uma importante via de comunicação para São Miguel, para Salinas e outros pontos e centros populosos e produtores.[514]

---

[509] **Idem**. p. 67.
[510] **Ibidem**. p. 67.
[511] **Idem**. p. 67.
[512] Ignácio Murta foi deputado provincial no biênio de 1886-1887. Foi eleito membro da 2ª comissão de Fazenda e Comissão de Obras Públicas e defendeu melhorias para o Norte. Fonte: AALPMG, **Sessão de 1886.** p. 31-32.
[513] AALPMG, **Sessão de 12 de Junho de 1886.** p. 287.
[514] **Idem**. p. 287.

Esta estrada era uma importante via de comunicação, transitada por negociantes que levavam boiadas e tropas para os mercados do litoral e para a rica e importante lavra do Salobro, na Bahia, pagando pesados impostos na recebedoria do Salto Grande. "É de inteira justiça que encontrem ao menos uma estrada sofrível, e não um caminho quase intransitável como é atualmente o estado daquela estrada."[515] O deputado afirmou conhecer pessoalmente o ex-administrador daquela recebedoria que o informou que ela rendeu, no último exercício, 13:228 contos de réis.[516]

Além deste, o deputado pediu consertos da estrada de Araçuaí ao Salto Grande, onde se localizava a recebedoria, que estava em péssimo estado, e a construção de uma ponte sobre o rio Araçuaí, na estrada para Grão Mongol e Montes Claros, no município de Minas Novas.[517] E ainda naquele mesmo ano, o deputado Alexandre Generoso pediu gastos com o abastecimento de água, que beneficiaria "a desventurada zona em que reside, até hoje abandonada ao mais completo olvido por parte dos poderes públicos," na freguesia de Suaçuí.[518]

Em 1887, continuam as afirmações de deputados da região de que a zona norte continuava desfavorecida na distribuição dos gastos públicos. Os projetos eram quase sempre referentes à consertos e construção de pontes. Em sessão de 19 de julho de 1887, por exemplo, o deputado Ignácio Murta defendeu obras para a "tão esquecida zona" de Minas: pedia a construção de uma ponte sobre o rio Araçuaí, na estrada do arraial da Piedade, município de Minas Novas, a Montes Claros e Grão-Mongol. Vale lembrar que essa mesma ponte foi reclamada um ano antes pelo mesmo deputado. Além desta, pediu também outras pontes: sobre o rio Setúbal, na estrada de Minas Novas a Araçuaí; sobre o rio Piauí, e sobre o rio São João Grande, na estrada de Itinga e São Miguel do Jequitinhonha.[519]

Em síntese, a questão do transporte era apontada como um dos maiores entraves ao desenvolvimento do Norte/Nordeste sendo este um problema mais estrutural e sério do que o verificado nas outras regiões mais ricas. Era apontado como a grande causa do atraso daquela vasta região e do seu isolamento dos prováveis mercados consumidores. A descrição dos anais e relatórios presidenciais

---

[515] **Ibidem**. p. 287.
[516] **Ibidem**. p. 287.
[517] **Ibidem**. p 287.
[518] AALPMG, **Sessão de 18 de Junho de 1886.** p. 318-319.
[519] AALPMG, **Sessão de 19 de Julho de 1887.** p. 31-32.

demonstrou a existência de diversas atividades na região. Umas decadentes, como a mineração de diamantes, outras em desenvolvimento ou prosperando, como a atividade manufatureira, outras muito comuns no norte e noroeste de Minas como a pecuária, e outras incipientes como as atividades agrícolas. No entanto, o que prevalecia era o relato da pobreza da região. E a prioridade do governo provincial era de investir em regiões que já traziam lucros aos cofres públicos, sob pena de comprometer os poucos recursos do governo com empreendimentos de futuro duvidoso.

4. Sudeste e Sul de Minas: agricultura de abastecimento e pecuária.

Os primeiros trabalhos referentes à região Sul de Minas no século XIX concentraram-se no estudo sobre a importância política do setor abastecedor na região sudeste ou região das Vertentes, onde se localizava a Comarca do Rio das Mortes, com sede na cidade de São João Del Rey. Estudiosos como Alcir Lenharo e Afonso de Alencastro Graça filho destacaram a importância do setor abastecedor de fins do XVIII até as primeiras décadas do século XIX. O setor abastecedor da região mais ao sul de Minas, próxima à província de São Paulo, teve começou a se desenvolver posteriormente, já na primeira metade do século XIX, momento em que o comércio de abastecimento de São João Del Rey vivenciava um período de crise. Afonso de Alencastro Graça Filho chegou a destacar que o desenvolvimento econômico do setor abastecedor na região mais ao Sul de Minas parece ter prejudicado esta atividade na região Sudeste, na Comarca de Rio das Mortes. Segundo Graça Filho, os comerciantes da cidade de São João Del Rey vivenciaram os percalços da concorrência com o Sul de Minas:

> "Embora a sua situação econômica não fosse de decadência, São João Del Rei, em meados do século XIX, teve que enfrentar o poderoso conluio entre o arrematante Francisco José de Mello e Souza, organizador da chamada Companhia do Rio de Janeiro, e os boiadeiros do Sul de Minas para o controle do comércio de carne no matadouro municipal do Rio de Janeiro."[520]

[520] **Idem**. p. 50.

Segundo Afonso de Alencastro Graça Filho, esta monopolização do mercado de gado alterou a sua rota de comércio e prejudicou especialmente os negociantes de São João Del Rei. Essa nova rota, tendo como principais agentes os criadores de Uberaba e os marchantes-invernistas de Passos e Jacuí, aniquilou a feira de Araxá, onde boiadeiros de Formiga, São João Del Rei, Lavras e Bambuí se dirigiam para a compra de gado. Além disso, fortaleceu a economia do Sul de Minas, dando margem para que pleiteassem a sua separação da província em 1854, proposta que foi duramente atacada por São João Del Rei, que teria sido excluída do arranjo.[521] Este incidente ilustra as dificuldades que o comércio de gado são-joanense defrontou na segunda metade do século XIX:

> "Em julho de 1854, as câmaras municipais de Campanha, Pouso Alegre, Lavras, Baependi, Cristina, Itajubá, Três Pontas, Jacuí e Passos enviaram representações à Assembléia Provincial para a criação da Província de Minas d'Entre Rios. Dos municípios envolvidos, somente Aiuruoca foi contra. Caldas não se pronunciou e Jaguari reivindicava a anexação da Comarca de Sapucaí ao território paulista. /Anteriormente, em maio do mesmo ano, Campanha havia se antecipado, sob a liderança do Barão do Rio Verde, fazendeiro e proprietário de antiga manufatura de chapéus, solicitando a provincialização das Comarcas de Sapucaí, Rio Verde, Três Pontas e do Município de Lavras, tendo como capital a cidade de Campanha."[522]

As idéias separatistas sul-mineiras apresentadas pelo jornal *Monitor Sul Mineiro*, da cidade de Campanha, foram analisadas por Pérola Maria Goldfeder e Castro. Segundo a autora, deputados provinciais do Partido Conservador da região de Campanha teriam se engajado em várias tentativas, ao longo da segunda metade do século XIX, de aprovação de uma lei que criaria uma província sul-mineira. Após a proposta de 1854, outros projetos de criação de uma província sul-mineira foram apresentados à Assembléia Legislativa Provincial. Já na década de 1860, outros dois deputados apresentavam projeto semelhante, criando uma província denominada Minas do Sul. Em 1862, de autoria do deputado Evaristo Ferreira da Veiga e em 1868, pelo deputado Américo Lobo. Todavia, nenhum destes projetos foram aprovados.[523]

---

[521] **Ibidem**. p. 50.
[522] **Ibidem**. p. 51.
[523] CASTRO, Pérola Maria Goldfeder e. Imprensa, história e separatismo: o Movimento Separatista de 1892 através das páginas do monitor sul-mineiro. In: **Revista Eletrônica Cadernos de História**, vol. VI, ano 3, nº. 2, dezembro de 2008. Fonte: http://www.ichs.ufop.br/cadernosdehistória. [Extraído em 23/07/2009].

Através da análise dos anais, foi possível verificar mais um momento em que reaparece o interesse de políticos sul-mineiros em se separar da província de Minas, em projeto do deputado José Pedro Xavier da Veiga, apresentado à Assembléia Provincial em 1873. Em sessão de 29 de setembro de 1873,[524] o deputado afirmou que a principal aspiração sul-mineira era a criação de um centro administrativo próprio que traria o progresso para a sua região. Para José Pedro Xavier da Veiga, a divisão da província era aconselhada por questões de ordem administrativa, econômica e política. Segundo ele, Minas já não gozava do mesmo prestígio de outrora, o que em parte podia ser explicado pela "excessiva grandeza territorial que a esmaga".[525] No aspecto administrativo, o mais hábil administrador de Minas tinha suas atividades absorvidas pelo simples expediente, de "tão grande e trabalhoso é ele".[526] Sob o ponto de vista econômico, uma melhor fiscalização das rendas e obras públicas só poderia ser exercida em uma circunscrição mais limitada, além do deputado assegurar que as pequenas províncias atrairiam mais facilmente a imigração. Já na esfera política, a principal razão seria a de que a limitação do território provincial resolveria o problema das autoridades que se viam "desautorizadas", pois em regiões mais longínquas, "a ação do governo chega fraca e por vezes tardia".[527]

Na verdade, o principal motivo do interesse dos sul-mineiros em transformar sua região em uma província era o de impedir que as rendas provenientes da economia daquela zona fossem investidas em obras públicas de outras localidades. A região vinha adquirindo certo prestígio econômico e seus representantes estavam insatisfeitos politicamente. Alegavam que não era justo pagar pesados impostos para investir em outras regiões:

> "A idéia da provincialização do sul de Minas, constituindo-se outra ao Sul, tem sido apresentados no seio da representação nacional por membros de todos os partidos e domínio de todas as políticas. Isto dá a medida da popularidade da idéia e mostra que não é um partido, mas a opinião geral dos povos que se inclina à adoção desta medida, a única salvadora para aquelas regiões desalentadas por *uma comunhão que lhes pesa fatalmente*.
> (...)

[524] AALPMG, **Sessão de 29 de Setembro de 1873.** p. 30-31.
[525] **Idem**. p. 31.
[526] **Ibidem**. p. 31.
[527] **Ibidem**. p. 31.

> Não é justo que se obrigue a permanecer em uma comunhão aqueles, que dela fazem parte, *só para alimentar com o suor do seu trabalho os seus consórcios, não tirando dessa mesma comunhão vantagens equivalentes a seus sacrifícios.* Como disse, há 30 anos que o Sul de Minas tem por vezes manifestado o desejo irresistível que sente de construir um centro administrativo, de formar uma economia separada." (Grifos meus).[528]

Em 8 de julho de 1884, Olympio Oscar de Vilhena Valladão apresentou novamente projeto de criação da província de Minas do Sul.[529] A idéia de provincialização sul-mineira reapareceu já no fim do Império. Desta vez, em projeto apresentado à Câmara dos Deputados por um paulista, o senador Joaquim Floriano de Godoy que, há alguns anos havia sido presidente da província mineira. A idéia integrava interesses daquela região com parte do território da província de São Paulo, com vistas a anexar parte do Sul de Minas Gerais à província de São Paulo com o nome de Província do Rio Sapucaí.[530]

Em resumo, a idéia de provincialização do Sul de Minas percorreu todo o século XIX nas tentativas dos políticos de Campanha em ver transformada em lei a criação de uma província na região. Nenhuma das propostas vingou. Mas os argumentos utilizados por seus defensores servem para ilustrar a insatisfação dos representantes daquela parte de Minas com o fato de os impostos arrecadados na região não serem devidamente compensados com a construção de ferrovias, como ocorria na Mata.

Mesmo assim, a análise dos anais da Assembléia Legislativa Provincial demonstrou que o desenvolvimento econômico dessa região proporcionou o aumento do prestígio político, fato que se faz notar a partir de uma maior participação política de seus representantes na Assembléia Provincial mineira. Mas estes representantes mostravam-se ainda insatisfeitos com os investimentos na região e, por isso, queriam autonomia pra gerir suas próprias rendas. Daí a idéia de criar um centro administrativo próprio para o sul, por meio da transferência do poder regional para a cidade de Campanha, que seria a capital da nova província.

---

[528] **Ibidem**. p. 30-31.
[529] CASTRO, Pérola Maria Goldfeder e. **Op. Cit.,** 2009.
[530] De acordo com Pérola Maria Goldfeder e Castro, os primeiros projetos de teor separatista apresentados à Câmara dos Deputados propunham a anexação do Sul de Minas ao território de São Paulo, como forma de indenização a esta província pelas consequências do movimento liberal de 1842 e pela perda da Comarca de Curitiba em 1853. Mas tal plano encontrou resistência por parte de políticos mineiros que pretendiam a criação de uma unidade administrativa independente na região do Sul de Minas. CASTRO, Pérola Maria Goldfeder e. **Op. Cit.**, 2009.

Além desta insatisfação, os debates nos anais de 1873 demonstraram a existência de uma rivalidade entre alguns deputados do Sul de Minas como o capitão João Batista Pinto, por exemplo, e deputados da região da Comarca do Rio das Mortes ou Sudeste de Minas, como Salathiel de Andrade Braga. A rivalidade apresentava-se na ocasião da aprovação de projetos de estradas para estas localidades. Enfim, havia certa disputa nas despesas dos cofres públicos, entre deputados da região Sul e Sudeste de Minas.[531]

A análise dos anais da Assembléia demonstrou também que, poucas vezes, a região sudeste ou a Comarca do Rio das Mortes foi citada, ou projetos referentes foram discutidos. Já em relação ao Sul, a demanda foi bem maior. Em 1873, o deputado João Batista Pinto apresentou e discutiu diversos projetos de construção e consertos de estradas naquela zona. Em sessão de 25 de setembro de 1873, o mesmo deputado justificou a necessidade e importância comercial da construção da estrada do Picú, a partir do diagnóstico da falta de meios de escoamento da produção e da justificativa da importância da estrada para as rendas da província. A recebedoria do Picú arrecadava mais de cento e vinte contos mensais, por onde se exportava quase todos os gêneros do sul de Minas.[532]

O deputado comentou a questão das rivalidades entre as regiões na obtenção de benefícios como conserto e construção de estradas e pontes, pedindo que não houvesse rivalidade na votação deste projeto, por se referir ao Sul de Minas, pois quando fossem tratados projetos de estradas para o norte, os deputados daquela região podiam contar com seu apoio, pois entendia que "toda e qualquer quantia despendida em estradas é produtiva."[533] Além disso, o deputado argumentou que não queria "despertar rivalidades entre o norte, centro e sul da província", mas seu intuito era apenas o de demonstrar a necessidade da estrada do Picú para o Sul da província e que os treze municípios beneficiados com esta estrada já concorriam para as rendas públicas provinciais com mais de quinhentos contos por ano. O deputado tomou como exemplo o município onde residia, a cidade de Cristina. Segundo ele, constituído desde 1850, nos 23 anos decorridos até então tinha contribuído para a renda pública com quatrocentos contos. Entretanto a província só

[531] AALPMG, **Sessão de 1873.** p. 10.
[532] **Idem**. p. 125.
[533] **Ibidem**. p. 125.

havia gasto setenta e dois contos com este município. O mesmo sucedia com os municípios de Itajubá, Campanha, Baependi e outros da região.[534] Afirmou:

> "O meu fim, portanto, é somente mostrar que o sul de Minas, tendo igual direito aos benefícios da província, tem sido, entretanto, muito mal aquinhoado até aqui."[535]

O deputado João Batista Pinto pediu ainda mais uma estrada, desta vez, para o município de Baependi. Segundo ele, este pedido devia ser satisfeito porque o sul de Minas vinha sendo "mal considerado".[536] Disse mais, que o sul não parecia "ser um membro desta grande família mineira, não parece fazer parte deste todo, parece antes um filho enjeitado, um proscrito."[537] Mas em resposta ao comentário do deputado Batista Pinto, o deputado Salathiel de Andrade Braga, morador da Comarca de Rio das Mortes, replicou dizendo que a Assembléia não tinha motivos para fazer essa divisão entre o sul e o norte, estabelecendo rivalidades.

No entanto, não é possível negar a existência de determinadas rivalidades na aprovação de projetos referentes à construção de estradas. Os recursos disponíveis para os tão falados melhoramentos materiais eram poucos, embora existentes. Isto acirrava a disputa entre os representantes das diversas regiões pelo seu quinhão e o favorecimento de suas localidades. Ao mesmo tempo, o contrário também ocorria. Deputados de regiões diferentes costumavam aprovar projetos de colegas que estavam dispostos a aprovar também os seus. É o que se percebe nas ocasiões em que os deputados, argumentando que acreditavam que todos os projetos tendentes a beneficiar regiões férteis da província deveriam ser aprovados. Pregavam que não deveria existir rivalidade regional e buscavam amenizar os conflitos que, por vezes, apareciam.[538]

Mas o sul mostrava-se constantemente insatisfeito por estar sempre em segundo plano, mesmo sendo uma região rica e que rendia lucros aos cofres públicos. Segundo Batista Pinto, o município de Baependi, um dos mais importantes do sul, durante muitos anos não foi "considerado" pela Assembléia:

---

[534] **Ibidem**. p. 125.
[535] **Ibidem**. p. 125.
[536] AALPMG, **Sessão de 08 de Outubro de 1873.** p. 116.
[537] **Idem**. p. 116.
[538] **Ibidem**. p. 116.

> "O Sul de Minas não tem sido aquinhoado com igualdade por esta Casa; é um filho enjeitado, atira-se lhe sempre a esmola com má vontade porque querem tudo para o centro e o norte. O sul é só para contribuir. Estão alegando os meus pedidos, julgam que o sul de Minas não tem o direito, nem ao menos de pedir: concedam primeiro os 100:000$ e aleguem quando aparecerem novos pedidos."[539]

Não era rara a ocasião em que o deputado Salathiel Andrade Braga, do sudeste mineiro, discordava dos deputados João Batista Pinto e José Pedro Xavier da Veiga, do sul de Minas. Nesta sessão, o deputado Salathiel Andrade Braga criticou Batista Pinto, dizendo que até 100 contos de réis que obteve do governo geral para uma estrada de São João à Oliveira "lá foram para sua estrada do Picú". Disse o deputado, afirmando que o projeto de 1873 que consignava maior quantia era o do deputado Batista Pinto, exatamente para o sul de Minas.[540] Embora a intenção de Salathiel Andrade Braga tenha sido a de negar a existência de rivalidades, ele mesmo declarou que uma estrada para São João Del Rei foi prejudicada, tendo em vista a construção da estrada do Picú, que demandou quantia considerável. Mesmo assim, alguns deputados como Lucas Matheus Monteiro de Castro argumentaram que nunca foram contrários ao estabelecimento de vias de comunicação para o sul.[541]

O deputado João Baptista Pinto defendeu ainda a construção da estrada de Itajubá, que ligava o sul de Minas ao norte da província de São Paulo, à Parati e à Cachoeira.[542] O deputado afirmou que, mesmo não sendo tão importante quanto a estrada do Picú, pela estrada de Itajubá se exportavam os gêneros de Itajubá, Paraíso, Pouso Alegre e Ouro Fino. Outra estrada que merecia consertos era a da cidade de Aiuruoca em direção às águas de Caxambu e de Carmo. O governo provincial nunca gastou com esta estrada, mas ela interessava às povoações de Aiuruoca, São Vicente, Serrano, Turvo, Bom Jardim. Por último, defendeu o conserto da estrada de Passa Vinte, importante via de comunicação, aberta ao trânsito há oito ou dez anos, de interesse tanto do sul de Minas como do oeste, dos municípios de Formiga, Tamanduá, Campo Belo, Santo Antônio do Monte, Lavras, Uberaba e todo

---

[539] **Ibidem**. p. 116.
[540] **Ibidem**. p. 116.
[541] **Ibidem**. p. 117.
[542] AALPMG, **Sessão de 09 de Outubro de 1873.** p. 123-126.

o sertão até Goiás. A recebedoria desta estrada era ainda de segunda ordem, mas podia ser de primeira, pois já rendia mais de 80:000$ réis anualmente.[543]

O deputado José Pedro Xavier da Veiga[544] também defendeu que a estrada do Passa Vinte era uma das estradas mais comerciais da província, pela qual transitavam os gêneros de alguns dos mais ricos distritos produtores do sul de Minas, como Rio Preto, Baependi, Aiuruoca, Lavras. O rendimento da recebedoria de Passa Vinte, que há três anos chegava apenas a 50 ou 60 contos, já atingia a cifra de 90 a 100 contos.

Já o deputado Salathiel Andrade Braga defendeu a construção de uma estrada de São João Del Rei aos municípios de Oliveira, Tamanduá, Formiga, Piumnhi e Araxá.[545] Xavier da Veiga questionou o projeto,[546] argumentando que esta estrada teria centenas de léguas, sendo necessário uma despesa muito elevada para uma estrada que atravessaria zonas produtoras, mas também "outras estéreis e atualmente despovoadas".[547]

Dez anos depois, continuavam os inúmeros pedidos de consertos e construção de estradas no sul de Minas e a insatisfação dos seus representantes. Em sessão de 3 de setembro de 1884, o deputado Silvestre Dias Ferraz Júnior,[548] que residia em Cristina e afirmou ser representante do Sul de Minas, membro do Partido Liberal,[549] pediu auxílio para conserto de estrada da freguesia de Piranguinha à cidade de Itajubá.[550] Segundo ele, esta estrada "despeja" na barreira do Itajubá algumas dezenas de contos para os cofres públicos. Mas seu conserto não havia sido ainda realizado, apesar de já ter sido votado no biênio anterior. O deputado criticou o abandono das estradas e pontes do sul de Minas, pois os únicos consertos que receberam, nos anos anteriores, foram os dos carreiros e tropeiros, "que aqui removem uma pedra, tapam uma vala, e ali substituem pranchão podre de

---

[543] **Idem**. p. 123-126.
[544] AALPMG, **Sessão de 13 de Outubro de 1873.** p. 167.
[545] AALPMG, **Sessão de 13 de Outubro de 1873.** p. 170.
[546] **Idem**. p. 171.
[547] **Ibidem**. p. 171.
[548] Silvestre Dias Ferraz Júnior foi deputado provincial pelo 11º distrito nos biênios de 1878-1879, 1882-1883 (foi eleito membro da 1ª Comissão de Fazenda), 1884-1885 e 1886-1887. Era membro do Partido Liberal e morador da cidade de Cristina, no Sul de Minas. Fonte: Anais da Assembléia Legislativa Provincial de Minas Gerais.
[549] AALPMG, **Sessão de 1º de Setembro de 1884.** p. 337; AALPMG, **Sessão de 13 de Outubro de 1884.** p. 729; AALPMG, **Sessão de 1886.** p. 150, p. 184.
[550] AALPMG, **Sessão de 03 de Setembro de 1883.** p. 795-796.

um pontilhão por uma vara ou madeira branca que encontram à mão."[551] E asseverou que se fossem aplicadas aos reparos das estradas e pontes do sul pelo menos um terço das taxas itinerárias que as suas barreiras rendiam, em breve não haveriam mais reclamações.[552]

Em sessão de 14 de maio de 1886, persistiram as reclamações. O deputado Padre Araújo Lobato[553] afirmou também que o sul de Minas era o "filho enjeitado" cujas aspirações viviam constantemente esquecidas: "Só se lembram do sul de Minas para concorrer com suas rendas, com seus impostos para o regorgitamento dos cofres provinciais."[554] Em sessão de 19 de Julho de 1887,[555] o deputado José Pedro Américo de Matos[556] - que era advogado e comendador, residente em Caxambu e representava o 7º distrito do sul de Minas - pediu obras para as cidades de Caxambu, Baependi, Turvo, Pouso Alto, Alfenas, as freguesias de São José do Picú, Virgínia e na estação do Capivari, na ferrovia *Minas and Rio*, e São José de Além Paraíba. Além destas obras, o deputado reclamou mais pontes para Baependi.[557] Reclamou também a necessidade de reconstrução da estrada que ligava a cidade de Baependi à freguesia de Nossa Senhora dos Remédios, denominada Caxambu. Já o deputado Silvestre Dias Ferraz Júnior defendeu consertos na estrada de Itajubá à Serra do Piquete. Por aquela estrada, passavam os produtos de grande parte da zona do alto Sapucaí, que trazia quantia avultada para os cofres provinciais.[558]

Além de defender a construção de estradas para o Sul de Minas, seus representantes procuravam convencer a maioria na Assembléia da importância de diminuir impostos como o de fumo e o imposto sobre casas de negócio, um dos mais importantes para o Sul de Minas, desconsiderando, logicamente, o imposto sobre taxas itinerárias. João Batista Pinto[559] defendeu reformas no sistema de impostos, afirmando que este precisava de certa regularidade, já que havia imensa confusão

---

[551] **Idem**. p. 796.
[552] **Ibidem**. p. 796.
[553] O Padre Araújo Lobato foi deputado provincial em 1886-1887, quando afirmou ser representante do Sul de Minas. Fonte: Anais da Assembléia Legislativa Provincial de Minas Gerais.
[554] AALPMG, **Sessão de 14 de Maio de 1886.** p. 65.
[555] AALPMG, **Sessão de 19 de Julho de 1887.** p. 30.
[556] O comendador José Pedro Américo de Matos foi deputado provincial pelo 7º distrito nos biênios de 1878-1879, 1880-1881 e 1884-1885 e era morador da cidade de Caxambu, no Sul de Minas. Fonte: Anais da Assembléia Legislativa Provincial de Minas Gerais.
[557] **Idem**. p. 41.
[558] AALPMG, **Sessão de 08 de Agosto de 1887**. p. 150.
[559] AALPMG, **Sessão de 1873.** p. 257-261.

na aplicação destes impostos, com produtos que deviam pagar mais sendo os menos tributados e gêneros que deviam pagar menos, pagando mais. Enfim, parte da população pagava mais impostos do que outra. O deputado defendeu a diminuição do imposto sobre o fumo, que tinha a cobrança desigual em relação ao café. Segundo ele, o fumo, gênero de muita importância cultivado no Sul de Minas, pagava um imposto exorbitante que não estava em relação com o café e outros produtos. O mel do fumo era uma indústria nova no sul da província. Desenvolvia-se e tomava vulto. Entretanto, o imposto cobrado era muito pesado:

> "Ora, sendo insignificantes os lucros que os lavradores tiram deste gênero de produção, a continuar este imposto, a conseqüência será o aniquilamento desta indústria, por isso que ninguém mais quererá plantar fumo, sendo, aliás, o principal gênero de exportação do sul de Minas, por quanto ascende esta exportação a cerca de 600 mil arrobas."[560]

Em sessão de 1º de Julho de 1876, o deputado Silvestre Dias Ferraz Júnior[561] afirmou que, por ser filho do sul de Minas, conhecedor da indústria dessa zona, de suas necessidades e, sobretudo, como oposicionista, se viu no dever de apresentar as razões que o levou a combater o projeto da Comissão de Fazenda que aumentava o imposto sobre o fumo. Segundo ele, esta Comissão quis aumentar exatamente os produtos que se achavam em decadência e completo atraso. O seu argumento foi corroborado pelo deputado Tolentino, representante da Zona da Mata, que afirmou ser sempre um defensor de projetos de diminuição dos impostos. Também foi defendido pelo deputado Batista Pinto que afirmou que quinhentas mil arrobas que eram exportadas foram reduzidas à metade.[562]

Segundo o deputado Silvestre Dias Ferraz Júnior, várias causas contribuíam para o definhamento desta lavoura no sul. Além das causas naturais, havia também a concorrência que o produto encontrava nos mercados do Rio de Janeiro, Rio Grande do Sul e Prata. As despesas de transporte e de comissões absorviam completamente os lucros desta lavoura. O comércio de gado *vacum* também sofreria com a passagem deste projeto da Comissão de Fazenda, pois se o imposto de mil novecentos e vinte fosse elevado a 2$200, contribuiria para encarecer a carne verde

---

[560] **Idem**. p. 257-261.
[561] AALPMG, **Sessão de 1º de Julho de 1876.** p. 489-492.
[562] **Idem**. p. 489-492.

no mercado da Corte, onde o gado mineiro encontrava um forte concorrente.[563] Em sessão de 22 de julho de 1876, Cândido Luís Maria de Oliveira também questionou o aumento de impostos sobre o fumo, pois em muitos municípios este produto ainda estava se desenvolvendo "e nesses momentos em que ela foi iniciada com vantagem, há obstáculos de várias sortes que a tornam estacionária. Aí se luta com o frio, a geada e a seca, e outras calamidades não desconhecidas."[564] As críticas dos deputados ao aumento deste imposto surtiram efeito e, ao invés de sofrer aumento, o tributo sobre o mel de fumo foi diminuído. A Assembléia considerou que esta cultura apresentava um bom desenvolvimento, mas o tributo ainda não podia sofrer aumento, para não prejudicar as várias localidades que iniciavam o cultivo do fumo.

Em 1877, a Comissão tentou aumentar a taxação deste produto novamente. E novamente, as mesmas considerações. Em sessão de 26 de outubro de 1877, o deputado Afonso Pena voltou a tratar da possibilidade de aumento do imposto sobre o fumo e mel de fumo. Segundo o deputado, desde 1850 a produção do fumo não havia aumentado, não era uma indústria florescente, pois "apresentava-se estacionária" e, nos anos anteriores, havia sofrido diminuição na sua exportação. Segundo ele, a Comissão diminuiu o imposto sobre o mel de fumo, mas não diminuiu sobre o fumo, que deveria ser diminuído também.[565] Neste ano, o imposto sobre o fumo sofreu diminuição.

Em síntese, podemos dizer que a região da Comarca de Rios das Mortes foi perdendo o seu prestígio ao longo do XIX e, nas décadas finais do Império, teve destaque o desenvolvimento do setor abastecedor na região mais ao sul da província de Minas. O progresso econômico naquela área trouxe também certa representatividade política na Assembléia Provincial mineira, a ponto de o deputado Xavier da Veiga defender a autonomia administrativa da região. No entanto, a idéia da provincialização demonstrou especialmente um sentimento de insatisfação das elites sul-mineiras, referente às suas aspirações, postas em segundo plano, quando os projetos em benefício da Zona da Mata eram considerados mais relevantes, especialmente no que se refere ao desenvolvimento da malha férrea nesta região.

---

[563] **Ibidem**. p. 489-492.
[564] AALPMG, **Sessão de 22 de Julho de 1876.** p. 573-580.
[565] AALPMG, **Sessão de 26 de Outubro de 1877.** p. 606-608.

Na década de 1870, inúmeros projetos de consertos e construção de vias de comunicação importantes para o Sul mineiro, como a Estrada do Picú, a Estrada de Itajubá e Estrada do Passa Vinte, foram aprovados, beneficiando aquela região. Mesmo assim, seus representantes mostravam-se descontentes por ainda não haverem sido beneficiados com ferrovias, como acontecia na Zona da Mata. O descontentamento destes deputados sul-mineiros intensificou na década de 1880, quando da discussão da revogação e não aprovação de novas concessões de ferrovias. A elite sul-mineira viu-se prejudicada com aquele projeto de lei, pois enxergava aquele como o melhor momento para aprovar as concessões de ferrovias para o sul, visto que a Mata já se achava ricamente servida pelo grande número de ferrovias concedidas na década de 1870.

5. Zona da Mata Mineira.

5.1. Agricultura e representação política no governo provincial.

A análise dos relatórios e falas para as décadas finais do século XIX apontam uma tendência dos políticos da província em defender a atividade agrícola. Os administradores se expressaram claramente na defesa de práticas que contribuiriam para o desenvolvimento da agricultura, como a construção de ferrovias para o escoamento da produção, pontes que favoreceriam o transporte, dentre outras medidas, como a criação de escolas agrícolas de aprimoramento do trabalho na lavoura, etc. À guisa de exemplo, cito a discussão que se prolongou em alguns relatórios e falas, a respeito do traçado da Estrada de Ferro de Leopoldina. O presidente Pedro Vicente de Azevedo discutiu uma medida sua que modificou o traçado desta ferrovia, no trecho de Bocaína a Leopoldina, na Zona da Mata, não permitindo mais passar pela cidade de Leopoldina. Para o presidente, esta modificação permitiu um encurtamento da ferrovia, que traria uma economia de subvenção significativa para os cofres provinciais, além do fato de o terreno anteriormente traçado ser acidentado e improdutivo. Um trecho do seu relatório é sugestivo. Ao defender que o traçado deveria beneficiar a agricultura ao invés do comércio das cidades, o presidente afirmou:

> "Se a cidade de Leopoldina é por ventura prejudicada com o afastamento da estrada, cumpre atender por outro lado que este fato traz lucros à lavoura, à empresa e aos cofres públicos, e não estamos ainda em circunstâncias de fazer estradas de ferro, que prefiram o comércio das cidades aos interesses da lavoura; porquanto esta é quase que a nossa única fonte de rendas, e não temos e nem poderemos ter tão cedo cidades que por sua indústria possam, já não digo sustentar por si caminhos de ferro, mas obrigar estes a deixar em seu proveito, aliás incerto e falível, os produtos conhecidos de uma agricultura já feita e que se aumentará infalivelmente com as facilidades de transporte e de consumo."[566]

Este privilégio dedicado à atividade agrícola mostrou-se evidente nos relatórios e falas também na ausência de informações mais consistentes relacionadas às demais atividades econômicas que não fosse a agricultura, na desilusão dos administradores em relação às minas de metais preciosos e na defesa da produção agrícola que costumava aparecer acompanhada de propostas que atendiam à expectativa de desenvolvimento econômico provincial que, na verdade, era sinônimo de desenvolvimento da agricultura.

Apesar de também apontar para o privilégio da agricultura no discurso dos administradores e notar uma preocupação em diversificar a produção agrícola, Francisco Iglesias não se deteve em uma característica fundamental no pensamento dos presidentes de Minas: apesar de identificarem uma diversidade na agricultura e na economia mineira, os administradores demonstraram preocupação com uma atividade agrícola específica centralizada numa região, a Zona da Mata. Iglesias não identificou a que tipo de agricultura os presidentes mineiros se referiam, se cafeicultura de exportação, se agricultura de abastecimento, se agricultura de subsistência. Não identificou as regiões que as medidas tomadas no governo provincial visavam beneficiar. Parte disso parece ter explicação no fato de que, ao tratar do tema da "lavoura", o autor concentrou-se nas décadas de 1830, 1840, 1850 e fez uma referência à década de 1860 sobre a divulgação de obras de agricultura e indústria.[567]

Pelas referências dos relatórios e falas presidenciais e relatórios ministeriais, percebe-se que o autor não avançou sua análise para as medidas adotadas e as impressões e propostas dos administradores para as décadas de 1870 e 1880, quando a cafeicultura já estava consolidada na Zona da Mata mineira e era

---

[566] AZEVEDO, Pedro Vicente de. **Relatório de 1875.** p. 31-32.

[567] O historiador afirmou que, a partir de 1860, criado o Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, esse expediente tornou-se comum. IGLESIAS, Francisco. **Op. Cit.**, 1958. p. 64.

considerada a mais importante região de Minas, do ponto de vista econômico.[568] Interessa frisar que ele se concentrou num período anterior ao da minha pesquisa, apesar de seu recorte abranger desde a década de 1830 até o final do Império. Ou seja, o retrato que Iglesias fez sobre a agricultura parece não abranger todo o período que ele se propõe a analisar, de 1835 a 1889.[569]

Ao discutirem a produção agrícola, os presidentes de Minas Gerais costumavam classificar as áreas que se dedicavam a este ramo da economia em regiões que produziam para o abastecimento de outras zonas ou para o consumo local, que produziam para exportação, mas também produziam para o abastecimento e regiões em que não havia exploração agrícola e/ou havia apenas produção de subsistência. De uma forma geral, os administradores descreviam a situação da economia nas diferentes atividades e localidades, que foram tratadas de forma diferenciada. A algumas atividades como a produção agrícola em determinadas áreas, foram dedicados maiores espaços e uma descrição mais detalhada da atividade, da sua importância para dada região. Além disso, os problemas que entravavam o seu desenvolvimento foram tratados e debatidos e as discussões referentes às soluções para tais problemas foram, em muitos momentos, bastante acaloradas. Isto é perceptível na análise dos anais da Assembléia Provincial Mineira. Mas é importante destacar que os presidentes fizeram uma classificação dos tipos de agricultura existentes, e não esconderam uma hierarquia nessa classificação, ao propor soluções para o crescimento econômico.

Os administradores traçaram um panorama da economia que, à primeira vista, explorava a diversidade econômica de Minas Gerais. As diversas regiões e atividades estavam presentes, porém, a forma de tratamento dedicada a uma delas demonstrou claramente uma escolha dos administradores que é indicativo da sua política econômica no governo provincial. A discussão sobre em que atividades e regiões investir estava explicitamente atrelada à atividade agrícola voltada para a exportação.

5.2 Zona da Mata: de sertão e zona proibida à região mais importante de Minas.

[568] Sobre a formação e consolidação da cafeicultura na Zona da Mata mineira, ver: OLIVEIRA, Mônica Ribeiro. **Op. Cit.,** 2005.
[569] IGLESIAS, Francisco. **Op. Cit.**, 1958. p. 61-78.

A Zona da Mata mineira não era só hegemônica economicamente, mas seus representantes impunham diretrizes na formulação de uma política econômica provincial. Os interesses das elites desta que era a região mais rica de Minas Gerais, transparecia não só no ato da apresentação de projetos de lei visando a beneficiar os setores cafeeiros, como também na aprovação destes. Os deputados da Mata defendiam a construção de estradas naquela zona de modo a viabilizar o escoamento do café das diferentes localidades para a Corte. Em Sessão de 19 de Julho de 1872, o deputado Manoel Gomes Tolentino,[570] mostrou-se fiel defensor da cafeicultura na Mata. Afirmou ser conhecedor da Mata e de "suas mais palpitantes necessidades, e as dificuldades com que lutam os fazendeiros, para levarem os seus gêneros ao mercado".[571] Representante da região, asseverou que tinha a "obrigação de pugnar pelos interesses da importante classe dos fazendeiros" e disse ser "representante imediato da lavoura".[572] De acordo com o deputado, a classe comercial e muitas outras classes estavam cercadas de imensas garantias na sociedade, ao passo que:

> "a nobilíssima classe dos fazendeiros, classe esta, donde emana o brilho e as riquezas do nosso belo país, tem menos garantias, além de gemer com contribuições. Se isso é exato, nós os membros da Assembléia Mineira, nós os enviados do povo, os representantes de uma província eminentemente agrícola, devemos procurar desenvolver as vias de comunicação. (apoiado)./Sr. Presidente, o que é o comércio sem a lavoura? E ainda acrescento: o que é a própria política sem a lavoura? O comércio, Srs., não toca ao seu *zenith*, não tem um progressivo desenvolvimento, se a lavoura também não tocar ao seu *zenith*, não tiver um desenvolvimento a toda prova."[573]

Segundo o deputado, a agricultura contribuía poderosamente para as riquezas do país e os fazendeiros contribuíam na mesma medida com a política nacional. Manuel Gomes Tolentino citou o município de São Paulo do Muriaé e o descreveu como um dos mais importantes da Zona da Mata e, portanto, de Minas. Um município "de futuro assaz lisonjeiro, pelos bons e laboriosos fazendeiros de que

---

[570] Manuel Gomes Tolentino foi deputado provincial pelo 1º distrito em 1872-1873 e 1876-1877. Afirmou ser representante e morador da Zona da Mata mineira. Fonte: Anais da Assembléia Legislativa Provincial de Minas Gerais.
[571] **Ibidem.** p. 33.
[572] AALPMG, **Sessão de 19 de Julho de 1872.** p. 240.
[573] **Idem**. p. 240.

se compõe, pela fertilidade de suas terras, pela amenidade e temperamento de seu clima".[574]

Este município possuía o território todo voltado para o cultivo do café que era colhido em grande escala. Geralmente os deputados faziam uma descrição da região a ser beneficiada antes de apresentar seus projetos, como neste caso. Após comentar a importância do município de São Paulo do Muriaé, Manoel Gomes Tolentino, que afirmou ser "filho da lavoura" e "morador da Mata",[575] cobrou dos outros deputados a sua responsabilidade no melhoramento de tão importante região, mais uma vez justificando a ação do governo pelo argumento da compensação dos lucros obtidos com essa zona:

> "Se esta verdade é intuitiva, se essa importante classe da sociedade tanto contribui para as riquezas do país, se os lavradores, como se sabe, pagam tributos, eles têm todo direito de exigir de seus representantes ou a revogação dos tributos ou os melhoramentos correspondentes."[576]

E com esse argumento o deputado considerou que os fazendeiros mais importantes da freguesia de Glória do Muriaé e outros lutavam com imensas dificuldades na exportação de seus cafés e mais gêneros e, por isso, deveriam ser beneficiados com os consertos de uma ponte no rio Glória que ligava a cidade a importantes vias.[577]

Em outra sessão de outubro do mesmo ano, Manoel Gomes Tolentino[578] defendeu também o conserto de uma ponte em São Paulo do Muriaé, por onde passavam as tropas que carregavam a produção do município. Segundo ele, um dos municípios "mais populosos e rendosos da mata", com a lavoura "caminhando a passos agigantados", sempre em desenvolvimento, "o café colhe-se em grande escala" e outros gêneros.[579]

Quatro anos depois, em 1877, Manoel Gomes Tolentino[580] continuava a afirmar que representava imediatamente a lavoura, por ser natural de um distrito eminentemente agrícola, e por isso, defendia medidas para melhorias no município

---

[574] **Ibidem**. p. 240.
[575] **Ibidem**. p. 240.
[576] **Ibidem**. p. 240.
[577] **Ibidem**. p. 240.
[578] AALPMG, **Sessão de 13 de Outubro de 1873**. p. 352.
[579] **Idem**. p. 352-358.
[580] AALPMG, **Sessão de 5 de Setembro de 1877.** p. 107-109.

onde ele morava e para a cidade da Leopoldina. O primeiro referia-se à reconstrução da ponte sobre o rio Piranga, no arraial da Tapera. Segundo Tolentino, este distrito produzia cana e café, mas este último ainda não em "ponto grande", apesar das terras de excelente qualidade. O estado da ponte ameaçava os municípios do centro da Mata - Anta, Abre Campo, Vermelho, Santa Margarida e outros - de ficar com a passagem interrompida. Também pediu o conserto da ponte sobre o rio Turvo, que ligava o centro da Mata a esta capital e à Corte do Rio de Janeiro, além da ponte sobre o rio Chopotó, na freguesia do Calambau, que ligava a freguesia de São José do Barroso às cidades de Viçosa, Anta, Jequiri, à capital e à Corte.

Em sessão de 2 de Julho de 1872, o deputado Inácio Antônio de Assis Martins,[581] membro do Partido Liberal, apesar de ser natural da cidade de Sabará - localizada na antiga região mineradora -, foi eleito deputado pela Zona da Mata e defendeu um projeto autorizando a construção de uma estrada do Alfié ao Cuieté, entre a ponte Queimada e o Porto do Souza, local onde seria inaugurada uma importante estação da ferrovia D. Pedro II, na Zona da Mata. O projeto incluía o estabelecimento de uma recebedoria na mesma estrada, de modo a aplicar os seus rendimentos numa viação que ligaria aquela região da Mata mineira à província do Espírito Santo ou em direção à cidade de Campos, na província do Rio de Janeiro.[582] De acordo com o deputado Assis Martins, esta medida que "parece onerar muito à província",[583] daria um incremento à lavoura e aumentaria as rendas do governo provincial. Argumento muito utilizado pelos deputados na defesa de seus projetos:

> "Algum comércio já por ali se faz, sem que a província aufira um real de direitos: além disso, é publico e notório que, apesar de haver somente trilhos entre Ponte Nova e Abre Campo e dali até os Alegres no Espírito Santo, por causa da estrada de rodagem que do Cachoeiro vem ter aquele povoado, é já bem ativo o comércio por esses pontos entre a cidade de Mariana, Ponte Nova

---

[581] Inácio Antônio de Assis Martins, o Visconde de Assis Martins, nasceu em 16 de Novembro de 1839, em Sabará, Minas Gerais e faleceu em 2 de Março de 1903. Formou-se em Direito na Faculdade de Direito de São Paulo. Foi Juiz Municipal e de Orfãos no Rio das Velhas e Juiz de Direito. Advogado e servidor público, exerceu também os mandatos de deputado provincial pelo 2º distrito em 1867 e de 1872-1873, deputado geral nos anos de 1857-1860, 1872 a 1875, 1877 a 1877, 1878 a 1881, 1881 a 1884 e foi senador do Império de 1884 a 1889. Fonte: Site do Senado Federal. http://www.senado.gov.br/sf/senadores/senadores_biografia.asp?codparl=2250&li=12&lcab=1864-1866&lf=12. Assis Martins era membro do Partido Liberal. Fonte: Anais da Assembléia Legislativa Provincial de Minas Gerais.

[582] AALPMG, **Sessão de 2 de Julho de 1872.** p. 322.

[583] **Idem**. p. 322.

> e Itapemirim ou Itabapoana, sem que também desse comércio ofereçam vestígios as nossas tabelas de receita. (apoiados)."[584]

Além disso, o projeto do deputado Inácio Antônio de Assis Martins explicitava também a preocupação dos deputados mineiros em suprir da melhor forma possível uma necessidade natural de uma província central como Minas Gerais: a ausência de portos e de ligação com o mar. A abertura de "um franco comércio até o mar" permitiria um grande melhoramento aos riquíssimos municípios do norte da Zona da Mata e região central de Minas, Itabira, Santa Bárbara, Mariana, Ponte Nova e a capital, que "poderão levar ao litoral uma infinidade de produtos".[585]

Do mesmo modo, o deputado Caetano Augusto da Gama Cerqueira,[586] representante da Mata e morador da cidade do Pomba, em sessão de 2 de Julho de 1872, afirmou que o município de Ponte Nova era o mais florescente dos próximos à capital, onde a agricultura era próspera: "quão fértil é o seu solo, espessas e imensas as matas virgens de que se compõe este município, que só por si poderia constituir uma província do império".[587] Segundo o deputado, o município era vasto e suas matas para o interior, nos limites do Espírito Santo, eram "extraordinárias e de uma uberdade admirável e estupenda".[588] Mas era difícil a comunicação da sede com localidades do próprio município e uma estrada naquela região traria importantes resultados.[589]

Em Sessão de 18 de Junho de 1872, o deputado Nominato José de Souza Lima,[590] morador da cidade de Leopoldina, na Zona da Mata e representante da mesma região, ao se referir à construção da ferrovia de São João Nepomuceno ao Chiador, afirmou que esta contaria com doze léguas de estradas em terrenos mais ou menos povoados e mais ou menos cultivados. De acordo com o deputado, tanto o município de Mar de Hespanha como o de São João Nepomuceno cultivavam o café em grande escala.[591] O deputado, que afirmou conhecer a produção agrícola de

---

[584] **Ibidem**. p. 322.
[585] **Ibidem**. p. 322.
[586] Caetano Augusto da Gama Cerqueira foi deputado provincial pelo 1º distrito nos biênios de 1872-1873 e 1876-1877, e era morador da cidade do Pomba. Fonte: AALPMG, **Sessão de 12 de Junho de 1872**. p. 180.
[587] AALPMG, **Sessão de 2 de Julho de 1872**. p. 322.
[588] **Idem**. p. 323.
[589] **Ibidem**. p. 324.
[590] Nominato José de Souza Lima foi deputado provincial pelo 3º distrito, no biênio de 1872-1873. Era morador da cidade de Leopoldina, na Zona da Mata. Fonte: Anais da Assembléia Legislativa Provincial de Minas Gerais.
[591] AALPMG. **Sessão de 18 de Junho de 1872.** p. 224.

grande parte de São João Nepomuceno e também de Mar de Hespanha, afiançou que esta ferrovia poderia exportar a produção desses dois municípios, "cuja produção é abundantíssima",[592] sem citar o aumento da produção que desenvolveria com a construção da linha férrea, além de servir a outros municípios próximos e não menos importantes como parte de Pomba e Rio Novo:

> "Com o produto de tal exportação, com a renda, que lhe virá da importação entre nós quase igual a exportação, com o movimento de passageiros, que não será pequeno entre a Corte e dois termos tão importantes, com o natural e progressivo aumento da população e da cultura do café, entendo que o futuro da estrada de ferro de S. João Nepomuceno é menos que duvidoso, é talvez certo."[593]

De acordo com o deputado, os gastos que o governo teria com a construção da ferrovia não seriam altos.[594] Se fosse gasta a mesma quantia com outros projetos de sucesso duvidoso, em pouco tempo as finanças estariam arruinadas.[595] Mas as bases da produção eram tão animadoras que seria feito "um sacrifício não superior às suas forças, e que os resultados, que colhermos, serão os primeiros, mas seguros passos, na gloriosa senda do progresso":[596]

> "No ano passado, ano de pequena produção, ao Porto Novo do Cunha concorreu tal abundância de café, que as tropas chegavam à estação e tinham de pernoitar nas imediações dela, onde só no dia seguinte encontravam espaço para suas cargas, e pessoal disponível que as despachasse. Os armazéns continuadamente estavam completamente cheios."[597]

Em sessão de 26 de Setembro de 1878, o deputado Antônio Álvares de Abreu e Silva Júnior,[598] que afirmou ser representante direto da cidade de Mar de Hespanha, também na Zona da Mata, justificou o projeto de construção de ferrovia que ligaria a ferrovia Leopoldina a São Francisco do Glória, em São Paulo do Muriaé. Para o deputado, esta ferrovia teria um grande futuro, por "satisfazer a uma

---

[592] **Idem**. p. 224.
[593] **Ibidem**. p. 224.
[594] **Ibidem**. p. 224.
[595] **Ibidem**. p. 224.
[596] **Ibidem**. p. 224.
[597] **Ibidem**. p. 224.
[598] Antônio Álvares de Abreu e Silva Júnior foi deputado provincial pelo 1º distrito em 1878-1879 e afirmou ser representante direto de Mar de Hespanha, na Zona da Mata. AALPMG, **Sessão de 25 de Setembro de 1878.** p. 154.

legítima aspiração de uma importante zona produtora"[599] e, em breve, se tornaria o tronco da via férrea do baixo Rio Doce. A construção desta ferrovia concorreria para o aumento das rendas públicas, compensando os sacrifícios exigidos da província. Partindo da estação do Recreio, atravessaria a freguesia de Capivara, Banco Verde, Patrocínio, São Paulo do Muriaé e São Francisco do Glória. Dado que os trens poderiam transportar um milhão e quinhentos mil arrobas de café, já que "o sucesso da companhia seria imenso":[600]

> "O terreno é admiravelmente fértil, presta-se eficazmente à cultura do café, cuja exportação atual ascende a 800 mil arrobas, duplicando, dentro de 3 anos, por causa de novas plantações, que se tem feito naquela parte da província (apoiados), para onde alui uma extraordinária emigração de outros pontos e da província do Rio."[601]

Em resumo, já no início da década de 1870, muitos projetos de melhoria na infraestrutura de estradas da Zona da Mata foram apresentados pelos representantes da região, como Manoel Gomes Tolentino, Inácio Antônio de Assis Martins, Caetano Augusto da Gama Cerqueira, Nominato José de Souza Lima e Antônio Álvares de Abreu e Silva Júnior.

Mas não foram apenas os deputados eleitos pela Zona da Mata que advogaram projetos para a região. Na década de 1870, deputados do Sul de Minas, por exemplo, defenderam investimentos na Zona da Mata, provavelmente contando que, com o atendimento das demandas da Mata, a segunda região a ser beneficiada seria o Sul, já que era também uma região próspera e a segunda mais rica, em termos de arrecadação provincial. Em sessão de 6 de outubro de 1873,[602] o deputado João Batista Pinto, morador da cidade de Cristina, no sul de Minas, defendeu os mesmos argumentos de que a causa da decadência da economia mineira era a falta de estradas. Entre as estradas projetadas, afirmou que a mais importante delas, que havia sido contratada há um ano, era a ferrovia de Juiz de Fora à Ponte Nova. Esta ferrovia atenderia à demanda do rio Doce, no norte da Zona da Mata. Mas para que pudesse ser construída, era preciso que a Assembléia aprovasse mais alguns favores aos seus empresários.

---

[599] **Idem**. p. 224.
[600] **Ibidem**. p. 224.
[601] AALPMG, **Sessão de 26 de Setembro de 1878.** p. 170.
[602] AALPMG, **Sessão de 6 de Outubro de 1873**. p. 101.

Na mesma sessão legislativa, o deputado Lucas Matheus Monteiro de Castro,[603] também representante do Sul de Minas, defendeu a construção de ferrovia para a capital da província. Segundo ele, o ramal ouro-pretano era uma das obras mais importantes a ser construída, por atravessar a capital da província que precisava de uma via de comunicação que a colocasse em relações rápidas com a Corte.[604] Já a segunda ferrovia em escala de importância, para o deputado que representava o Sul de minas, era a de Juiz de Fora a Ponte Nova. Sobre esta obra já havia sido apresentado um projeto para concessão de privilégio que foi aprovado no ano anterior. Mesmo assim, o deputado foi à tribuna defender a aprovação de garantia de juros pelo governo. O deputado afirmou que o traçado desta ferrovia deveria levar em conta a passagem pelo município do Pomba, "um dos mais ricos que temos na província e de um futuro grandioso".[605] Após estas considerações, apresentou um projeto relativo a uma estrada de rodagem, também na Zona da Mata. E disse que esta seria um complemento da ferrovia Leopoldina. Defendeu também a construção de estradas vicinais ligando algumas localidades da Zona da Mata à ferrovia Leopoldina que logo devia ser inaugurada na província e formaria a grande artéria de comunicação da região com o porto do Rio de Janeiro:

> "Sou daqueles que entendem que não é verdade econômica negar-se dinheiro para a construção de estradas vicinais que se dirijam a outras, que possam se considerar artérias de vias de comunicação. Estes complementos melhoram também a produção, e quanto mais esta se aumenta mais renda aufere à província."[606]

No início da década de 1870, os esforços se concentraram, portanto, na melhoria das estradas da Zona da Mata e na aprovação de concessões férreas para aquela região. José Pereira dos Santos, também representante do Sul de Minas, morador da cidade de Itajubá, afirmou seu apoio à melhoria das estradas e pontes na Zona da Mata. Em sessão de 27 de Maio de 1872,[607] o deputado afirmou que o município de Leopoldina era um dos mais importantes da Zona da Mata, um dos que

---

[603] Lucas Matheus Monteiro de Castro foi deputado provincial pelo 3º distrito no biênio de 1872-1873. Foi deputado geral pela província de Minas em 1878. Fonte: Anais da Assembléia Legislativa Provincial de Minas Gerais.
[604] **Idem**. p. 117.
[605] **Ibidem**. p. 117.
[606] **Ibidem**. p. 117.
[607] O bacharel José Pereira dos Santos foi deputado provincial pelo 3º distrito em 1872-1873 e deputado geral na 15ª legislatura (1872-1875) pelo 3º distrito. Era morador da cidade de Itajubá, no Sul de Minas. Fonte: Anais da Assembléia Legislativa Provincial de Minas Gerais.

concorria com abundantes rendas para os cofres públicos, com enorme população. Apesar disso, "as distâncias, para os lugares onde há colégios, são imensas".[608] Tendo em vista estas considerações, ofereceu um projeto que, segundo ele, não abrangeria apenas o distrito de Leopoldina, mas também parte do sul de Minas, "desde os lados do Paranaíba, Prata, Uberaba, Paracatu e até o centro", autorizando o presidente a despender as necessárias quantias com os consertos, mudança de estradas, pontes e pontilhões nas serras do Itajubá, Picú, Passa-Vinte e Rio Preto.[609]

Como se vê, o deputado estava também preocupado com o progresso do Sul de Minas. O principal problema apontado por José Pereira dos Santos seria a dificuldade de escoar os produtos para o Rio de Janeiro e São Paulo, inclusive o café a ser exportado, já que Minas não tem portos de mar. Ao falar sobre a dificuldade em exportar produtos também para São Paulo, incluía, portanto, a preocupação com o escoamento de produtos da sua região, o Sul de Minas. Afirmou o deputado:

> "(...) as nossas tropas, as nossas boiadas, manadas de carneiros etc., se dirigem para as estradas da Província do Rio de Janeiro ou da de S. Paulo, e que nas proximidades das serras, estando os caminhos intransitáveis, muitos prejuízos sofrem os nossos concidadãos."[610]

Em toda a década de 1870, a defesa de gastos com estradas e ferrovias para a Zona da Mata foi recorrente entre os deputados. Mas também na década seguinte, os gastos com a Mata não cessaram. Com a abertura ao tráfego de ferrovias como a D. Pedro II e a Leopoldina ligando a Mata à Corte e ramais ligando várias localidades às estações ferroviárias existentes, o interesse maior continuou sendo o de construir novos ramais e novas estradas, além de consertar pontes e estradas já existentes, que pudessem viabilizar o escoamento da produção cafeeira de diversas localidades. Em sessão de 24 de maio de 1886, o deputado Ovídio Guimarães,[611] representante da Zona da Mata, defendeu a construção de uma ponte na cidade de Carangola e justificou a despesa dizendo que uma estação da ferrovia Alto Muriaé

---

[608] AALPMG, **Sessão de 27 de Maio de 1872**. p. 21.
[609] **Idem**. p. 33.
[610] **Ibidem**. p. 33.
[611] Ovídio Guimarães foi deputado provincial no biênio de 1886-1887. O deputado Drumond afirmou que Ovídio representava o 8º distrito. Fonte: AALPMG, **Sessão de 1886**. p. 24.

seria levantada em frente àquela cidade, tornando este ponto convergente de todo o comércio dos municípios circunvizinhos, de Cataguases, Muriaé e Ponte Nova.[612]

Em sessão de 14 de agosto de 1882, o deputado Manoel Menélio Pinto, também representante da Mata, considerou que sempre que a Assembléia tratava do melhoramento das estradas, exercia um dos seus mais legítimos deveres, por defender os maiores desejos dos provincianos. Este deputado defendeu a aprovação de projeto referente a consertos e reparos das estradas da estação do Chiador, na ferrovia D. Pedro II, até o arraial do Espírito Santo do Mar de Hespanha, na Zona da Mata. Esta estrada que, segundo o deputado, era uma das melhores da província e para a qual já haviam sido despendidos muitos gastos, achava-se em estado deplorável devido às enchentes.[613]

Também na década de 1880, há indícios de deputados de outras regiões defendendo investimentos na Zona da Mata. Em 1887, o deputado Severiano Nunes Cardoso de Rezende,[614] morador da cidade de São João Del Rei, na região sudeste ou das Vertentes, e membro da minoria na Assembléia, do Partido Conservador,[615] pedia uma estrada da estação de São Julião, na ferrovia D. Pedro II, à cidade do Bonfim, passando por São Gonçalo da Ponte, também na Mata.[616] Ainda na mesma sessão, mais demonstrações de que representantes de outras regiões costumavam defender o desenvolvimento das ferrovias na Zona da Mata. Nesta ocasião, é apresentado um parecer da Comissão de Poderes e Obras Públicas, composta pelos deputados Domingos Viotti, Inácio Murta e Cláudio de Lima. Dos três membros da Comissão, Domingos Viotti era representante do Sul de Minas e Inácio Murta, representante do norte mineiro. Mesmo assim, o parecer foi favorável à Zona da Mata ao autorizar o projeto da ferrovia do distrito de Santo Antônio do Chiador até a freguesia de Santo Antônio do Aventureiro, passando pela freguesia de Mar de Hespanha, por considerar que seria construída num dos mais importantes e florescentes municípios da região cafeeira.[617]

---

[612] AALPMG, **Sessão de 24 de maio de 1886.** p. 104.
[613] AALPMG. **Sessão de 14 de Agosto de 1872.** p. 97.
[614] Severiano Nunes Cardoso de Rezende foi deputado provincial pelo 6º distrito, nos biênios de 1882-1883 e 1886-1887. Neste último biênio, tornou-se membro da Comissão de Fazenda. Era membro do Partido Conservador e morador de São João Del Rei, no sudeste de Minas. Fonte: Anais da Assembléia Legislativa Provincial de Minas Gerais.
[615] AALPMG, **Sessão de 07 de Agosto de 1882**. p.54-56.
[616] AALPMG, **Sessão de 22 de Julho de 1887.** p. 52.
[617] **Idem**. p. 56.

A discussão sobre a criação de uma escola agrícola em Carangola e de uma hospedaria de imigrantes em Juiz de Fora são demonstrativas do modo como se desenrolava os debates entre deputados de diferentes regiões acerca de benefícios para a Mata. Em sessão de 1886, o deputado padre Cândido Alves Pinto de Cerqueira,[618] que era morador e representante da região na Assembléia, apresentou um projeto que julgou beneficiar a Zona da Mata. Segundo ele, a região dedicava-se exclusivamente à cultura do café e de outros gêneros próprios dos climas dos trópicos, mas o seu sistema agrícola era rotineiro e necessitava de um ensino teórico. Para o padre Cândido de Cerqueira, a criação de uma escola agrícola em Carangola, na Zona da Mata, era uma necessidade imprescindível e ele acreditava que não sofreria "a mínima impugnação", por se tratar de uma região dedicada ao cultivo de café. Além disso, seria um meio de indenizar a região pelo muito que vinha contribuindo aos cofres públicos:

> "A Zona da Mata, incontestavelmente, merece um estabelecimento desta ordem, tanto mais quando para os cofres públicos concorre aquela parte da província com metade de suas rendas. (...) Se ali há ferrovias com garantias de juros, é porque temos que exportar, porque trabalhamos e não vivemos na ociosidade, e porque o governo tem a certeza de que essas estradas remuneram completamente os juros, pois as ferrovias têm concorrido poderosamente para o aumento de nossas rendas."[619]

Segundo Cândido de Cerqueira, se o desenvolvimento de vias de comunicação foi prioridade, a proximidade da abolição da escravatura trouxe outras preocupações aos representantes da lavoura cafeeira. Como vimos, a questão da criação de escolas agrícolas, mas também a possibilidade da imigração foram pensadas como alternativas para resolver o problema da mão-de-obra. A discussão sobre a criação de uma hospedaria de imigrantes em Juiz de Fora foi defendida por vários deputados, mas encontrou resistência por parte de Joaquim Machado Moraes e Castro,[620] deputado residente na cidade de Sacramento, região de Uberaba, no oeste de Minas. Como vimos anteriormente, muitos deputados das regiões norte,

---

[618] AALPMG, **Sessão de 11 de Maio de 1886**. p. 48. Padre Cândido Alves Pinto de Cerqueira foi deputado provincial pelo 8º distrito em 1884-1885 e 1886-1887. Fonte: Anais da Assembléia Legislativa Provincial de Minas Gerais.

[619] **Idem**. p. 48.

[620] O comendador Joaquim Machado de Moraes e Castro foi deputado provincial pelo 15º distrito (região de Uberaba), no oeste de Minas, no biênio de 1886-1887. Fonte: Anais da Assembléia Legislativa Provincial de Minas Gerais.

nordeste e oeste de Minas costumavam reclamar o fato de que aqueles vastos territórios haviam sido abandonados pelo governo provincial mineiro. Foi neste contexto de insatisfação, que Moraes e Castro questionou o favorecimento da cidade de Juiz de Fora no projeto referente à imigração. O deputado considerou que não era apenas a Zona da Mata que necessitava de trabalhadores para substituir o braço escravo. Em sessão de 26 de Julho de 1887, ao discutir este projeto, Joaquim Machado Moraes e Castro apresentou um artigo rejeitando o estabelecimento de uma hospedaria de imigrantes em Juiz de Fora, por entender que a Assembléia deveria dar preferência a outros pontos da província muito mais convenientes, visto que a Zona da Mata já era muito privilegiada nas políticas públicas do governo:[621]

> "Esta exceção, aberta só em favor de Juiz de Fora, fere interesses legítimos do centro de Minas. É impossível que um lavrador que reside nas margens do Paranaíba, cerca de 200 léguas de distância, possa vir procurar colonos na cidade de Juiz de Fora.
>
> Igualmente, nós outros que habitamos ao sul, ao norte, ao oeste da província, não poderemos vir procurar aí os recursos de que carecemos para o nosso trabalho agrícola."[622]

Em sessão de 28 de Julho de 1887, o mesmo deputado insistiu em questionar as razões que levaram a maioria da Comissão a designar apenas a cidade de Juiz de Fora para se estabelecer uma hospedaria, quando as necessidades da província exigiam o estabelecimento de outras em diversos pontos para abastecer os lavradores de todas as zonas de braços para sua lavoura.[623] Moraes e Castro novamente questionou o privilégio que a Assembléia sempre tinha dedicado à Zona da Mata:

> "O art. 5º do projeto prejudica completamente o centro da província e vai beneficiar somente os potentados da zona da Mata. A zona da Mata é sem dúvida a que mais rendas produz, mas é também certo que é a mais feliz na repartição do erário público.
>
> O governo derrama à mãos cheias os seus benefícios à zona da Mata, reduzindo as outras partes da província à miséria."[624]

---

[621] AALPMG, **Sessão de 26 de Julho de 1887.** p. 82.
[622] **Idem.** p. 82.
[623] AALPMG, **Sessão de 28 de Julho de 1887.** p. 107.
[624] **Idem**. p. 107.

Mas sua opinião foi rejeitada por deputados como Cândido Alves Pinto de Cerqueira, Crispim Jacques Bias Fortes, Nominato José de Souza Lima, Severiano Nunes Cardoso de Rezende, representantes da Zona da Mata e Silvestre Dias Ferraz Júnior e Américo Gomes Ribeiro da Luz, representantes do Sul de Minas.[625] Para estes deputados, Juiz de Fora era o melhor local para estabelecer uma hospedaria de imigrantes e não havia razão para estabelecer uma hospedaria em outra cidade, já que isso exigiria um dispêndio muito maior de gastos públicos. Vale destacar o apoio de dois deputados do Sul de Minas à cláusula que estabelecia a criação de uma hospedaria em Juiz de Fora.

O deputado Victor Manoel de Souza Lima, representante da Zona da Mata, argumentou que a Comissão Especial, consignando no projeto o art. 5º sobre a criação de uma hospedaria para imigrantes na cidade de Juiz de Fora, atendeu a uma indicação do último presidente - Carlos de Figueiredo - e, ao mesmo tempo, procurou satisfazer os pedidos da zona que necessitava mais urgentemente de braços.[626] Segundo ele, a Comissão procurou atender às reclamações da Zona da Mata, região que se dedicava à lavoura de café e concorria para as rendas públicas com maior e mais avultado subsídio. Sendo assim, a Comissão não olhou para localidades, preferindo "este ou aquele lugar", mas procurou atender às reclamações de uma parte da província que devia merecer toda a atenção da Assembléia, visto que, "no momento em que ela for abandonada, desapareceram as fontes principais que alimentam o tesouro provincial."[627]

Além disso, Juiz de Fora era a cidade mais apropriada para ter uma hospedaria, por ser um "centro de estradas de ferro": situava-se à margem da ferrovia Dom Pedro II, próxima à Corte. De Juiz de Fora partia a ferrovia de Juiz de Fora a Piau que tinha entroncamento na cidade do Rio Novo, no ramal da Serraria da ferrovia Leopoldina. Além disso, a cidade era o ponto central da Zona da Mata que mais sofria com a falta de braços e era também a mais desenvolvida. A ferrovia Leopoldina, com o ramal de Serraria, servia aos municípios de Juiz de Fora, Mar de Hespanha e São João Nepomuceno, atingindo os municípios de Pomba, Ubá e todos os outros do 8º distrito, inclusive o município de Visconde do Rio Branco. Além

---

[625] Américo Gomes Ribeiro da Luz foi deputado nos biênios de 1884-1885 e 1886-1887. Era membro do Partido Liberal e representante do 12º distrito. Fonte: Anais da Assembléia Legislativa Provincial de Minas Gerais.
[626] AALPMG, **Sessão de 28 de Julho de 1887.** p. 108.
[627] **Idem**. p. 108.

disso, da cidade de Juiz de Fora seguia a ferrovia Dom Pedro II, dirigindo-se ao interior da província. Desta estrada saía a ferrovia do Oeste, na estação do Sítio, que servia aos municípios de São José Del Rei, uma região "muito florescente e de imenso futuro".[628] Da fala do deputado Victor Manoel de Souza Lima, depreende-se que quantidade tão expressiva de ferrovias localizadas na Zona da Mata não pode deixar dúvidas sobre o privilégio dedicado a esta zona pelos poderes públicos provinciais.

Apesar de ser representante do Sul de Minas - morador da cidade de Baependi - e membro da minoria do Partido Conservador, Domingos Rodrigues Viotti[629] dirigiu-se à tribuna, na mesma sessão, para defender a construção de uma hospedaria em Juiz de Fora. Segundo Rodrigues Viotti, não se tratava de uma questão de preferência deste ou daquele lugar. O deputado invocou até mesmo um sentimento de "mineirismo" da Comissão, por ser esta uma questão tão importante para o futuro da agricultura mineira.

Segundo Domingos Rodrigues Viotti, a idéia que predominou foi a da fundação de uma hospedaria e esta fundação não podia deixar de recair na cidade do Juiz de Fora, "centro comercial da província de Minas, para onde convergem todas as estradas de ferro com maior ou menor percurso, de modo que o lavrador da Mata facilmente irá a hospedaria do Juiz de Fora fazer contrato com o imigrante, bem como do sul."[630] Segundo Domingos Rodrigues Viotti, o deputado Joaquim Machado Moraes e Castro apenas fez questão de uma hospedaria na linha Mogiana e isto motivou o seu voto em separado. Mas o fato de o governo não poder estabelecer tantas hospedarias quantas eram as ferrovias de Minas explicava-se pelas despesas que acarretariam.[631] O deputado Crispim Jacques Bias Fortes,[632] representante do 7º distrito, membro do Partido Liberal, complementou o seu argumento, asseverando que a Zona da Mata, por ser a região mais produtiva e com maior número de escravos, era também a que tinha mais condições para o estabelecimento de uma hospedaria.[633]

---

[628] **Ibidem**. p. 108.
[629] **Ibidem**. p. 110-111. Domingos Rodrigues Viotti foi deputado provincial pelo 3º distrito no biênio de 1876-1877, 1878-1879, 1886-1887. Nasceu e morou em Baependi, no Sul de Minas e pertencia ao Partido Conservador. Fonte: Anais da Assembléia Legislativa Provincial de Minas Gerais.
[630] **Ibidem**. p. 110-111.
[631] **Ibidem**. p. 110-111.
[632] Foi deputado provincial pelo 7º distrito, no biênio de 1882-1883.
[633] AALPMG, **Sessão de 01 de Agosto de 1887.** p. 122-126.

Apesar de não ser a maior preocupação dos políticos mineiros naquele período,[634] a discussão sobre a criação da hospedaria de imigrantes também demonstrou que deputados de outras regiões que não apenas a Zona da Mata concordavam que Juiz de Fora deveria ser a cidade escolhida como sede da hospedaria. Isto demonstra também que não era raro encontrar posições semelhantes em relação a demandas importantes para a região mais rica da província. Deputados da região sul, por exemplo, costumavam apoiar projetos em benefício da Mata mineira. O voto em separado do deputado Moraes e Castro demonstra que estes acordos não eram unânimes. Haviam setores insatisfeitos, representantes das regiões mais pobres de Minas, que queriam o seu quinhão no debate acerca das prioridades das despesas públicas. Apesar dos acordos, os deputados do sul de Minas também tentaram reivindicar o seu quinhão, mas não tiveram força política suficiente para terem seus projetos mais importantes aprovados.

Também na análise dos relatórios e falas presidenciais nota-se a preocupação dos administradores com o desenvolvimento da cafeicultura na Zona da Mata. Exemplo disso é o de Antônio Gonçalves Chaves que, ao se referir à agricultura entre Queluz e o Vale do Piracicaba, afirmou que existiam apenas culturas de milho, arroz, feijão, mandioca, batatas e café, que só serviam para o consumo local, mas que poderiam prosperar com o melhoramento da cultura. Entretanto, esta atividade agrícola era exclusiva para o abastecimento, ao afirmar que esta "só serve" para o consumo local.[635]

Antônio Gonçalves Chaves fez um resumo da produção agrícola e de suas respectivas regiões, e afirmou que esta se dividia em duas zonas distintas: a "região

---

[634] Ao analisar o processo de transição do trabalho escravo para o trabalho livre nas últimas décadas do século XIX, Ana Lúcia Duarte Lanna argumentou que, ao contrário do que se deu em províncias como São Paulo e Rio de Janeiro, o problema da falta de mão-de-obra para a lavoura e povoamento, com a opção pela imigração, foi muito menor ou mesmo inexpressivo entre as elites mineiras. Também o historiador Peter Blasenheim afirmou que, enquanto os fluminenses e paulistas estavam muito mais preocupados com a crise trabalhista, os mineiros concordavam que o transporte era a questão mais importante da época. Segundo o autor, "nos jornais da Mata, se escreveu mais sobre transportes do que sobre a questão da crise trabalhista emergente. O que não significa que os matenses ignoravam as consequências, a longo prazo, da abolição gradativa e uma população escravista decrescente. Mas os matenses eram bem menos entusiásticos em relação a soluções imigracionistas que os fazendeiros do oeste de São Paulo e estavam mais preocupados com maneiras de segurar, controlar e educar a mão-de-obra livre brasileira." Ver: LANNA, Ana Lúcia Duarte. **A Transformação do Trabalho**: a passagem para o trabalho livre na Zona da Mata Mineira, 1870-1920. Campinas, ed. Unicamp, 1988. p. 31; BLASENHEIM, Peter. As ferrovias de Minas Gerais do século XIX. **Lócus: Revista de História.** Juiz de Fora, v. 2, n. 2, jul.-dez. 1996.

[635] CHAVES, Antônio Gonçalves. **Op. Cit.**, 1884. p. 72-82.

da mata" que praticava a grande cultura e a "região dos campos", que praticava a indústria pastoril e quase exclusivamente a cultura de cereais. Referindo-se à Zona da Mata, o presidente afirmou que esta era a região mais importante de Minas do ponto de vista do desenvolvimento da produção agrícola que concorria nos grandes mercados. Sobre a "região dos Campos", o presidente argumentou que a agricultura não teria passado do "período doméstico", produzindo quase exclusivamente para o consumo, apesar do notável crescimento na produção de algodão em cidades da região Norte.[636]

O tema da agricultura de exportação, além de ser abordado nos itens geralmente intitulados Agricultura, ou Indústria Agrícola, estava presente também em outros tópicos. A discussão sobre o traçado de ferrovias é particularmente um dos momentos em que mais se discutiu o benefício da agricultura de exportação, exatamente pelo fato da malha ferroviária ter sido a espinha dorsal da economia exportadora, pela necessidade de escoamento dos produtos agrícolas. Outra questão bastante comum nos relatórios e falas foi a da crítica ao "sistema rotineiro" que era aplicado na agricultura, fator que emperrava o aumento da produção.[637] Os presidentes eram unânimes na defesa da criação de escolas agrícolas que possibilitassem a divulgação de conhecimentos de prática agrícola, buscando pôr fim ao "modo rotineiro" como a terra vinha sendo utilizada. A estratégia de criação de escolas agrícolas gerou uma série de discussões centradas especialmente no debate sobre o tipo de ensino a ser ministrado nas escolas agrícolas e o local onde tais escolas deveriam ser implantadas.

Ao discutir a agricultura de abastecimento, Joaquim José de Sant'Anna considerou que o problema do escoamento da produção era ainda maior para a cafeicultura, por já ser este um produto de exportação. Referindo-se à Zona da Mata como a "região mais importante de Minas",[638] o presidente citou também como um problema fundamental a se resolver: o da criação de escolas agrícolas nessa região.[639] O presidente considerou essencial o debate sobre a criação de escolas agrícolas, já que a região de produção agroexportadora - Zona da Mata - não precisava mais se preocupar com vias férreas para o escoamento da produção, mas carecia de métodos mais modernos de produção. Preocupado com o comércio de

---

[636] **Idem**. p. 82.
[637] **Ibidem**. p. 82.
[638] SANT'ANNA. Joaquim José de (Cônego). **Op. Cit.,** 1879. p. 47.
[639] **Idem**. p. 47.

exportação dos produtos agrícolas, este presidente apresentou um plano geral de viação férrea, com o objetivo de satisfazer a falta de meios de comunicação de Minas com "o resto do mundo".[640]

Para este presidente, o ensino profissional para a resolução do problema da rotina na monocultura deveria ser mais discutido, pois a sua efetivação viria solucionar a crise econômica da transformação do trabalho na monocultura.[641] Esta crise, produto da iminência do fim do trabalho escravo no país, teria feito com que muitos defensores da agricultura de exportação começassem a propor soluções para a escassez de mão-de-obra e uma das soluções foi justamente a questão da instrução pública. Para muitos administradores de Minas, o tema da racionalização do sistema agrícola era colocado no centro do debate, ao lado da questão da criação de uma malha férrea na província.

O presidente questionou o fato de existir apenas uma escola de ensino racional da cultura em Minas, enquanto a população "vivia atida à rotina".[642] O ensino agrícola seria, então, um agente econômico que visava garantir, pelo trabalho "nobilitado", "inteligente", "moralizado", "lucrativo" e o desenvolvimento de instituições políticas sob os interesses da sociedade. Em relação ao tipo de ensino a ser ministrado, o presidente concluiu que não estava se referindo ao alto ensino agronômico. A província necessitava de uma educação profissional elementar difundida na população rural, que preparasse "operários e abegões" para a "grande lavoura", de modo a aumentar a produção e melhorar os produtos, com a prática da cultura intensiva, por meio de "processos e instrumentos aperfeiçoados".[643] Ao comentar sobre a única escola agrícola da província, o presidente elogiou os passos dados no combate à rotina, "pecado habitual da lavoura", afirmando que esta ia cedendo aos processos e instrumentos mais aperfeiçoados empregados na escola agrícola.[644]

Antônio Gonçalves Chaves considerou que o mais patriótico esforço dos poderes públicos deveria ser o de tornar racional o sistema da lavoura. Para ele, dos mais poderosos agentes do trabalho agrícola - o capital, o crédito rural, as vias de comunicação e o ensino profissional, este último era o que a província mais carecia.

---

[640] **Ibidem**. p. 47.
[641] **Ibidem.** p. 26.
[642] **Ibidem**. p. 26.
[643] **Ibidem**. p. 26.
[644] CHAVES, Antônio Gonçalves. **Op. Cit.,** 1883. p. 39.

No entanto, era o que se revestia de maior atualidade, porque "não só interessava à constituição intrínseca da lavoura"[645] como resolveria o problema da transformação do trabalho.

Também o administrador José Antônio Alves de Brito[646] posicionou-se diante da questão das escolas agrícolas e da sua importância para a grande lavoura. Segundo ele, a agricultura ainda não tinha sofrido o abalo no tocante à produção, mas necessariamente sofreria com a crise do trabalho escravo. Comentou que este "importantíssimo ramo da riqueza pública"[647] ainda se encontrava "atido ao sistema rotineiro no preparo e amanho do solo"[648] e infelizmente ainda não podia receber os benefícios das escolas de que havia sido dotada a província, que necessitava destas para produzir "abegões aptos"[649] com os necessários conhecimentos elementares de agricultura, aliados à prática e uso de instrumentos aratórios.

Outro presidente, João Florentino Meira de Vasconcelos,[650] deu exemplos do tipo de agricultura privilegiada nos relatórios e falas ao condenar a criação de uma escola agrícola na região de Ouro Preto. Para este administrador, as condições do solo da região eram pouco propícias ao desenvolvimento da cultura agrícola, sendo a maior parte dele propícia à horticultura. Na opinião do presidente, uma escola agrícola em Minas Gerais deveria ser instalada nos lugares em que as terras fossem utilizadas no plantio do café e da cana, que eram as suas culturas mais importantes, estimulando o aumento da produção.

O presidente Meira de Vasconcelos expôs a opinião de um engenheiro que justificava o seu ponto de vista. Segundo o presidente, o engenheiro apontou que uma escola agrícola em Ouro Preto apenas se prestaria ao ensino do cultivo de plantas de produção alimentícias como milho, feijão, arroz, mandioca. No entanto, o terreno não era propício ao ensino da cultura dos produtos que constituíam a principal riqueza do país, como o café, a cana de açúcar, o fumo, de modo que seria inútil a criação dessa escola em tal localidade.[651]

A discussão em torno da criação de escolas agrícolas também foi um elemento revelador da racionalização e modernização do trabalho na agricultura de

---

[645] **Idem**. p. 39.
[646] BRITO, José Antônio Alves de. **Op. Cit.,** 1885. p. 37.
[647] **Idem**. p. 37.
[648] **Ibidem**. p. 37.
[649] **Ibidem**. p. 37.
[650] VASCONCELLOS, João Florentino Meira de. **Op. Cit.,** 1881. p. 49.
[651] **Idem**. p. 49.

exportação defendida pelo governo provincial. O discurso presente nos relatórios e falas dos presidentes sobre a questão da criação de escolas agrícolas evidenciava a defesa de uma solução para os problemas da agricultura de exportação que vivia um momento de crise com a iminência do fim do trabalho escravo. Existia apenas uma escola agrícola em Minas, localizada no Vale do Piracicaba. As outras escolas estavam apenas no papel e não haviam ainda sido criadas. Além disso, como comentou o presidente José Antônio Alves Brito, ainda estava em discussão o tipo de escola agrícola que seria criada. Os presidentes se colocaram a favor da criação de escolas agrícolas de ensino elementar, que preparassem "abegões e operários" para o trabalho na "grande lavoura".

O que é comum em tudo isso é, evidentemente, a defesa da criação de escolas agrícolas como solução para o problema da rotina na lavoura. Mas não era só a Assembléia Legislativa e a administração provincial que estavam preocupadas com a agricultura e seu destino. A imprensa costumava publicar editoriais que discutiam esse problema e comentavam o pensamento dos administradores. Em 23 de fevereiro de 1884,[652] por ocasião da fala de Antônio Gonçalves Chaves na abertura da Assembléia Legislativa, o jornal *O Colombo* (periódico republicano da cidade de Campanha) fez a sua defesa da criação de escolas agrícolas na província mineira. Segundo o redator, num país verdadeiramente agrícola como o Brasil, onde a principal fonte de riqueza era a agricultura, era de se admirar e revoltar o "estado quase primitivo da lavoura".[653] O redator afirmou que era digno de vergonha para um mineiro ler os relatos de viagens de estrangeiros que percorreram o interior e descreveram o atraso de costumes e o estado embrionário da vida agrícola em Minas.

O jornal argumentou que a solução para esse atraso seria a introdução de fazendas-modelos, que oferecessem um ensino agrícola teórico e prático. Sobre o tipo de ensino a ser ministrado, o jornal também defendeu o "preparo de operários e abegões para a grande lavoura",[654] através da cultura intensiva, por meio de processos e instrumentos aperfeiçoados. O redator estava também preocupado com a crise do trabalho, argumentando que, no grave período de transição do trabalho, a

---

[652] ESTABELECIMENTO Zootécnico. **O Colombo**, Campanha, 23 de fevereiro de 1884, n. 22, 1884, Editorial, p.1.
[653] **Idem**. p. 1.
[654] **Ibidem**. p. 1.

importância de um estabelecimento desta ordem aumentou, pois seriam estes "os instrumentos que quintuplicariam o valor do trabalho".[655]

Portanto, o jornal *O Colombo*, neste editorial de 1884, defendeu a criação de escolas agrícolas para a satisfação da necessidade de uma mão-de-obra eficiente, ou melhor, "abegões e operários" preparados para o trabalho na grande lavoura. Mas nem todos estavam satisfeitos com essa solução. Num editorial do jornal conservador *A Província de Minas*, em 19 de fevereiro de 1885,[656] o seu redator questionou a criação de um asilo agrícola nas redondezas da capital de Ouro Preto que nunca veio a funcionar realmente.

O redator do jornal *A Província de Minas* apontou para o problema do abastecimento da capital, que era obrigada a importar gêneros de primeira necessidade para a alimentação pública. O jornal reclamou dos poderes provinciais e municipais a adoção de disposições legislativas eficazes e questionou a "fatal empregomania" relacionada ao "compadresco", que teria distanciado a população de ocupações profissionais como o trabalho na lavoura. O jornal argumentou que, ao invés de ser atraída para a lavoura, tinha muita gente que "por aí vegeta em inglórios expedientes burocráticos ou na expectativa, mais inglória ainda, de oportunidade feliz que a abrigue à sombra do orçamento".[657]

A escola a que se referiu o redator deste jornal provavelmente era a mesma já mencionada. Aquela cuja localização foi questionada pelo administrador João Florentino Meira de Vasconcelos por ser considerada imprópria para o ensino do cultivo de produtos de exportação. Este presidente publicou o trabalho de um geólogo que comprovava que aqueles terrenos só eram propícios ao ensino do cultivo de horticultura. O redator do jornal *A Província de Minas* criticou o fato do "inculcado asilo-agrícola"[658] ter sido improvisado nas redondezas, mas não ter chegado sequer a ter uma existência real e séria. O redator tratou com ironia a lei de 1875 que teria autorizado a criação de algumas escolas agrícolas, pois esta lei nunca teve execução.[659]

O exemplo da Escola Agrícola de Ouro Preto expressa a divergência de interesses entre setores locais da capital e a política defendida pelo governo

---

[655] **Ibidem**. p. 1.
[656] EM BEM da Capital. Melhoramentos Urgentes III Alimentação Pública e Mercados. **A Província de Minas,** Ouro Preto, 19 de fevereiro de 1885, Editorial, p.1.
[657] **Idem**. p.1.
[658] **Ibidem**. p. 1.
[659] **Ibidem**. p. 1.

provincial mineiro. Enquanto estes advogavam em defesa da criação de escolas agrícolas que possibilitassem o desenvolvimento da grande lavoura, ou seja, da agricultura de exportação, os embates trazidos à tona com a criação e fim da Escola Agrícola de Ouro Preto mostraram que havia outros interesses em jogo, os quais nem sempre a política provincial conseguia satisfazer. O editorial do jornal *A Província de Minas* apontou a existência de interesses diversos pedindo a atenção do governo. A necessidade de abastecimento da capital colocava em questão a importância da agricultura de abastecimento na economia mineira e a possibilidade do uso das escolas agrícolas para o benefício de outros grupos agrícolas e dos setores urbanos, neste caso, o benefício dos moradores da capital.

***

Os governos provinciais eram compostos pela presidência e pelas assembléias legislativas. Os administradores provinciais representavam o poder central, enquanto os deputados provinciais eram eleitos pelos grupos dominantes locais. Mas isso teoricamente, porque para conseguir governar e encaminhar muitas de suas propostas, os presidentes eram levados, muitas vezes, a pactuar com os representantes da Assembléia e vice-versa. O poder do presidente de impedir determinado projeto aprovado pela câmara estava condicionado a uma negociação com pelo menos parte da elite regional representada na Assembléia, para ganhar apoio para seu veto, já que ele era apenas suspensivo.[660]

Em seus relatórios e falas dirigidos aos deputados da Assembléia Legislativa, os presidentes advogavam uma política econômica baseada no desenvolvimento da agricultura de exportação, atividade presente na Zona da Mata mineira e que rendia grandes lucros ao poder central. Mas não apenas ao poder central, visto que a província também taxava esta atividade que era a responsável pelo maior quinhão nas receitas provinciais no período analisado. Os impostos taxados sobre o café e as taxas itinerárias cobradas nas ferrovias criadas nas décadas de 70 e 80 do século XIX permitiram ao governo mineiro uma autonomia para formular projetos de

[660] DOLHNIKOFF, Miriam. **O pacto imperial**: origens do federalismo no Brasil. São Paulo: Globo, 2005.

desenvolvimento como a criação de uma malha férrea que permitiu o progresso na Zona da Mata.

Os deputados, por sua vez, pautavam sua atuação legislativa pelas demandas da localidade que os havia elegido e onde, em geral, desenvolviam suas atividades econômicas. Ao mesmo tempo, contudo, havia a imposição de formular uma política econômica que favorecesse a arrecadação de tributos de modo a viabilizar a atuação do governo, inclusive as despesas consignadas pelos próprios deputados nos orçamentos. Este segundo ponto favorecia o investimento na Zona da Mata, apesar dos protestos de deputados provenientes de outras localidades.

O relato das atividades econômicas e das regiões mineiras elaborada por presidentes e a descrição da economia mineira defendida pela maioria dos deputados na Assembléia, refletia o pensamento e ação destes dois setores acerca do desenvolvimento da economia mineira no século XIX e constituiu-se também como produto de negociações entre os agentes do poder central a nível provincial - os presidentes da província - e os interesses regionais - representados pelos deputados dos diversos distritos.

Estas negociações tornavam viável a execução de uma política provincial de desenvolvimento econômico, o que pode ser notado na existência de pontos comuns entre projetos defendidos pelo executivo e projetos de lei aprovados pela maioria na Assembléia Mineira. Fato que se verifica na constatação do privilégio de determinada região de agricultura exportadora - a Zona da Mata e sua cafeicultura - em detrimento de outras como a região do Norte de Minas. Gozando de autonomia tributária, o governo pôde desenvolver uma política econômica resultante da negociação política entre os diversos atores que atuavam na administração de Minas Gerais.

Não obstante os conflitos entre as regiões pobres e mais ricas na definição dos gastos, na grande maioria das vezes, os deputados conseguiam formar uma coalizão que sintetizava a idéia de que as regiões que mais lucros rendiam para os cofres públicos devia ser a mais beneficiada. Votavam, portanto, inúmeros projetos tendentes, especialmente, a beneficiar a Zona da Mata. Ou seja, prevalecia sempre a idéia de que a região que mais lucros rendiam aos cofres públicos deveria ser a mais beneficiada na aprovação de projetos. A região onerada em impostos deveria ser beneficiada pelo governo no atendimento de suas reivindicações, pois era a

arrecadação destes impostos que tornava possível a estes setores regionais investir nos itens que considerava prioritários.

A análise dos anais da Assembléia Legislativa de Minas Gerais demonstra que, ao apresentarem projetos de lei que beneficiavam determinada localidade, os deputados costumavam retratar a região, diagnosticar seus problemas e propor soluções, e a solicitação mais comum era referente à abertura ou conservação de vias de comunicação que permitissem o desenvolvimento de alguma atividade agrícola ou o escoamento de atividade já existente. Há fortes evidências do privilégio da agricultura também entre os deputados provinciais, especialmente, nas regiões já desenvolvidas como a Mata, já que a quantidade de projetos de lei referentes a esta região era notável, além do fato mais notável ainda da multiplicidade de projetos importantes que eram, não apenas apresentados, mas principalmente aprovados em benefício da Mata mineira.

O fato de os deputados provinciais representarem as diversas regiões de Minas tornou a descrição das atividades econômicas presente nos anais da Assembléia mais rico e diversificado,[661] mas também mais complexo. Como disse, é possível perceber nitidamente qual a região mais beneficiada na votação de leis, mas a tarefa de compreender uma política econômica defendida pelos deputados mineiros demonstra a presença de conflitos regionais de deputados oriundos de diversos pontos do território mineiro.

O conflito entre os representantes das diversas áreas era nítido e as justificativas para que seus projetos fossem aprovados eram diferentes, de acordo com a região: se economicamente pobre a justificativa se baseava na necessidade de desenvolver essa região e no descaso do governo para com aquela localidade; se referente a uma região economicamente rica, a justificativa era sempre que a região que mais lucros rendiam aos cofres públicos deveria ser compensada com a solução de seus principais problemas como a construção de ferrovias. É o argumento utilizado, por exemplo, pelo deputado Pereira dos Santos, para justificar a necessidade de conservação de estradas e construção de ferrovias na Zona da Mata e, por vezes, também no Sul de Minas:

[661] Esses deputados conheciam suas regiões e descreviam-nas com mais propriedade do que os presidentes de província, daí também a riqueza de detalhes na descrição das localidades.

> "Há 6 ou 7 anos que também não se concerta a estrada de S. José do Rio Preto. No entanto desejo que fique bem patente o seguinte: que a recebedoria de Itajubá rende de 30 a 40 contos por ano, a do Picú cento e tantos, a de Passa-Vinte noventa e tantos, a de S. José do Rio Preto 100, as de Zacarias e Rio Preto 110 a 120. E na maior parte dos impostos não ignoram os nobres deputados que os há especiais denominados – taxas itinerárias, isto é, criados exclusivamente para serem aplicados aos consertos daquelas estradas."[662]

Estes argumentos geravam descontentamento de alguns representantes na Assembléia e são interessantes à compreensão dos conflitos e negociações do Legislativo para aprovar medidas que beneficiariam a economia mineira. São também importantes à compreensão do perfil dos grupos políticos e regiões que se faziam representar na Assembléia Mineira.

[662] AALPMG, **Sessão de 27 de Maio de 1872.** p. 33.

CAPÍTULO III

Os caminhos de Minas: a política provincial de modernização do sistema de transportes.

> "A ferrovia é a principal negação do espírito de rotina (...). Sem ela, Minas continuaria praticamente fechada: o caminho de ferro é que a devassou, ligando-a aos núcleos mais vivos, dos quais a cordilheira portentosa a separava."[663]

1. Introdução.

O investimento na expansão da rede de comunicações constituiu preocupação central de presidentes e deputados do governo provincial mineiro. A falta de estradas era vista como o principal empecilho ao desenvolvimento provincial e a modernização dos transportes possibilitaria a quebra do isolamento geográfico dos mercados regionais, a diminuição dos custos dos transportes e comunicações, a redução dos preços regionais e o aumento dos lucros dos produtores e comerciantes. Neste capítulo argumento que, embora as rendas públicas não fossem suficientes para dotar todas as regiões de Minas de um sistema de estradas de rodagem e ferrovias interligando todas as zonas, os recursos provindos da arrecadação de impostos permitiram investimento considerável em estradas de rodagem e, para as décadas de 1870 e 1880, em ferrovias.

Para Francisco Iglesias, a ascensão do modelo ferroviário em Minas era consequência direta da política de proteção que o governo geral dedicava às ferrovias. Um reflexo da política centralizadora, visto que, na análise do autor, a política do governo provincial mineiro era totalmente dependente dos interesses do

[663] IGLESIAS, Francisco. **Op. Cit.,** p.167.

governo central, representado pela figura do presidente de província na administração.

Já Marcelo Magalhães Godoy e Lidiany Silva Barbosa, em trabalho recente, reafirmaram o viés interpretativo de Iglesias, mas apontaram ainda para um artificialismo e ausência de sentido econômico na opção pelo modelo ferroviário em Minas. No decorrer do período imperial, houve conflito entre dois modelos de modernização do sistema de transportes: um baseado no modelo rodoviário e vinculado ao mercado interno mineiro, e outro fundamentado no modelo ferroviário e vinculado à ligação com mercados externos.

Para estes autores, a resolução deste conflito foi pautada pela desconsideração da natureza e necessidades específicas da economia mineira, fato que justificaria a sua dependência externa consolidada no período republicano. Segundo eles, os atrativos da expansão ferroviária levaram ao direcionamento de recursos públicos, antes alocados em infraestrutura de transportes rodoviários, para a "febre" ferroviária da última quadra do século XIX e primeira da centúria seguinte. Os autores consideraram, ainda, que:

> "A relativamente acelerada expansão ferroviária de Minas Gerais no último quartel dos Oitocentos pode ter representado elemento essencial na perda de oportunidade histórica de desenvolvimento econômico assente em modelo alternativo. As ferrovias rompem com o isolamento geográfico de Minas antes que uma política de fortalecimento do mercado interno, sobretudo através de expedientes protecionistas, pudesse impulsionar a transformação de economia de base agrária, mas com importante setor de transformação, em economia industrial."[664]

O período da minha pesquisa, as décadas de 1870 e 1880, foi justamente o momento em que se verificou a vitória do modelo voltado para as reivindicações do setor exportador de Minas. Apesar dos autores terem se referido à opção pelo modelo exportador como uma decisão artificial e sem relação com a economia mineira do período, vimos que a cafeicultura de exportação era a atividade que mais lucros rendiam aos cofres públicos. De fato, a opção pelo modelo ferroviário e investimento no setor exportador localizado na Zona da Mata não levou em conta as diversas atividades econômicas desenvolvidas nas outras regiões de Minas. Mas

[664] GODOY, Marcelo Magalhães, BARBOSA, Lidiany Silva. Uma outra modernização. Transportes em uma província não-exportadora. Minas Gerais, 1850-1870. In: **Texto para discussão Nº. 303.** Belo Horizonte: UFMG/CEDEPLAR, 2007. p. 6.

demonstrou que o governo provincial mineiro considerou necessidades específicas da Zona da Mata e da economia mineira do período que tinha a cafeicultura como atividade mais rentável aos cofres públicos. Investir na Zona da Mata significava também, naquele momento, cuidar para que a fonte mais rendosa da receita provincial não secasse. Significava zelar pela autonomia financeira que o governo provincial vinha mantendo com a arrecadação de impostos, especialmente, naquela região.

Em resumo, a análise de Francisco Iglesias relacionou a ligação entre modelo ferroviário e setor exportador como derivado da dependência dos governos provinciais em relação à política do governo central que priorizava a economia exportadora. Também Marcelo Magalhães Godoy e Lidiany Silva Barbosa reafirmaram essa perspectiva. Depreende-se daí uma preocupação entre os interesses do poder central em proteger a economia exportadora. No entanto, é importante ressaltar que as rendas da cafeicultura de exportação mineira não rendiam grandes lucros apenas ao poder central, mas era crucial ao funcionamento do governo provincial mineiro. Simplesmente tornava possível ao governo provincial formular políticas públicas tendentes a satisfazer determinados interesses regionais.

A vitória do modelo ferroviário deve ser compreendida como opção de modelo de modernização do sistema de transportes da Assembléia Legislativa e do Executivo Provincial, tendo em vista o interesse em melhorar a arrecadação da máquina administrativa mineira.[665] Não se pode desconsiderar, no entanto, que a política ferroviária do poder central influenciou nos rumos da política viária mineira, já que foi a possibilidade de chegada dos trilhos da ferrovia Dom Pedro II em solo mineiro que provocou o interesse das elites regionais no modelo ferroviário.

2. Os planos viários da província: integrar as regiões ou priorizar a zona agroexportadora?

Ao longo do período imperial, o governo mineiro elaborou três planos de viação e um plano de viação férrea, reflexo do interesse em investir na infraestrutura

[665] Entretanto, há que se considerar que a opção pelo modelo ferroviário, em longo prazo, trouxe os problemas da empréstimos das inúmeras concessões autorizadas na Assembléia Legislativa e contratadas pelo governo provincial.

de transportes e da tentativa em tornar este investimento mais planejado e racional. De acordo com Francisco Iglesias, o primeiro destes planos viários surgiu em 1835, de um projeto de autoria de Bernardo Pereira de Vasconcelos, que foi transformado na lei n. 18 de 1835. A idéia era construir quatro estradas procedentes de Ouro Preto, que se dirigiriam ao Norte, Sul, Leste e Oeste de Minas. Destas linhas principais deveriam partir acessos secundários que ligariam diversas localidades a esses troncos e, por conseguinte, à capital de Minas. Estava ainda prevista a construção de estradas do sul de Ouro Preto em direção ao Rio de Janeiro, satisfazendo a necessidade de ligação entre a província e a Corte.[666] Além da ligação com a Corte, a proposta visava a integração das diversas regiões mineiras, de modo a aperfeiçoar o sistema de transportes e dinamizar a economia dos diversos espaços regionais.

Segundo Iglesias, o governo provincial dispunha de conhecimento da região suficiente para traçar programas, a partir da Carta Topográfica realizada pelo engenheiro Gerber em 1862, mas faltavam recursos para o êxito na abertura de caminhos. Isto porque, na década de 1830 não havia, em Minas, um espírito de associação dos particulares que permitisse viabilizar alguns projetos. Mas se este foi um problema para as décadas de 1830, quando se discutia o primeiro plano viário de Minas, não parece ter sido um empecilho nas décadas posteriores, quando o que se começa a notar é a disputa entre companhias e associações particulares diferentes, concorrendo por projetos de estradas semelhantes.[667]

No entanto, o historiador considerou que, se não foi dado seguimento ao primeiro plano viário de Minas, pelo menos muitas obras tiveram início como a Estrada de Ouro Preto a Queluz e a principal delas, a Estrada do Paraibuna, denominada União e Indústria, que ligava Juiz de Fora a Petrópolis, no Rio de Janeiro. Inaugurada em 1861, a obra construída por Mariano Procópio era considerada pelos seus conterrâneos a mais importante, em matéria de rodovias, no período imperial. Mas esta mesma estrada foi posta em segundo plano com a

---

[666] Ver: IGLESIAS, Francisco. **Política Econômica do Governo Provincial Mineiro (1835-1889).** Rio de Janeiro: Instituto Nacional do Livro (INL), 1958. p. 156; PIMENTA, Dermeval José. **Caminhos de Minas Gerais**, Belo Horizonte: Imprensa Oficial, 1971. p.35-40. Apud: GODOY, Marcelo Magalhães e BARBOSA, Lidiany Silva. **Op. Cit.,** 2007. p. 12.
[667] IGLESIAS, Francisco. **Op. Cit.,** p. 156.

política ferroviária, passando a ser apenas subsidiária das ferrovias na Mata mineira.[668]

Iglesias apontou como principal problema na modernização do sistema de transportes em Minas, a modéstia das realizações na pequena rede de caminhos, com algumas estradas no sul de Minas, na primeira metade do século XIX, enquanto em outras regiões não havia investimentos.[669] Apesar dos investimentos em pequenas obras como pontes ou consertos de estradas não parecerem importantes, considero que essas inúmeras pequenas obras tinham enorme importância para os produtores e moradores daquelas localidades, na medida em que impediam que aquelas regiões ficassem praticamente isoladas dos mercados consumidores. Se não representavam um interesse a nível provincial, era um importante auxílio para as câmaras municipais de diversos municípios que, simplesmente, não dispunham de receita para realizarem mesmo as obras de interesses apenas locais. No entanto, não era pequeno o tamanho do conflito entre as autoridades provinciais e as câmaras municipais. Aquelas reclamavam da falta de iniciativa das câmaras e do grande número de pedidos destas, mesmo reconhecendo que as câmaras municipais não dispunham de recursos para obras de maior vulto. De certo modo, como destacou Iglesias, a lei n. 310 de 1846 visou frear estes pequenos gastos, com a definição de estradas provinciais e estradas municipais.[670]

Apesar de minimizar o papel do governo provincial mineiro neste processo de modernização dos transportes, Francisco Iglesias argumentou que, embora nem sempre munidos dos instrumentos necessários, os administradores se entregaram "com decisão e constância" à resolução do problema das comunicações em todo o período imperial:

> "Trata-se, pois, de considerável movimento de obras. Essas estradas tiveram papel importante na vida de Minas, contribuindo para o seu desenvolvimento. Constituem mesmo a manifestação mais evidente de seu progresso, no campo das realizações materiais. (...) Esse esforço na abertura de caminhos é tanto mais admirável, no caso mineiro, quando se considera o que foi preciso vencer em matéria de dificuldade de topografia, acidentada que é a paisagem da Província central. A ferrovia é a principal negação do

---

[668] Sobre a Estrada União e Indústria, ver: BLASENHEIM, Peter. As ferrovias de Minas Gerais do século XIX. In: **Lócus: Revista de História.** Juiz de Fora, v. 2, n. 2, jul.-dez. 1996; GENOVEZ, Patrícia Falco . A viagem enquanto forma de poder: D. Pedro II e a inauguração da Estrada União e Indústria, em Juiz de Fora - 1861. In: **Tempo**, Niterói, v. 3, n. 5, p. 191-180, 1998.
[669] **Idem.** p. 156.
[670] **Ibidem.** p. 156.

> espírito de rotina, que embaraça todas as outras atividades. Sem ela, Minas continuaria praticamente fechada: o caminho de ferro é que a devassou, ligando-a aos núcleos mais vivos, dos quais a cordilheira portentosa a separava."[671]

Marcelo Magalhães Godoy e Lidiany Silva Barbosa analisaram os três planos viários de Minas de 1835, 1864 e 1871.[672] Segundo os autores, o plano viário de 1864 teria preservado o essencial do padrão de integração das regiões definido no plano de 1835. Mas visava acelerar a implantação do sistema de transportes, tendo como base a articulação da ferrovia Dom Pedro II (que adentrava o solo mineiro) com parte da Estrada União e Indústria (que ligava a Mata à Corte) e com alguns rios navegáveis. O plano combinava os transportes rodoviário, ferroviário e fluvial, e tinha por eixo a ferrovia Dom Pedro II. Da ferrovia, ramificariam três grandes grupos de estradas-tronco: o de Sapucaí, o do Rio Grande, no Sul de Minas, com o ramal do Pará; o tronco da União e Indústria, na Mata mineira, com os ramais do Paraopeba, Rio das Velhas, Diamantina e Rio Doce, em direção ao norte, além de ramais menores para Mar de Hespanha e Leopoldina, também na Mata mineira. A partir de cada uma destas linhas, ramificariam inúmeras estradas secundárias e terciárias.[673]

Assim, a expectativa de chegada da primeira ferrovia em solo mineiro, a ferrovia D. Pedro II, já começava a modificar o padrão de desenvolvimento do sistema de transportes em Minas. Para Marcelo Magalhães Godoy e Lidiany Silva Barbosa, os planos demonstravam um padrão de afirmação do caráter não exportador de Minas, mas também salientaram a existência da intenção de superação da condição de isolamento e de maior integração com o exterior da província, evidência da presença de setor exportador com elevado potencial de crescimento. No entanto, nas décadas seguintes - 1870 e 1880 - a resolução deste conflito se baseou na proeminência crescente dos imperativos de integração da província com outros mercados. A modernização fundamentada no modelo ferroviário mostrou-se indissociável da vitória do padrão de desenvolvimento econômico que pavimentou a inserção de Minas Gerais no mercado interno nacional.[674]

---

[671] **Ibidem.** p.167.
[672] GODOY, Marcelo Magalhães, BARBOSA, Lidiany Silva. **Op. Cit.,** 2007. p. 6.
[673] **Idem**. p. 11.
[674] **Ibidem**. p. 11.

Tendo em vista estas preocupações, foi num contexto de importância crucial da cafeicultura da Zona da Mata para a economia mineira, que surgiu o terceiro plano viário de Minas, que teve como maior mudança o opção pelo modelo ferroviário. Em 1871, transcorridos sete anos do plano viário de 1864, entendia-se necessária a efetivação imediata de medidas que permitissem o desenvolvimento dos transportes, condição considerada indispensável para o desenvolvimento provincial. O terceiro plano viário foi sancionado através da lei nº. 1.762 de 4 de abril de 1871, e segundo Marcelo Magalhães Godoy e Lidiany Silva Barbosa, mantinha o objetivo geral de promoção de integração nas esferas intra-regional, inter-regional e interprovincial e previa a construção de onze estradas que interligariam diversas regiões, embora privilegiadas aquelas situadas nos espaços meridionais de Minas:

Quadro n. 9 Plano de Viação de 1871.

Estradas previstas no Plano de 1871	**Regiões beneficiadas**
1- De Chiador à cidade de Mar de Hespanha	Zona da Mata
2- De Rio Novo a Ubá, com ramais para o Pomba, São João Nepomuceno e Ponte Nova.	Zona da Mata
3- De Picú a Pouso Alto, Três Pontas e Alfenas, com ramais para Cristina, Baependi e Aiuruoca.	Sul de Minas
4- Da freguesia de Itajubá, atual Delfim Moreira, para a cidade de Itajubá, Pouso Alegre e Caldas, com ramal para Jaguari	Sul de Minas
5- De São João Del Rei a Lavras e Dores da Boa Esperança	Sudeste/Vertentes
6- De São João Del Rei para Oliveira, Formiga e Piumnhi	Sudeste/Vertentes
7- De Porto Novo do Cunha ao arraial de Meia Pataca, atual cidade de Cataguases, com um ramal para Muriaé	Zona da Mata
8- Da cidade de Pomba para Piranga, Ouro Preto, Mariana, Santa Bárbara, Itabira, Conceição, Serro e Diamantina	Zona da Mata, Zona mineradora e Norte-mineiro
9- De Diamantina a Barra do Paraúna e a Minas Novas	Norte-mineiro
10- De Montes Claros a Extrema, atual Ibiaí, passando por Coração de Jesus	Norte-mineiro
11- De São Gonçalo da Ponte, atual Belo Vale, a Bonfim, Pará, Pitangui e Dores do Indaiá	Oeste

Fonte: GODOY, Marcelo e BARBOSA, Lidiany. **Op. Cit.,** p. 10.

Em suma, ao longo do período imperial, há uma decrescente importância do modelo rodoviário e ascensão acelerada da opção pela expansão das ferrovias. Os dados de 1909 apresentados por Marcelo Godoy e Lidiany Barbosa dão exemplo desta guinada no desenvolvimento ferroviário. Apontam a existência de 4.048

quilômetros de ferrovias em tráfego em Minas. Uma extensão ferroviária praticamente igual à de São Paulo (4.269 quilômetros) e muito superior a das demais unidades administrativas do país. O mapa abaixo demonstra a malha férrea no ano de 1909. A maior parte desta rede férrea foi desenvolvida no período Imperial:

Mapa n. 2 Ferrovias em Minas Gerais – 1909.

Fonte: GODOY, Marcelo e BARBOSA, Lidiany. **Op. Cit.,** p. 29.

A política adotada pelo governo provincial para promover a expansão ferroviária baseava-se na concessão de garantia de juros aos capitais comprometidos por associações particulares ou a subvenção por cada quilômetro construído para essas companhias organizadas por particulares. A prática mais comum teria sido a política de garantia de juros e subvenções. Esta teria sido, portanto, a fórmula encontrada tanto pelo governo provincial de Minas e de outras províncias, quanto pelo Governo Geral, para estimular o emprego de capitais não

apenas na construção de ferrovias, mas também no incentivo a outros empreendimentos.[675]

A garantia de juros funcionava da seguinte forma: o governo estipulava a porcentagem - geralmente de 7% - de retorno dos capitais aos investidores ou concedia subvenções a companhias, baseados em quilometragem.[676] Assim, apesar de maioria das ferrovias ter sido construída com capital particular, o governo provincial teve papel fundamental ao estimular a expansão das ferrovias com a política de garantia de juros e subvenções. Além disso, concedeu também outros favores como a isenção de imposto às máquinas e materiais importados para a província e destinados à construção de ferrovias.[677]

Estas políticas ficavam a cargo do governo provincial mineiro e os projetos de concessões de garantias de juros e subvenções eram sancionados pelos presidentes de província. Mas estes não tinham liberdade para decidir sozinho sobre o assunto. À Assembléia Provincial, cabia aprovar os projetos de lei referentes às concessões, autorizando o presidente da província a fazer determinada concessão. A Assembléia Provincial tinha competência para apresentar projetos referentes à construção de ferrovias, para eleger os traçados e os incentivos - garantia de juros ou subvenções - que consideravam mais convenientes. Portanto, aos deputados provinciais cabia decidir quais as regiões que deveriam ser beneficiadas com a construção de ferrovias e quais valores deveriam ser gastos com estes empreendimentos. Ao presidente de província cabia sancionar ou não os projetos aprovados na Assembléia. Neste caso, o veto presidencial estava sujeito a limitações como o fato de que este poderia ser derrubado pelos mesmos deputados que haviam aprovado a lei em questão.[678]

Em 1871, o presidente Affonso Antônio de Carvalho[679] citou algumas ferrovias que considerava importantes à modernização dos transportes em Minas. Sugeriu que a Assembléia deveria autorizar aquelas “propriamente provinciais”, que atravessariam grandes distâncias e ligando os municípios mais ricos e produtores à ferrovia Dom Pedro II e à estrada de rodagem União e Indústria. Citou as mesmas estradas definidas no Plano Viário de 1871, com exceção de três ferrovias: de Rio

---

[675] IGLESIAS, Francisco. **Op. Cit.**, 1958. p. 165.
[676] BLASENHEIM, Peter. Uma história regional: a Zona da Mata Mineira (1870-1906). In: **V Seminário de Estudos Mineiros.** Belo Horizonte: UFMG/PROED, 1982. p. 77.
[677] Ver: Art. 6º, § 5º da Lei nº. 2.716 de 18 de Dezembro de 1880 – Orçamento de 1881-1882.
[678] DOLHNIKOFF, Miriam. **Op. Cit.**, 2005. p. 103.
[679] CARVALHO, Antônio Affonso de. **Relatório de 1871**. p. 52-54.

Novo a Ubá (Zona da Mata), de Diamantina a Barra do Paraúna e a Minas Novas (norte mineiro); De Montes Claros a Extrema (norte mineiro). Eliminava, desta forma, uma ferrovia da Zona da Mata, pois esta zona já teria três em seu território e eliminou as duas que beneficiariam a região norte de Minas.[680] Modificava-se, de certo modo, o objetivo do plano de 1871, que era o de integrar as diversas regiões, já que o norte ficaria de fora deste plano.

A opção pelo modelo ferroviário mudaria os rumos da política de infraestrutura viária na província. Como os gastos com a construção de ferrovias, por mais simples que fossem, eram bem maiores do que os gastos com estradas de rodagem, impunha-se a necessidade de priorizar as regiões mais ricas. Aos poucos, a política que visava a integrar as diversas regiões deu lugar a uma política que visava a escoar os produtos de exportação. E a Zona da Mata passou a ser o foco das atenções na aprovação de concessão de ferrovias. Apesar do esforço do Sul mineiro em ter sua região beneficiada, os contratos de ferrovias para esta zona só seriam concretizados em meados da década de 1880, quando a Zona da Mata já estava toda recortada de trilhos.

Em 1873, a opção pelas ferrovias consolidou-se com os contratos celebrados pelo presidente Joaquim Floriano de Godoy e a elaboração de um plano de via férrea, apresentado à Assembléia Provincial pelo mesmo presidente. Nota-se aqui já uma mudança significativa, pois ao contrário dos planos anteriores, este era unicamente voltado para o modelo ferroviário.[681] O presidente Godoy argumentava que o planejamento impediria os excessos na aprovação de concessões de ferrovias que poderiam produzir desastrosa perturbação econômica.[682] No entanto, Godoy demonstrou um interesse em incentivar, além das ferrovias na Mata (como as primeiras, ligando o porto do Souza a Ouro Preto e ao Rio Doce), também a implantação de ferrovias ligando São Paulo ao Sul de Minas. Godoy sugeria que a província deveria ter como eixo quatro grandes troncos:

Quadro n. 10 Plano de Via Férrea apresentado por Godoy em 1873.

1	Ligar pelo Espírito Santo (estradas partindo de Vitória em direção ao porto de Souza.) Desta partiria dois ramos:
	-Do porto do Souza para o Vale do Manhuaçu, Ponte Nova até Ouro

[680] **Idem**. p.53-54.
[681] GODOY, Joaquim Floriano de. **Relatório de 1873.** p. 23-26.
[682] **Idem**. p. 23-26, p. 109-115.

	Preto. (Zona da Mata)
	-Do porto do Souza para o Vale do alto Rio Doce, Cuieté, Pontal, Serro até ponto navegável do Jequitinhonha, sendo este navegado até as cachoeiras do Farpão e Cachoeirinhas, que seriam transpostas pela estrada de ferro do projeto de Candido de Figueiredo. (Zona da Mata)
2	De Ouro Preto até a ferrovia D. Pedro II em Queluz ou outro ponto mais conveniente, ficando o oceano ligado com os rios das Velhas e São Francisco, Jequitinhonha e Paracatu.
3	Linha de Piumnhi, a Oeste, partiria de Barbacena para São João Del Rei, Oliveira e até o limite com Goiás.
4	linha do Sul: da 4ª seção da ferrovia Dom Pedro II, atravessando a Mantiqueira na depressão Passa Quatro até Itajubá e navegação dos rios Verde e Sapucaí a encontrar o Rio Grande.
	linha do Sul: por Caldas e Jaguari a encontrar a ferrovia no norte de São Paulo, de Jundiaí a Santos.

Fonte: GODOY, Joaquim Floriano de. **Op. Cit.** 1873. p. 109-115.

Assim teria a província de Minas suas comunicações com o mar pelas províncias do Espírito Santo, Bahia e Rio de Janeiro. Teria também suas ligações com a província de São Paulo e Goiás, integrando Minas a todas as províncias com as quais tinha relações comerciais ou que poderia estabelecer relações pela ligação com o mar. Além das pequenas linhas provinciais dos pontos produtores a entroncarem-se nestas grandes artérias.[683] Godoy afirmou ter feito alguns contratos de ferrovias, a partir de leis já autorizando estas concessões, para iniciar a efetivação do seu plano.

Mas os contratos celebrados por Godoy provocaram as críticas do presidente que o sucedeu. Suas críticas são ilustrativas da oposição estabelecida entre duas posturas antagônicas referentes à modernização dos transportes na província de Minas Gerais: o objetivo de integrar diversas regiões e o objetivo de beneficiar a região de cafeicultura exportadora. No discurso de Venâncio José de Oliveira Lisboa, é clara a preocupação em estabelecer princípios burocráticos na administração pública, de uso do dinheiro público em defesa do benefício geral, em detrimento de interesses privados, num momento em que estes princípios estavam claramente sendo colocados em xeque com os pedidos excessivos de concessão de ferrovias que oneravam os cofres públicos para beneficiar certos interesses de algumas regiões em detrimento de outras.

[683] **Ibidem**. p. 109-115.

O presidente Venâncio José de Oliveira Lisboa[684] indeferiu a maioria das propostas de concessão de ferrovias que lhe foram apresentadas. Para Oliveira Lisboa, a administração de Godoy preocupou-se muito pouco com a questão das ferrovias, ao contratar muitas garantias de juros e privilégios naquele ano. E defendeu a execução de um plano que racionalizasse o investimento em transportes:

> "Mas neste propósito é necessário ter a maior cautela em aplicar devidamente esses sacrifícios, para que as concessões não contrariem legítimos interesses. (...) Convém, portanto, subordinar as concessões a um plano, em que sejam atendidos os mais importantes interesses, de maneira que as estradas, procurando os pontos mais convenientes, não percorram uma mesma zona com igual direção, nem se cruzem, inutilizando capitais, que mais vantajosamente poderiam ser aplicados, nem agravem a Província com maior ônus.(...) É de rigorosa condição também, que se tenha muito em vista se os centros que devem percorrer as estradas projetadas oferecem, por sua produção, população e outros recursos, vantagens às empresas, de modo a não sobrecarregar os compromissos da Província."[685]

O presidente expôs as concessões autorizadas no exercício anterior, na administração de Joaquim Floriano de Godoy e as concessões autorizadas em sua administração. Três delas beneficiando a Zona da Mata, como se pode verificar na lista das concessões efetuadas em 1872 e 1873:

Quadro n. 11 Contratos de ferrovias em 1872 e 1873.

Contratos de privilégios e garantia de juros para ferrovias, celebrados pelo Exm. Sr. Dr. J. F. de Godoy.					
Data contratos	**Nome dos concessionários.**	**Leis que autorizaram.**	**Garantia de juros.**	**Direção.**	**Valor.**
21/08/ 1872	*Engenheiro Antonio Paulo de Mello Barreto*	*1.826 de 10 outubro de 1871*	*9:000$ por quilometro*	*Porto Velho do Cunha a Leopoldina.*	*500 a 600 contos.*
10/10/ 1872	*Luiz Fortes de Bustamante Sá e Joaquim Ovídio Saraiva de Carvalho.*	*540 de 1851 e art. 19 da lei 1.009 de 1871.*	*40 anos sem garantia de juros.*	*Dos Quatis (freguesia dos Arripiados –Ubá) a S. Antônio de Pádua, na divisa c/ Rio.*	
3/01/ 1873	Candido José de Figueiredo Murta.	1.855 de 1871.	30 anos e garantia de juros de 7% sobre 1,600 contos.	Da freguesia dos Italianos nos limites da Bahia ao Farpão.	3,360: 000$
4/01/ 1873	Jorge John Manders.	1.762 de 1871.	30 anos, 7% juros sobre 1,500 contos.	Ramal da Pedro II p/ Ouro Preto.	3,150; 000$
7/01/ 1873	*Joaquim Ovídio Saraiva de Carvalho e outros.*	*1.009 e 1.762 citadas.*	*30 anos, 7% juros sobre 3,500 contos.*	*Quatis em Ubá, até Meia Pataca.*	*7,410: 000$*

[684] LISBOA, Venâncio José de Oliveira. **Relatório de 1873.** p. 32.
[685] **Idem**. p. 32.

10/0/ 1873	Barão de Tremembé e outro.	1.009 e 1.762.	30 anos, 7% sobre 3,500 contos.	Caldas na divisa com S. Paulo até Pouso Alegre.	7,410: 000$
13/01/ 1873	Pearson Morisson.	1.762.	30 anos, 7% sobre 3,500 contos.	Ouro Preto à Itabira.	7,410: 000$
N. B. – Garantia anual sobre 13,400:000$000 rs. – 958:000$000. Garantia total pelo tempo dos privilégios. – 28,740:000$000.					
Contratos de garantia de juros efetuados durante administração de Venâncio Lisboa.					
Datas contratos	**Nome dos concessionários**	**Leis que autorizaram.**	**Garantia de juros.**	**Direção.**	**Valor**
17/04/ 1873	*Nominato José de Souza Lima e Coronel José Vieira de Rezende e Silva.*	*n. 1913 de 1872*	*7% sobre 7,000 contos por 50 anos, ou 9 contos por quilômetro.*	*Juiz de Fora a Ponte Nova, passando por Ubá.*	*24,500: 000$*
30/04/ 1873	José de Rezende Teixeira Guimarães e Luiz Augusto de Oliveira.	n. 1914 de 1872.	7% sobre 4,00 contos por 50 anos, ou 9 contos por quilometro.	Da ferrovia Pedro II, nas vertentes do Rio das Mortes, ao ponto navegável do Rio Grande.	14,000: 000$
N. B. – Garantia anual sobre 11,000:000$000 – 770:000$000 Garantia total em 5 anos – 38,500:000$000.					

Fonte: LISBOA, Venâncio José de Oliveira. **Relatório de 1873.** p. 32. Observação (Os grifos são meus e destacam as ferrovias localizadas na Zona da Mata).

A administração de Venâncio José de Oliveira Lisboa e os indeferimentos que fez de propostas de concessões férreas provocou muitas insatisfações por parte da Assembléia Provincial mineira. Os deputados defenderam a administração anterior de Joaquim Floriano de Godoy e criticavam a postura de Venâncio José de Oliveira Lisboa, no que se refere às ferrovias.[686] Mesmo assim, o presidente Venâncio José de Oliveira Lisboa celebrou contrato de duas ferrovias: a de Juiz de Fora a Ponte Nova e o ramal da ferrovia Dom Pedro II, nas vertentes do Rio das Mortes até o Rio Grande.

Apesar de todas essas concessões, inicialmente apenas o contrato da Leopoldina estava em execução em 1874, como afirmou o presidente Francisco Leite da Costa Belém. Esta ferrovia tem o seu ponto inicial na estação do Porto Novo do Cunha onde terminava a quarta seção da Estrada de Ferro Dom Pedro II e estendia-se até à cidade de Leopoldina.[687] A primeira seção, do Porto Novo do Cunha à fazenda da Volta Grande, com vinte e sete quilômetros de extensão e quatro estações (Porto Novo, Limoeiro, Aventureiro e Volta Grande) estava concluída e em funcionamento desde julho de 1874. A segunda seção - entre Volta Grande e Santa Isabel -, com trinta e um quilômetros e três estações (São Luiz, Providência e Santa Isabel) já estavam com os trabalhos sendo executados e ainda

[686] AALPMG, **Sessões de 1872**.
[687] BELÉM, Francisco Leite da Costa. **Relatório de 1874.** p. 54.

naquele ano estaria concluída. Em setembro de 1875, Pedro Vicente de Azevedo[688] afirmou que já se achava em tráfego cinquenta e nove quilômetros da Leopoldina, entre o Porto do Souza até a estação de Santa Isabel. Segundo o presidente, esta era a única ferrovia em funcionamento na província.

Um ano depois, o presidente Barão de Camargos anunciou a inauguração da estação do Campo Limpo, da ferrovia Leopoldina. O mesmo presidente afirmou ter concedido privilégio para construção da ferrovia de Ponte Nova ao ponto navegável do Rio Jequitinhonha, no município de Araçuaí e também para a construção da ferrovia entre a freguesia de Santana de Pirapetinga e a estação de Volta Grande, de ferrovia Leopoldina. Também revalidou o contrato de uma ferrovia partindo de Poços de Caldas até a divisa com São Paulo, e contratou um ramal de ferrovia entre a estação Serraria, na ferrovia Dom Pedro II e o município de Mar de Hespanha, prolongando-se até Nepomuceno.[689]

Os presidentes de província preocupavam-se sempre em demonstrar o vínculo entre a atividade de exportação e a expansão ferroviária, apesar de existir ainda certa preocupação em investir nas diversas regiões, integrar as regiões e investir em atividades que já traziam certo dinamismo às suas zonas. No entanto, a aprovação de construção de ferrovias para essas regiões menos ricas era vista com certa desconfiança e muitos presidentes e deputados acreditavam ser mais viável investir em estradas de rodagem e em navegação fluvial. O presidente João Capistrano Bandeira de Mello, por exemplo, afirmou em 1877 que os poderes provinciais precisavam compreender que nem sempre as ferrovias eram a melhor opção para determinados trajetos. Em algumas localidades, era melhor investir em navegação fluvial, em outras, o melhor seria investir em estradas de rodagem e, em outras mais ricas, a opção seria as ferrovias:

> "Em matéria de estradas, todos sabem que o que mais interessa é a sua distribuição; não basta que existam; mas convém que existam onde o interesse as reclama; que sejam dirigidas segundo as necessidades do transporte; que as melhores e mais multiplicadas se achem nos lugares em que a indústria é mais desenvolvida, e as relações mais ativas. (...)
>
> Todo o caminho é um meio, e para que o meio seja habilmente escolhido, é mister que se ache em relação com o uso que se pretende fazer; o melhor deles, considerado de uma maneira abstrata, não é sempre o melhor em tal circunstância dada: há lugares em que importa recorrer de preferência

[688] AZEVEDO. Pedro Vicente de. **Relatório de 1875.** p. 32.
[689] **Idem**. p. 32.

> à navegação fluvial, outras em que a abertura de uma estrada é preferível; a este respeito nada se pode decidir *a priori* e de uma maneira geral; depende inteiramente das situações."[690]

O presidente considerou que muitas das concessões autorizadas eram irrealizáveis e importava dar preferência às vias fluviais.[691] Considerou que muitas dessas concessões tinham direções inconvenientes, pela dificuldade em atravessar vales de rios e montanhas.[692] Neste caso e em outros, as vias fluviais seriam inquestionavelmente preferidas a algumas das ferrovias votadas.[693]

Apesar de João Capistrano Bandeira de Mello apontar a importância de investir em navegação fluvial, em determinadas zonas, esta não era a prioridade do governo. Os gastos com ferrovias e manutenção das estradas existentes já demandavam a atenção das rendas públicas, de modo que o investimento em regiões menos ricas ou mais pobres não tinha os resultados esperados. E a prioridade no investimento em ferrovias fez com que as sugestões do presidente Bandeira de Mello não fossem levadas em conta pelos deputados. Todos queriam ver suas regiões cortadas por vias férreas, mas o governo provincial acabou aprovando muitas concessões para a Zona da Mata, especialmente na década de 1870 e algumas concessões foram aprovadas para o sul de Minas, já em meados da década de 1880. Para o período final do Império, a maioria das regiões não foram beneficiadas com ferrovias, pois entre a maioria dos deputados da Assembléia

---

[690] MELLO, João Capistrano Bandeira de. **Relatório de 1877.** p. 82-90. João Capistrano Bandeira de Mello nasceu em Sobral, na província do Ceará. E tornou-se presidente da província de Minas Gerais em 24 de janeiro de 1877. Foi também presidente das províncias da Paraíba (posse em 22 de Outubro de 1853) e Alagoas (posse em 16 de maio de 1848). Além de ter exercido os mandatos de deputado provincial pela província do Ceará em 1861-1864 e 1872-1875. Fonte: BARÃO DE JAVARI. **Op. Cit.,** 1979. p. 438, p. 440 e p. 447.

[691] **Idem**. p. 82-90.

[692] **Ibidem.** p. 82-90.

[693] As concessões aprovadas até então foram: Salto Grande ao Poço do Farpão; Poço do Farpão a Araçuaí; Lagoa do Neto a Ouro Preto; Ouro Preto a Itabira (não é justificável; as duas estradas já concedidas para o vale do Jequitinhonha pode converter-se em uma, do Salto grande a Barra do Pontal, bifurcando para o Araçuaí e Grão Mongol.); Juiz de Fora a Ponte Nova; Ponte Nova a Araçuaí (é difícil, por ter que atravessar todas as vertentes do Rio Doce e passar das águas deste para as do Rio Jequitinhonha); Ponte Nova a Porto do Souza (é paralela a outra dessas, pelo vale do Rio Doce); Porto do Souza a Ouro Preto; Simão Pereira a Lavras (traçado difícil, atravessa as vertentes do Além Paraíba e galga a Mantiqueira e passa pelas águas do Rio Grande.); Lavras a Barbacena; Pouso Alegre a Caldas; São João Del Rei a ponte do Miranda; Santa Bárbara a Santa Cruz do Rio Pardo; São João Del Rei ao Porto Real de São Francisco; Caldas ao limite com São Paulo; do Rio Verde; Montes Claros a São Francisco; Paracatu ao ponto navegável; Diamantina ao Rio das Velhas; Cachoeira a Itajubá; Itajubá a Três Pontas; Tanque a Pedra Bonita; Santana do Pirapetinga a Volta Grande; Chiador a São João Nepomuceno (ociosa e dispensável, já que, para satisfazer as necessidades desta zona, já são suficientes a da Leopoldina, a do Tanque a Pedra Bonita e a da Serraria pelo Mar de Hespanha.); Serraria ao Mar de Hespanha e a Leopoldina, já aberta ao tráfego. **Ibidem**. p. 82-90.

Provincial, havia o entendimento de que as zonas mais ricas deveriam ser priorizadas.

A defesa da execução de um plano geral de viação férrea atrelava-se à idéia de que somente um projeto racional com os traçados que se acreditava atender aos interesses gerais, os de desenvolver a província sem atender a interesses privados, frearia o gasto excessivo dos cofres públicos com traçados feitos de modo irracional. Por vezes, os administradores se viam frente a abusos como as concessões de duas ferrovias em uma mesma localidade, onde apenas uma já atendia às necessidades de tal zona.

No entanto, os deputados da Assembléia Legislativa Mineira estavam mais preocupados em justificar se a definição dos traçados das ferrovias tinha relação com o desenvolvimento econômico do lugar. Ou seja, o objetivo geral dos planos viários, proposto por muitos presidentes de província, visava à integração das diversas regiões. Esta proposta chocava-se com a idéia de que apenas merecia ser beneficiada com ferrovias, aquelas regiões mais ricas. Com isto, muitos administradores tiveram que sancionar concessões de ferrovias para a Zona da Mata, que era a região privilegiada nas leis votadas pela Assembléia, mesmo pregando um discurso de necessidade de integração das diversas regiões no processo de modernização dos transportes em Minas.

Como argumentou o presidente João Capistrano Bandeira de Mello, por exemplo, "as ferrovias deveriam ir onde o interesse as reclamasse",[694] o que significava dizer que o principal critério a ser levado em conta era o do desenvolvimento econômico. Isto porque, se as estatísticas de produção e população das localidades que deveriam ser percorridas não fossem otimistas, as ferrovias gerariam ônus para a província e o governo, sem retorno para os cofres públicos. Este era, na verdade, o argumento mais utilizado pelos cafeicultores *matenses* representados na Assembléia Mineira e que acabou transformando-se no principal critério na definição de quais traçados eram ou não convenientes. Nem sempre o argumento dos deputados era bem aceito pelos administradores, como foi o caso da gestão de Venâncio José de Oliveira Lisboa em 1873. Mas mesmo este administrador, que fez severas críticas aos excessos de concessões, acabou por

[694] **Ibidem**. p. 82-90.

sancionar duas concessões para uma ferrovia na Zona da Mata e outra nas Vertentes ou Sudeste de Minas.[695]

Em 1879, o presidente Manoel José Gomes Rebello Horta[696] afirmou que as ferrovias acompanhavam a ordem econômica dos fatos, estendendo-se pelo sudeste, onde a produção prometia compensar o emprego dos capitais. Importante observar que este presidente era mineiro, ao passo que Bandeira de Mello não era. Mesmo assim, ambos concordavam com a adoção do critério econômico na definição dos traçados e das concessões a serem aprovadas. Rebello Horta também argumentou que em outras zonas "é de esperar-se que os mesmos fatos venham dotá-las em tempo breve com esse poderoso estimulante das indústrias."[697] Segundo o presidente, o plano de viação férrea na província estava acentuado na linha arterial, a estrada Dom Pedro II, a que naturalmente se ligam às outras e logo que chegasse ao ponto terminal, onde começava a navegação do Rio das Velhas, deveriam ser construídos alguns ramais projetados, além de outros que se desenvolveriam em direção ao sul, norte e oeste e que já estavam contratados.

O presidente informou que, naquele ano, estavam em tráfego: 340,073 quilômetros de ferrovias; em construção: 206,840 quilômetros; com estudos aprovados: 444,726 quilômetros e ao todo: 1.000,639 quilômetros de linha férrea:

Quadro n. 12 Estado das Obras das Ferrovias em 1879.

Ferrovias	**Em tráfego ou construídas**	**Em construção**	**Com estudos aprovados.**
D. Pedro II Da Serraria ao Carandaí	151,208	41,000	
Leopoldina Do Porto Novo a Cataguases	105,015		
Leopoldina Ramal para Leopoldina	12,250		
Leopoldina De Cataguases à Serra do Presídio	32,000	68,000	
União Mineira 1ª seção	48,600		
União Mineira 2ª seção		32,000	
União Mineira 3ª seção			54,000
4ª Pirapetinga De Volta Grande à		30,840	

[695] Ver quadro à página 233-234.
[696] HORTA, Manoel José Gomes Rebello. **Relatório de 1879.** p. 48. Manoel José Gomes Rebello Horta era mineiro e tomou posse da presidência da provincial de Minas Gerais em 5 de Janeiro de 1879. Foi deputado Geral pelo 2º distrito da província de Minas no ano de 1861-1864. Fonte: BARÃO DE JAVARI. **Op. Cit.,** 1879. p. 447; Anais da Assembléia Legislativa Provincial de Minas Gerais. (1870-1889).
[697] **Idem**. p. 48.

Pirapetinga			
Do Sítio à Ponte do Porto		35,000	60,800
6ª Leste De Santo Antonio de Pádua a Arripiados			160,000
Rio Verde De Lavrinhas a Três Corações			*169,926*
Soma	349,073	206,840	444,726

Fonte: HORTA, Manoel José Gomes Rebello. **Op. Cit.** p. 48. (Grifo meu).

Como se pode notar por este quadro, apenas uma das ferrovias apresentadas e ainda com os estudos aprovados, atravessaria uma região que não fosse a Zona da Mata mineira. A ferrovia do Rio Verde seguiria em direção ao vale do mesmo nome, no sul de Minas. O presidente Manoel José Gomes Rebello Horta afirmou ter contratado mais duas ferrovias: a ferrovia da estação do Recreio a São Francisco do Glória, em São Paulo do Muriaé, na Zona da Mata, pela lei n. 2.452 de 1878, e a ferrovia de Santo Antônio do Aventureiro, passando pelo arraial do Angu, a entroncar na Leopoldina, também na Zona da Mata mineira.[698] E sobre a companhia União Mineira, informou que, em maio daquele ano, começou o transporte nas duas primeiras estações.[699]

Na década de 1870, a preocupação em elaborar planos de viação explicitava uma tentativa de racionalizar os gastos com tal empreendimento, a partir de medidas que definissem preliminarmente rotas que beneficiassem a economia da província e, ao mesmo tempo, barrassem as inúmeras concessões feitas sem o devido rigor. Na década de 1880, estes excessos de concessões de ferrovias se tornaram um grande problema a ser resolvido pelo governo provincial mineiro. Foi neste sentido que, em 1881, o presidente João Florentino Meira de Vasconcellos afirmou ter exigido da Diretoria Geral de Obras Públicas os seguintes esclarecimentos sobre a indústria dos transportes:

> "Um estado geral, o mais completo que permitirem os recursos e informações de que se dispuser, das principais estradas de ferro, que convinha construir ou prolongar nesta província, e que precisassem de auxílio do Estado. Essas estradas deveriam comunicar o interior da província com a respectiva capital ou localidades acessíveis à livre navegação, ou enfim entroncar-se em outras já construídas. O seu traçado não deveria prejudicar a zona de nenhuma das estradas de ferro existentes; e em relação a cada uma

[698] **Ibidem**. p. 46-48.
[699] **Ibidem**. p. 49.

> das que forem projetadas, dever-se-ia deixar uma zona nunca inferior a vinte quilômetros. A esse estudo deveriam acompanhar esclarecimentos relativos à produção, riqueza do solo, população e outros dados estatísticos; a indicação das estradas de rodagem que, de preferência, convergissem para as estações intermediárias ou finais das vias férreas já construídas, em construção ou projetadas; e bem assim das que, na falta de vias férreas, fossem com urgência reclamadas pelas necessidades da lavoura. A essa indicação deveriam acrescentar esclarecimentos relativos à extensão das estradas, seu custo provável, e a quota com que poderia a província contribuir em cada ano."[700]

Em resumo, a idéia da elaboração e adoção prática de um plano racional de via férrea, na verdade, era fruto do interesse de muitos administradores em planejar e viabilizar a construção de ramais férreos que interligariam as diversas regiões mineiras à capital de Minas e à ligação com a ferrovia Dom Pedro II, em direção à Corte. Além de demonstrar uma preocupação com a racionalização dos gastos provinciais, demonstrou também uma tentativa em integrar as diversas regiões mineiras. No entanto, prevalecia uma preocupação em priorizar o desenvolvimento da cafeicultura da Zona da Mata, já que os altos custos com a construção de ferrovias não deveriam ser canalizados para regiões menos ricas ou pobres.

Em 1882, Teófilo Ottoni, por exemplo, mostrou-se muito preocupado com a falta de um plano racional de via férrea. O presidente Teófilo Ottoni, nascido em Minas Novas e morador da cidade de Serro, no norte mineiro, asseverou que a multiplicidade de concessões de ferrovias traria uma grave perturbação econômica para a província, se elas não fossem subordinadas a um plano geral de viação.[701] Teófilo Ottoni foi um dos maiores defensores da construção de uma ferrovia em direção ao nordeste de Minas, de modo que a sua posição em prol de um plano de viação provavelmente tinha relação com a defesa de um tronco férreo em direção ao norte da província. Segundo ele, muitas empresas foram autorizadas, muitos contratos celebrados, cada qual para determinada circunscrição, mas sem constituírem seções classificadas de um todo harmônico, planejado sobre o justo acordo das necessidades itinerárias e comerciais da província. As garantias de juros e as subvenções quilométricas subiram a tal ponto que, se todas fossem realizadas, os recursos do erário e do crédito seriam insuficientes para fazer-lhes face.

---

[700] VASCONCELLOS, João Florentino Meira de. **Relatório de 1881.** p. 55-61.
[701] OTTONI, Teófilo. **Fala de 1882**. p. 39-40.

Tendo em vista esses problemas com o excesso de gastos, Teófilo Ottoni afirmou que não havia muito tempo que, em 1878, a Diretoria de Obras Públicas, aterrada diante da perspectiva de tantas concessões acumuladas umas sobre outras, propôs que nenhuma ferrovia fosse autorizada, se não estivesse de acordo com os detalhes de um sistema geral indicado pela diretoria. Entretanto, nenhuma providência foi tomada a respeito e qualquer medida nesse sentido se tornou mais difícil, em razão do grande número de concessões feitas e dos direitos adquiridos resultantes dos contratos autorizados pela Diretoria.[702]

De todo modo, entre os administradores existia sempre a preocupação com a racionalização de gastos dos cofres provinciais. Nesse mesmo sentido, o presidente Antônio Gonçalves Chaves[703] - natural de Montes Claros, no Norte mineiro - argumentou que o esforço de acelerar por todo o território mineiro a viação férrea colocou a província em situação difícil. Para o presidente, tão elevados empenhos com relação às subvenções e garantias de juros às estradas de ferro deveriam despertar sérias apreensões. Tornava-se necessário refletir sobre as consequências inevitáveis de "tão larga liberdade e confiança"[704] da parte dos poderes públicos provinciais. Segundo o administrador, nenhuma ferrovia importante foi construída sem o auxílio dos cofres provinciais. No entanto, assinalando os benefícios que a viação férrea havia produzido, não poderia deixar de reconhecer que eles não eram tão amplos que animassem novos empreendimentos que iriam avultar a importante soma de capitais garantidos. Antônio Gonçalves Chaves afirmou que a prudência e a sabedoria dos decretos do Legislativo resolveriam gradualmente este problema, tendo em vista o equilíbrio dos orçamentos.

Antônio Gonçalves Chaves defendia a necessidade de estabelecer como limite a essa política de desenvolvimento da malha férrea, o equilíbrio orçamentário. Pois era justamente esse equilíbrio que o administrador apontou como comprometido e, com ele, as fontes de renda, se medidas salutares referentes às ferrovias não viessem em auxílio das finanças provinciais. Uma das medidas que sugeriu foi a revogação de todas as concessões que não estivessem firmadas em contratos e algumas concessões caducas. [705]

---

[702] **Idem**. p. 40.
[703] CHAVES, Antônio Gonçalves. **Fala de 1883.** p. 93.
[704] **Idem**. p. 93.
[705] **Ibidem**. p. 93.

Se em toda a década de 1870, não havia dúvidas se a Zona da Mata deveria ser priorizada na política ferroviária de Minas, na década de 1880, os excessos de concessões para a região fizeram com que deputados e presidentes se posicionassem no sentido de colocar um freio à expansão dos transportes nessa região, que já considerava bem servida de ferrovias.

A construção desses ramais gerou uma série de discussões referentes à proximidade entre eles, ao fato de ligarem praticamente as mesmas regiões ou o conflito entre ramais que passavam por uma mesma zona. Estes excessos de concessões de ferrovias, ramais sendo construídos sem racionalidade, começaram a preocupar muitos políticos do governo, especialmente os presidentes de província, mas também muitos deputados. A década de 1880 foi marcada, portanto, por uma mudança considerável no andamento dos debates sobre aprovação de ferrovias para a província de Minas. A maioria dos deputados acabava aprovando muitas concessões e os administradores da província começaram a ter como prioridade alertar os deputados para o problema e a necessidade de pensar um plano racional de viação férrea. Os deputados concordavam, em tese, com a idéia, mas acabavam decretando muitas concessões de ferrovias.

Além das queixas de representantes de outras regiões que queriam ser beneficiados com as ferrovias para suas zonas e as críticas dos presidentes que entendiam que a integração das diversas regiões à capital mineira deveria ser um dos objetivos a serem atendidos, havia também a preocupação de que o excesso de ferrovias construídas na Mata começasse a prejudicar as outras ferrovias já decretadas na região. Criaria, assim, sérios embaraços ao progresso das companhias que já haviam investido seus capitais por ali. Ou seja, em breve não haveria produção cafeeira para tantas ferrovias, o que prejudicaria a própria zona e as companhias que haviam investido seus capitais. Foi neste sentido que, em 1882, até mesmo os próprios representantes da Mata na Assembléia foram favoráveis à revogação dos contratos de ferrovias ainda não executados. A intenção era não prejudicar as ferrovias já existentes e permitir a decretação de novos contratos de ferrovias mais viáveis do que aqueles que ainda não haviam sido executados.

Deste modo, o presidente Carlos Augusto de Oliveira Figueiredo argumentou que “o desejo de proporcionar à província o gozo pronto deste grande elemento de

progresso"[706] impediram o estudo prévio e conveniente de uma rede de viação férrea que se estenderia pelas regiões mais férteis e compensadoras e que evitasse o choque de interesses entre empresas da mesma natureza, em detrimento dos capitais empregados.[707]

Sendo assim, os presidentes consideravam como grande abuso os traçados de ferrovias que cortariam regiões já beneficiadas pela malha férrea, mesmo quando se referia à região mais desenvolvida da província, a Zona da Mata, de onde provinha boa parte das concessões. A este respeito, Teófilo Ottoni sustentou que houve zona que comportando apenas uma ferrovia, viu-se com duas "consumindo uma larga dose de sua atividade".[708] Carlos Augusto de Oliveira Figueiredo também deu exemplos disso, apontando a estrada do Juiz de Fora a Piau, na Zona da Mata, que tinha por destino a cidade do Rio Novo, já servida por outra ferrovia. E das empresas ainda em fase de organização, o presidente citou também a estrada de ferro de Jacutinga a Lavras "entalada" entre as de Oeste e Minas e Rio, cuja concorrência não poderia suportar.[709]

Em suma, Marcelo Magalhães Godoy e Lidiany Silva Barbosa argumentaram que os planos viários não encontraram a projetada tradução prática, conquanto muito se realizou no campo das obras de infraestrutura pública viária, sobretudo na manutenção de extensa e capilarizada malha de estradas e caminhos. Os autores corroboraram a tese de Francisco Iglesias, qual seja a idéia de que a distância entre os ambiciosos objetivos dos planos e as efetivas medidas implantadas se explica, principalmente, pela estreiteza dos recursos provinciais.[710]

No entanto, embora os recursos não fossem infindáveis e talvez não tão amplos a ponto de atenderem a todas as demandas, considero que o governo provincial foi capaz de garantir a expansão ferroviária e o fez em meio a debates no interior do Legislativo e do Executivo sobre quais os objetivos a serem atingidos: a integração das regiões ou o benefício à cafeicultura, por ser a atividade econômica mais rica e mais rentável para os cofres públicos. Assim, as medidas implantadas podem não ter atendido objetivos mais ambiciosos, mas foram capazes de modernizar as formas de transporte da província com a implantação de ferrovias.

---

[706] **Idem**. p. 120-121.
[707] FIGUEIREDO, Carlos Augusto de Oliveira. **Op. Cit.,** 1887. p. 77-78.
[708] OTTONI, Teófilo. **Op. Cit.,** 1882. p. 39-40.
[709] FIGUEIREDO, Carlos Augusto de Oliveira. **Fala de 1887.** p. 77-78.
[710] IGLESIAS, Francisco. **Op. Cit.,** p. 176 e p. 206; GODOY, Marcelo Magalhães, BARBOSA, Lidiany Silva. **Op. Cit.,** p. 6.

Além disso, quando se fala de objetivos ambiciosos, é preciso atentar para o fato de que haviam objetivos antagônicos entre si. Foram poucas as ferrovias construídas para garantir a integração porque prevaleceu o projeto de beneficiar a cafeicultura. Havia a necessidade de estabelecer a prioridade das regiões e, neste aspecto, a Zona da Mata saiu favorecida devido à força de sua produção cafeeira. A tarefa empreendida pelo governo provincial mineiro, de investir na infraestrutura de transportes traduziu-se em uma considerável malha férrea em Minas. O problema é que, em muitos momentos, os interesses desta região falaram mais alto, e diversos ramais acabaram sendo construídos, fato que acabava por prejudicar as companhias férreas já estabelecidas na zona.

Na década de 1880, os presidentes da província, inclusive os naturais de Minas como Antônio Gonçalves Chaves, Teófilo Ottoni e Manoel José Gomes Rebello Horta, começaram a questionar os excessos de concessões férreas para a Zona da Mata. Entre os administradores, era clara a preocupação em estabelecer princípios burocráticos na administração pública, de uso do dinheiro público em defesa do benefício geral, em detrimento de interesses privados, num momento em que esses princípios estavam claramente sendo colocados em xeque com os pedidos excessivos de concessão de ferrovias que oneravam os cofres públicos para beneficiar certos interesses privados de uma região, em detrimento de outras. No entanto, prevaleceu a defesa clientelista dos interesses dos representantes da Zona da Mata que fizeram valer suas reivindicações na Assembléia Legislativa Provincial.

O discurso dos presidentes da província de defesa dos interesses do poder central encontrava limites na competência da Assembléia Legislativa Provincial em definir os rumos do processo de modernização dos transportes na província. Os anais da Assembléia Provincial são fontes importantes à percepção destes limites ao discurso presidencial, quando o que pregavam a maioria da Assembléia era a defesa de práticas clientelistas que beneficiariam interesses de grupos locais estabelecidos na Zona da Mata mineira.[711] Neste aspecto, concordo com o que

[711] O tema do clientelismo na política brasileira do século XIX foi objeto de estudo do historiador Richard Graham. O autor deteve sua análise no processo eleitoral brasileiro, palco onde se revelavam as relações clientelísticas. Apesar de sua análise aproximar-se da perspectiva adotada por Ilmar Rohloff de Mattos, ao afirmar que a partir de 1840 foi demarcada a ascensão do grupo de proprietários rurais no controle do Estado, Richard Graham refutou a perspectiva de um processo de cooptação das elites para além do Rio de Janeiro no sentido de aceitarem uma autoridade central. Para o historiador, os fazendeiros e homens ricos das cidades das variadas regiões do país foram

afirmou o historiador Peter Blasenheim, em estudo sobre as ferrovias mineiras do século XIX:

> "A influência política de fazendeiros individuais da Mata determinava as trajetórias de linhas locais, a ligar plantações em vez de centros de população, confirmando o ditado de que "estrada de ferro no Brasil, é a linha geométrica dos pontos de maior influência política".[712]

Em síntese, existiam duas concepções antagônicas a respeito da modernização dos transportes na província de Minas. A maioria dos deputados da Assembléia advogava que a expansão das ferrovias deveria atingir primeiramente a Zona da Mata, região cafeeira que daria grandes lucros aos cofres provinciais. Em muitos relatórios e falas, há também esta preocupação, mas geralmente os administradores de Minas explicitavam uma tentativa de racionalizar o aparelho estatal, buscando afastar os interesses particulares das ações do governo. Daí o esforço em criar planos de viação com a proposta de integrar as diversas regiões. Acreditavam que somente um projeto racional de viação poderia atender aos interesses gerais, freando gastos excessivos dos cofres públicos com traçados irracionais.

Os relatórios e falas presidenciais ajudam a apreender o discurso de racionalização dos administradores, em consonância com o objetivo de aprovação de medidas afinadas com a política do governo central, uma vez que estes políticos eram nomeados pelo gabinete ministerial para governar as províncias. Não eram representantes dos interesses regionais, apesar da relativa presença de políticos mineiros na administração provincial, no período analisado. No entanto, estes administradores não tinham meios de impor seu ponto de vista, já que as concessões eram decididas pela Assembléia Provincial. Além disto, o importante

---

agentes no processo de centralização e esta não ocorreu por uma imposição da Corte para o campo, mas foi se consumando com base em ativa participação política em todos os níveis. Para o historiador, a compreensão da importância social das eleições só se torna viável se, ao invés de olhar para o Rio de Janeiro, o olhar for direcionado aos lugarejos e vilas. Segundo Richard Graham, os presidentes provinciais se empenhavam em conseguir algum espaço de manobra para ampliar sua clientela entre os "chefões locais" e quando os Gabinetes trocavam de mãos, os atritos entre presidentes e chefões locais tornavam-se mais prováveis. No entanto, afirmou que: "...se os presidentes provinciais às vezes procuravam reforçar sua autoridade sobre os chefões locais, eles logo compreendiam que o mesmo sistema que lhes rendera sua posição também assegurava ligações permanentes entre seus superiores no Gabinete e justamente tais chefões." GRAHAM, Richard. **Clientelismo e política no Brasil do século XIX**. Rio de Janeiro: Editora UFRJ, 1997. p. 156; p. 172.

[712] BLASENHEIM, Peter. **Op. Cit.,** 1996.

papel geralmente apontado pela historiografia, de manipular os resultados eleitorais de modo a garantir a vitória do ministério em exercício, para tornar-se viável, derivava também da necessidade de estabelecer com as elites políticas locais uma espécie de acordo de modo a tornar possível o sucesso da política do Gabinete que o havia nomeado.

Desta forma, portanto, apesar de defender interesses afinados com a política do governo central, os presidentes de província precisavam estabelecer boas relações com boa parte dos membros da Assembléia Provincial, pois seu âmbito de ação era limitado, visto que era a Assembléia quem decidia e votava os projetos e as leis orçamentárias. No que tange ao plano de viação de 1871 e ao plano de via férrea apresentado por Joaquim Floriano de Godoy em 1873, se os presidentes nunca conseguiram colocá-los em prática, um dos fatores era o de que não havia, na Assembléia Provincial, vontade política por parte da maioria, para investir em outras regiões. A força política dos representantes da Mata mineira predominou e, se um outro representante do Sul ou do Norte reclamava da concentração de ferrovias naquela região, a maioria dos representantes de outras zonas votava constantemente a favor destas concessões, sobre as promessas de que, num futuro melhor, suas aspirações também seriam atendidas.

Nota-se, portanto, que apesar de se sustentar enquanto instituição impessoal, que pregava a racionalização do Estado com o corte de gastos e uma política de modernização dos transportes que visava à integração das regiões, a administração provincial não conseguia se manter tal qual o seu discurso, pois muitas vezes agia de modo a favorecer particulares, sancionando os projetos aprovados pelos deputados.

3. A chegada dos trilhos em Minas e na Zona da Mata.

Como já foi dito, a década de 1870 foi marcada pelo relato positivo da possibilidade de desenvolvimento das ferrovias em Minas, sinônimo de progresso e civilização. Mais do que isso, este período foi denominado “era ferroviária” pelos historiadores mineiros, quando a região da Mata vivenciava o auge da expansão de sua malha ferroviária, atrelada diretamente à necessidade de exportação do café para o Rio de Janeiro. Em estudo sobre a evolução social, econômica e política da

Zona da Mata entre 1870 e 1906, o historiador Peter Blasenheim afirmou que "considerações econômicas práticas" favoreceram a construção de ferrovias naquela região, de modo que apenas naquele território foram construídas onze das vinte e cinco vias férreas - um total de 602 quilômetros de rede - enquanto o restante de Minas possuía 209 quilômetros. Em 1884, dois terços da rede férrea mineira localizavam-se naquela zona.[713] O historiador afirmou que, como as rendas geradas pela zona cafeeira contribuíam com crescente porcentagem para o orçamento provincial, as prerrogativas políticas anteriormente exercidas pela zona de mineração eram então exercidas pela Mata. Na década de 1870, a região já atingia a população de um quarto de milhão de habitantes, tendo surgido uma identidade regional distinta, baseada na economia cafeeira.[714]

Os cafeicultores da Mata consideravam o investimento em transportes como a questão mais importante a resolver. Peter Blasenheim teria destacado também que, embora não tenha sido o único fator responsável pelo desenvolvimento da economia cafeeira na Mata, as origens da explosão da economia cafeeira pode ser datada em 1869, com a inauguração da estrada de rodagem União e Indústria, por Mariano Procópio Ferreira Lage. Esta estrada ligava Juiz de Fora ao mercado do Rio e teria assegurado àquela cidade o papel de capital regional.[715]

Naquele mesmo ano, a primeira ferrovia a adentrar o território mineiro e que também marcou e consolidou a expansão da cafeicultura na Mata e a própria idéia de desenvolver a malha férrea na região, foi a Estrada de Ferro Dom Pedro II. Construída pelo governo geral, em 1869, as estações Santa Fé e Chiador foram inauguradas na região. Mas foi depois da inauguração da estação de Porto Novo do Cunha, em 1871, que as ferrovias tornaram-se uma obsessão na Mata e em toda a província. Em meados da década de 1880, a Mata era a única região mineira com uma rede férrea bem desenvolvida.

É nesse sentido que, embora seja necessário salientar que o desenvolvimento dos transportes na província de Minas não levou em conta apenas o modelo ferroviário,[716] especificamente para as décadas de 1870 e 1880, não se pode negar o interesse e a predileção do governo mineiro e o volume de gastos investidos no desenvolvimento de uma malha férrea, se comparado com os gastos

---

[713] BLASENHEIM, Peter. **Op. Cit.,** 1982.
[714] **Idem**. p. 73-90.
[715] **Idem**. p. 73-90.
[716] GODOY, Marcelo Magalhães, BARBOSA, Lidiany Silva. **Op. Cit.,** 2007. s/p.

em estradas de rodagem. Estas passaram a ter o papel de subsidiárias das vias férreas em construção. Mesmo assim, o governo gastou elevada soma com a manutenção e consertos das estradas de rodagem já existentes e construídas até a década de 1860. A linha que constituiria o tronco da estrada em Minas, a estação de Serraria, foi inaugurada em 1874 e depois avançou até a região mineradora onde ficava a Capital Ouro Preto, estabelecendo a espinha dorsal do sistema ferroviário mineiro. No entanto, só alcançou Ouro Preto em 1889.

A chegada da ferrovia Dom Pedro II a Minas Gerais provocou uma mudança nos rumos das políticas públicas do governo mineiro. Ainda quando os presidentes e deputados discutiam a proximidade da chegada da ferrovia, o discurso de modernização dos transportes passou a privilegiar o modelo ferroviário e colocar em segundo plano os modelos rodoviário e fluvial de transportes. Como foi ressaltado anteriormente, o plano viário de 1864 já apontava esta ferrovia como o eixo central da expansão do sistema de transportes em Minas. Como afirmou Peter Blasenheim, o interesse em estradas pavimentadas só foi ressuscitado em Minas no século XX: "A superioridade das estradas pavimentadas sobre as ferrovias não foi discutida até que os caminhões chegaram a Minas na década de 1910."[717]

Já em 1869, ao anunciar a inauguração das estações da citada ferrovia, o presidente José Maria Correia Sá e Benevides ressaltou o acontecimento como precursor de uma "revolução econômica e social"[718] por permitir que a província, a partir de então, pudesse se lançar na construção de ferrovias provinciais, ramais ligando centros produtores ao eixo central que seria a ferrovia Dom Pedro II que, por sua vez, dirigia-se à Corte. O discurso positivo em relação ao futuro da província com a construção de uma rede de ferrovias, adentrou a década de 1870 e desempenhou papel central nas políticas públicas de Minas referentes ao desenvolvimento provincial.

É muito comum encontrar deputados e presidentes mineiros defendendo a construção de ferrovias, mesmo que isto custasse mais do que os cofres provinciais podiam oferecer. À guisa de exemplo, no início da década de 1870, momento decisivo na escolha de quais os primeiros projetos a serem aprovados, o deputado José Pereira dos Santos afirmou desejar que "o sibilo de civilização das estradas de

---

[717] BLASENHEIM, Peter. **Op. Cit**., 1996. p. 87.

[718] BENEVIDES, José Maria Correia Sá e. **Relatório de 1869.** p. 21. José Maria Correia Sá e Benevides foi presidente das províncias de Minas Gerais (posse em 14 de maio de 1869) e Rio de Janeiro (posse em 1º de junho de 1870). Fonte: BARÃO DE JAVARI. **Op. Cit**., 1979. p. 445 e p. 447.

ferro perturbasse o majestoso silêncio dos bosques, inaugurando em Minas um futuro de felicidades."[719] O deputado defendeu o investimento em ferrovias, afirmando que o grande problema a ser resolvido em uma nação agrícola como o Brasil era oferecer "barateza e rapidez" aos produtores, no escoamento de seus produtos aos mercados.[720] Em sessão de 2 de Julho do mesmo ano, também o deputado Inácio Antônio de Assis Martins afirmou que os resultados do desenvolvimento férreo compensariam todos os sacrifícios.[721] De acordo com Assis Martins, a esperança da província, sua riqueza e prosperidade dependiam de um plano racional de viação férrea.[722]

Em sessão de 1872, o deputado Nominato José de Souza Lima afirmou que a primeira necessidade das nações modernas era a facilidade de meios de comunicações e o desenvolvimento das ferrovias resultaria em facilidade de transporte de gêneros, aglomeração de população, comunicação rápida de idéias, civilização e progresso:

> "O progresso é uma coisa fatal, necessária. O homem que não progride é porque não tem mestre nem lições, e nem incentivos para aprender. A estrada de ferro é tudo isto ao mesmo tempo: com a sua rapidez nos ensina, que o tempo é uma coisa preciosa, com a sua pontualidade nos ensina a constância no trabalho, e com a barateza de seus serviços anima e convida-nos a tirarmos vantagens de seus meios de locomoção. (...) Ao passo que ela se aproxima desperta, por assim dizer, nos ânimos uma espécie de febre de atividade, que leva o produtor a redobrar de esforços em aperfeiçoar e alargar a escala do seu trabalho, não só para tirar dele maior vantagem, como para fazer frente aos concorrentes mais aperfeiçoados. Daí a barateza dos produtos, o aperfeiçoamento das indústrias, e o engrandecimento da produção, o progresso enfim, e a riqueza."[723]

Portanto, a chegada da ferrovia Pedro II incentivou a Assembléia Provincial a aprovar, desde então, algumas concessões de ramais, quase todos ligando as estações já inauguradas a localidades da Zona da Mata, mas também aprovou duas autorizações de ferrovias que beneficiariam as regiões sul e norte de Minas. Uma autorização para o governo contratar a construção de uma ferrovia ou estrada de rodagem ligando a Bahia ao Poço do Farpão e outra ligando a quarta seção da

---

[719] AALPMG, **Sessão de 27 de maio de 1872**. p. 32-33.
[720] **Idem**. p. 33.
[721] AALPMG, **Sessão de 2 de Julho de 1872**. p. 98.
[722] **Idem**. p. 98.
[723] AALPMG, **Sessão de 18 de Junho de 1872**. p. 224.

ferrovia Dom Pedro II ao Sul de Minas, em direção a Itajubá. Assim é que em 1871 e 1872 foram aprovadas as seguintes leis de concessões férreas:

Quadro n. 13 Leis Provinciais autorizando concessões de ferrovias em 1871 e 1872:

Leis e Data	Região a ser beneficiada	Autorizações de Concessões
n.1.826 de 1871	Mata	Subvenção ou Garantia de juros – ferrovia ligando o Porto Novo do Cunha (estação da Pedro II) à cidade Leopoldina.
n. 1.827 de 1871	Sul mineiro	Garantia de juros - uma ferrovia da 4ª seção da Pedro II até o município de Itajubá. E de Itajubá ao Rio Verde.
n. 1.855 de 1871	Norte mineiro	Garantia de juros - estrada de ferro ou rodagem do limite com a Bahia pela margem direita do Jequitinhonha até o Poço do Farpão.
n. 1.911 de 1872	Mata à capital	Garantia de juros - ferrovia do Porto do Souza pelo vale do Rio Doce até Ouro Preto, a entroncar-se para o futuro na Pedro II.
n. 1.913 de 1872	Mata	Garantia de juros - companhia organizada por José Vieira de Rezende e Silva e Nominato José de Souza Lima - ferrovia de Juiz de Fora a Ponte Nova.

Fonte: Coleção das Leis Mineiras.

Por estas autorizações dos anos de 1871 e 1872, depreende-se um esforço da Assembléia Provincial no sentido de incentivar o governo a executar contratos de concessões férreas, quase todos ligando uma localidade da Mata à ferrovia Dom Pedro II. Nota-se também a autorização de construção de uma estrada para o norte e outra ferrovia para o sul de Minas, nos limites com a província da Bahia.[724]

A companhia Leopoldina chegou logo depois da inauguração de estações da ferrovia Dom Pedro II e construiu a mais extensa linha férrea em Minas, naquele período. Patrícia Falco Genovez[725] ressaltou a importância das ferrovias Leopoldina e União Mineira para a Zona da Mata, pois escoavam a produção cafeeira e serviram para ligar importantes regiões de Minas, como o Centro ou zona mineradora, onde se localizava a capital, a Mata e o Sul. Segundo a autora, a

[724] **Idem**. p. 224.
[725] GENOVEZ, Patrícia Falco. Os barões e os trilhos: a estrada de ferro União Mineira e os laços de sangue na Zona da Mata de Minas Gerais. In: **XIII Seminário sobre Economia Mineira**, Diamantina: CEDEPLAR/UFMG, 2008.

supremacia da Mata na conquista de uma malha ferroviária teve início com a concretização da Estrada de Ferro Leopoldina. Esta teria sido subvencionada pelo governo provincial mineiro, ao passo que a União Mineira foi estabelecida com considerável capital dos principais fazendeiros da área compreendida entre Juiz de Fora e Cataguases.[726]

Patrícia Genovez destacou também que esta empresa congregava fazendeiros e estadistas do Império e teria sido formada para levar a efeito a construção da ferrovia da estação de Serraria, na ferrovia Dom Pedro II, à cidade de Espírito Santo de Mar de Hespanha, com a garantia de juros de 7% sobre o capital de 3,000:000$000. O seu Conselho Diretor era formado pelo desembargador Pedro de Alcântara Cerqueira Leite, depois Barão de São João Nepomuceno, e pelos Barões de Juiz de Fora e de Santa Helena, nomes de grande importância na Zona da Mata, congregando a aristocracia cafeeira de Minas, e incluía um dos principais banqueiros e industriais de Juiz de Fora, o Barão de Santa Helena.

Mas ao longo da década de 1870 e 1880, vários ramais foram aprovados, ligando diversas localidades dessa zona com as estações da Leopoldina, especialmente. Outra companhia importante na região da Mata foi a Juiz de Fora a Piau. Em 1883, a Companhia Leopoldina comprou a União Mineira e a Juiz de Fora a Piau e a lei n. 3.172 de 1883 anunciou a importante fusão.[727]

Em 1874, a Leopoldina inaugurou seu primeiros quilômetros, no ramal de Porto Novo do Cunha (estação da D. Pedro II) até Volta Grande. Nos anos seguintes, foram inaugurados os prolongamentos até Cataguases e a outros importantes municípios cafeeiros da Zona da Mata. Com a fusão da Leopoldina e União Mineira, foi construído o prolongamento de Serraria ao município de Pomba, com um ramal que atravessava os municípios de Mar de Hespanha, São João Nepomuceno e Juiz de Fora, do contrato inicialmente estabelecido com a Ferrovia União Mineira. Também da estação de Volta Grande, construiu-se mais um ramal até Santana de Pirapetinga e outro de Volta Grande até Santo Antônio do Aventureiro.

Antes da fusão, estas companhias enfrentaram diversos embates na aprovação de traçados, devido ao fato de existirem companhias importantes, especialmente a União Mineira e Leopoldina, operando em uma zona limitada da

---

[726] **Idem**. p. 23.
[727] Lei n. 3.172 de 1883. **Coleção das Leis Mineiras,** 1883.

província. Muitas vezes, os projetos apresentados na Assembléia feriam as zonas de privilégio de uma destas companhias, o que levava à tona conflitos de interesses entre os próprios representantes da mesma zona. A estrada de ferro da companhia Juiz de Fora ao Piau, já comprada pela Leopoldina, inaugurou a estação de Lima Duarte em 1884 e Rio Novo, em 1888. O quadro[728] que segue em anexo e foi apresentado em relatório de 1882 identifica o estado das ferrovias com contratos em vigor. Destaquei as ferrovias em tráfego. Destas, apenas a ferrovia do Oeste, da estação do Sítio, na ferrovia Pedro II, ao Rio Grande, não se refere à Zona da Mata. Ou seja, em 1882, as ferrovias com estações já inauguradas e em tráfego eram praticamente todas localizadas na Zona da Mata.

A viabilidade dos ramais construídos nas décadas de 70 e 80 dependia diretamente da quantidade de café disponível para exportar ao longo dessas linhas. A ferrovia Leopoldina se estendia de Porto Novo a Cataguases, em 1877, e atravessava os mais prósperos municípios cafeeiros da região. Rapidamente incorporou as ferrovias Pirapetinga, Alto Muriaé, Leopoldina, União Mineira e Juiz de Fora a Piau.[729] A história da ferrovia Leopoldina realça as lutas intrarregionais na Mata e a intensa disputa que ocorreu em 1878, entre as companhias Leopoldina e União Mineira. A controvérsia envolvia uma concessão que nunca foi executada, a Estrada de Ferro Vale do Rio Doce, originalmente projetada para ligar Juiz de Fora a Ponte Nova, via Rio Pomba. Quando a Leopoldina comprou a concessão e modificou o ponto inicial para Cataguases, evitando os municípios servidos pela União Mineira, os diretores desta companhia protestaram.[730]

Os anais de 1878 foram caracterizados por esta disputa que acabou por marcar uma primeira vitória da companhia Leopoldina frente as outras empresas férreas que atuavam na Zona da Mata. A Comissão de Pontes e Estradas - formada pelos deputados Afonso Pena, Cândido de Oliveira e Abreu e Silva - apresentou um parecer à Assembléia Provincial, posicionando-se em relação ao conflito entre a administração do governo provincial e a diretoria da estrada de ferro do Rio Doce.[731]

---

[728] Ver anexo.

[729] De acordo com Peter Blasenheim, na década de 1890, o alto custo para sustentar tantos quilômetros adicionais de linhas com trilhos de bitola diferentes e o fato de as novas linhas correrem paralelas umas às outras, competindo, com o tronco principal da Ferrovia Leopoldina, contribuíram para que se esgotassem os recursos da citada companhia. BLASENHEIM, Peter. **Op. Cit.,** p. 78.

[730] **Idem**. p. 79.

[731] AALPMG, **Sessão de 01 de Outubro de 1878.** p. 145-146.

Em 1875, uma lei autorizou a modificação do traçado[732] da ferrovia Juiz de Fora a Ponte Nova e não derrogou o dispostos em leis de 1872[733] e 1873,[734] que cogitavam uma ferrovia de Juiz de Fora a Ponte Nova e não entre Cataguases e Ponte Nova. Segundo a Comissão, o contrato firmado com Nominato José de Souza Lima em 1876 violou a lei, por alterar o ponto inicial para Cataguases. A Comissão considerava que este contrato de 1876 deveria ser anulado por autorizar a construção de uma estrada que, pelo traçado de Cataguases, sobrecarregaria o transporte dos produtos com um frete alto pelo excesso de viagem e elevaria a despesa de sua construção.[735]

Ainda na mesma data do contrato de 1876, a companhia União Mineira se propunha a construir um ramal de Juiz de Fora ao Pomba firmado pelo contrato de 13 de julho de 1876, ao passo que o do entroncamento em Cataguases só foi celebrado a 12 de dezembro do mesmo ano e a existência dessa estrada facilitaria a direção única e mais conveniente da ferrovia do Rio Doce. Por lesionar e contrariar os interesses de uma das partes contratantes, a Comissão autorizava a rescisão deste contrato. O parecer da Comissão foi favorável à União Mineira, ao entender que deveria ser efetivada a concessão de privilégios para a construção da ferrovia de Juiz de Fora a Ponte Nova, entroncando-a no ponto mais conveniente da estrada União Mineira de acordo com a lei de 1875 e mantendo o traçado que considerou Juiz de Fora como seu ponto inicial.[736]

No entanto, até mesmo entre os membros da Comissão, a questão não era unânime. O deputado Antônio Álvares de Abreu e Silva Júnior que também participava da Comissão, discordou do parecer e votou em separado. Sua postura foi de combate às pretensões da companhia União Mineira em detrimento da companhia Leopoldina, ao afirmar que o presidente teve ampla autorização na lei de 1875 em modificar o entroncamento para Cataguases, atendendo aos interesses dos empresários da Leopoldina.[737] Justificou ainda que, nesse mesmo ano, foi promulgada a lei n. 2.182 que concedeu à companhia Leopoldina o privilégio da ferrovia de Ponte Nova à Araçuaí e, em 1876, a lei n. 2.222 para a construção da ferrovia de Serraria ao Mar de Hespanha, que posteriormente poderia ser

[732] Lei n. 2171 de 20 de setembro de 1875. **Coleção das Leis Mineiras**, 1875.
[733] Lei n. 1.913 de 19 de julho de 1872. **Coleção das Leis Mineiras**, 1872.
[734] Lei n. 1.980 de 11 de novembro de 1873. **Coleção das Leis Mineiras**, 1873.
[735] AALPMG, **Sessão de 01 de Outubro de 1878.** p. 145-146.
[736] **Idem**. p. 145-146.
[737] **Ibidem**. p. 146.

prolongada até São João Nepomuceno, justamente na zona por onde teria de estender os seus trilhos a projetada ferrovia de Juiz de Fora. Apenas tendo Cataguases como ponto de entroncamento foi que a Assembléia concedeu à companhia Leopoldina o privilégio para ferrovia de Ponte Nova à Araçuaí como solução de continuidade de sua linha central e para a ferrovia de Serraria a São João Nepomuceno, não ferindo, assim, privilégios anteriores concedidos a de Juiz de Fora.[738]

Segundo Antônio Álvares de Abreu e Silva Júnior, este contrato não era danoso à província, porque apesar de a linha por Cataguases ser mais longa (no percurso da linha férrea Leopoldina), o frete era semelhante. Se o entroncamento partisse da União Mineira, as ricas e produtoras zonas servidas pela Leopoldina, dando-lhe maior densidade de produção, a habilitariam a reduzir os preços de sua tarifa para os pontos terminais, acompanhando a ferrovia Dom Pedro II.[739] Para o deputado, apesar da lei de 1872 ter estabelecido Juiz de Fora como ponto de partida, Ubá como intermediário e Ponte Nova como ponto terminal, este traçado era inconveniente. Atravessava terrenos acidentados até a bacia do Rio Novo, além da longa distância até Ubá. E, principalmente, porque a companhia Leopoldina organizara-se e estendia os seus trilhos em direção a Cataguases, de modo que o ponto de partida da projetada estrada deveria ser Cataguases. Teria sido este um pedido dos concessionários da Leopoldina.[740]

Mesmo assim, outro membro da Comissão, o deputado Cândido de Oliveira, continuou a discordar veementemente das afirmações de Antônio Álvares de Abreu e Silva, afirmando que o governo tinha autorização para contratar a construção de uma estrada de Juiz de Fora a Ponte Nova e não de Cataguases à Ponte Nova.[741] O debate se estendeu por algumas sessões e, por fim, a Assembléia Provincial acabou por aprovar a lei n. 2.467 que interpretou a lei 2.171 de 1875. A ferrovia Leopoldina foi a grande beneficiária desta lei e venceu a disputa travada com a Companhia União Mineira, modificando o ponto inicial da antiga ferrovia Juiz de Fora a Ponte Nova, para Cataguases a Ponte Nova.[742]

---

[738] **Ibidem**. p. 146.
[739] **Ibidem**. p. 147.
[740] **Ibidem**. p. 147.
[741] AALPMG, **Sessão de 14 de Outubro de 1878.** p. 342.
[742] Lei n. 2.467 de 1878. **Coleção das Leis Mineiras**, 1878.

Ainda a respeito da companhia União Mineira, a lei 2.224 de 1876 estabelecia a construção de uma ferrovia da estação de Serraria a Espírito Santo do Mar de Hespanha, pela Companhia União Mineira. Um ano depois, o deputado Rodrigues Silva argumentou que, em 1876, tendo aparecido nos municípios de Mar de Hespanha, Juiz de Fora e São João Nepomuceno o interesse em construir uma ferrovia que os beneficiasse, alguns de seus moradores, como o Visconde de Prados, teriam se dirigido a ele que, em vista disso, formulou o projeto referente a um ramal até Mar de Hespanha.[743] O deputado Rodrigues Silva foi um dos acionistas da Companhia União Mineira e, naquele momento, apresentava-se à Assembléia para afirmar que esta empresa não tinha interesses em construir aquele ramal.

A companhia foi obrigada a construir uma estrada até Mar de Hespanha, mas relutava em construir, alegando que os seus cálculos falharam e pedia subvenção quilométrica para executar este ramal. Francisco Bernardino Rodrigues Silva considerou que a solução justa e que não prejudicaria os moradores do Mar de Hespanha seria desligar a companhia da construção do ramal e o ônus da construção seria dividido entre a província, a companhia e os habitantes daquela zona, satisfazendo a todos os interesses.[744] Na mesma sessão, o deputado José Antônio da Silveira Drumond[745] considerou justa a proposta do deputado Francisco Bernardino Rodrigues Silva, pois se capitais daquela zona concorressem para a construção dele, era porque tinham confiança no resultado da obra.[746]

Já o deputado Antônio Álvares de Abreu e Silva Júnior[747] afirmou que, em 1878, combateu as pretensões da companhia União Mineira quando ela quis prolongar-se em detrimento da companhia Leopoldina. Mas se ele havia combatido tais pretensões, agora concordava com Francisco Bernardino Rodrigues Silva e Antônio da Silveira Drumond. O deputado Abreu e Silva Júnior foi categórico em dizer que não se fazia ferrovias sem capitais. E os acionistas daquela empresa não estavam interessados em levar a efeito o ramal de Mar de Hespanha.[748] Portanto, o deputado Abreu e Silva Júnior considerou que a companhia União Mineira deveria ficar exonerada da obrigação de levar o ramal a efeito, mediante as condições do

---

[743] AALPMG, **Sessão de 05 de Dezembro de 1879.** p. 405-409.
[744] **Idem**. p. 406-407.
[745] **Ibidem**. p. 408.
[746] **Ibidem**. p. 408.
[747] AALPMG, **Sessão de 19 de Dezembro de 1879.** p. 487.
[748] **Idem**. p. 489.

projeto substitutivo proposto por Rodrigues Silva. Ou seja, a companhia indenizaria os acionistas das entradas feitas e seus juros e cederia o privilégio de zona para outra empresa que se propusesse a ligar a cidade pelo traçado que fosse conveniente a esta estrada ou a de Dom Pedro II, na estação do Chiador.[749] Se há um ano Antônio Álvares Abreu e Silva Júnior[750] votava contra as pretensões da União Mineira no conflito com a Leopoldina, agora se mostrava defensor da companhia União Mineira:

> "Província central, sem rios navegáveis, sem portos de mar ao nosso alcance, como criar elementos de riqueza, aumentar as nossas fontes de renda, se, como o oriental, deixarmos à imobilidade do destino a tarefa de nosso desenvolvimento moral e material?
> O que solicita a companhia União Mineira?
> Que lhe concedamos o que temos feito às outras empresas."[751]

Segundo Abreu e Silva Júnior, a companhia União Mineira já havia construído a maior parte da sua estrada, sendo por isso, conveniente à Assembléia Provincial atender aos seus pedidos. Desta vez, a Assembléia votou favorável à União Mineira, exonerando a empresa da obrigação de construir aquele ramal. A negociação para aprovar o pedido teria sido menos complexa, já que não envolvia interesses da poderosa Companhia Leopoldina.

Enfim, a Assembléia Provincial costumava sempre satisfazer os pedidos da Mata para fortalecer e proteger a economia regional com a construção de ferrovias, mas quando o assunto envolvia interesses divergentes naquela mesma zona, o debate prolongava-se por longas sessões, e não era tarefa fácil chegar a um acordo.

No entanto, na década de 1880, já não era mais tão fácil aos representantes da Zona da Mata conseguir aprovação de mais concessões férreas para aquela região. Nas sessões da Assembléia Provincial de 1881, os deputados discutiram mais um projeto, este referente à construção da Estrada de Ferro de Juiz de Fora ao Piau, que já havia sido aprovada e contratada em 1880. O deputado José Cândido Costa Sena, representante do norte mineiro, disse que no ano em que a concessão foi aprovada, ele teria negado seu voto por entender que esta ferrovia seria construída no município mais bem dotado de vias de comunicação de toda a

---

[749] **Ibidem**. p. 490.
[750] **Ibidem**. p. 490.
[751] **Ibidem**. p. 487-488.

província, ao passo que outros eram completamente privados destes recursos e para os quais era essencial que a Assembléia atendesse. Além disto, construída em uma zona "onde há muitos fazendeiros, muitos capitalistas",[752] era dispensável o auxílio por parte do governo.[753]

Já o deputado Amaro Nogueira, apesar de também ser representante da mesma região, discordou da opinião de José Cândido da Costa Sena.[754] Entendeu que a ferrovia não prejudicaria a companhia União Mineira, como alguns alegavam. Além disso, a região que seria servida pela ferrovia do Piau era de grande fertilidade e produzia café em larga escala.[755]

Já os deputados Cornélio Pereira de Magalhães e Chagas Lobato foram contrários ao projeto, apesar de residirem na região. Segundo Chagas Lobato, morador da Zona da Mata, não deveria interessar à província um prolongamento que viesse a prejudicar linhas já existentes, por isso votava contra.[756] Acrescentou ainda:

> "A assembléia sabe que a Zona da Mata, onde tenho a minha residência e sobre a qual, por conseqüência, falo sem suspeição, está mais do que consultada (apoiado do Sr. Cornélio e não apoiados); sabe que essa zona está cortada por estradas de ferro e tem estrada de rodagem, a assembléia sabe ainda que da Serraria, estação da estrada de ferro de Pedro 2º, parte a linha da União Mineira, que, tomando a direção esquerda daquela estrada, vai servir à grande lavoura do café dos municípios de Juiz de Fora, Mar de Hespanha e do novo município de São João Nepomuceno; a assembléia sabe ainda que a província fez concessões a essa empresa, que lhe garantiu juros, que por ela tem feito sacrifícios; sabe ainda que a sua renda não tem sido tal que possa cobrir os juros de todo o capital, que a província, pois, se tem visto obrigada a inteirar esses juros."[757]

Para o historiador Peter Blasenheim, embora os fazendeiros locais inspirassem para a melhoria do sistema de transportes, o estabelecimento de uma rede ferroviária na Mata evidenciou fraquezas fundamentais da economia cafeeira regional. Na visão dos fazendeiros, no entanto, a ênfase exagerada nas ferrovias, excluindo outras preocupações legítimas, pode ser compreendida pelo interesse em obter lucros a curto prazo, lutando pela infraestrutura de transportes, que prometia

---

[752] **Ibidem**. p. 488.
[753] AALPMG, **Sessão de 26 de agosto de 1881.** p. 168.
[754] **Idem**. p. 169-170.
[755] **Ibidem**. p. 170.
[756] **Ibidem**. p. 172.
[757] **Ibidem**. p. 173.

rápida recompensa econômica sem nenhum custo social.[758] De fato, a relação entre as companhias Leopoldina e União Mineira revelou a existência de conflitos intrarregionais que prolongavam o debate e adiavam a execução das obras na Zona da Mata.[759] Mas o fato é que, mesmo com todos estes conflitos, diversas ferrovias foram efetivamente construídas na Mata, ao passo que, em outras regiões, havia muitas propostas sendo debatidas, mas durante muito tempo, nada efetivamente era aprovado ou colocado em prática. Na verdade, a própria existência destes conflitos é demonstrativa do poder daquelas elites regionais em fazer ouvir seus interesses ao nível do poder provincial, já que a divergência era decorrente do excesso de concessões para aquela região.

4. A Mata e as relações inter-regionais: os debates na Assembléia Provincial.

Peter Blasenheim analisou também as relações entre a Zona da Mata e o resto de Minas, particularmente a zona de mineração onde estava fixada a capital da província e o centro do antigo poder político. No meio da década de 1880, já se manifestavam certos padrões definidos que determinavam o destino dos projetos de lei apresentados por porta-vozes da Mata:

> "A Assembléia Provincial concordava com pedidos que beneficiavam diretamente a economia cafeeira, a saber: concessões para a construção de estradas de ferro com juros de sete por cento garantidos aos acionistas; tentativas para acabar com a especulação de guias referentes ao pagamento do imposto provincial de quatro por cento sobre o café exportado e a legislação proposta para encorajar a imigração. Mas, por outro lado, a Assembléia recusou conceder à Mata maior controle sobre os orçamentos municipais e ajustar os salários dos professores ao alto custo de vida da região, política que deixou vagas numerosas cadeiras nas escolas locais."[760]

Para Peter Blasenheim, a atitude da Assembléia Provincial não era difícil de explicar, já que o imposto de exportação de café chegou a compor cerca de 78% do orçamento provincial. O autor sustentou que a Assembléia "protegia a economia da

---

[758] BLASENHEIM, Peter. **Op. Cit.**, p. 79-80.
[759] **Idem**. p. 79.
[760] **Ibidem**. p. 76.

Mata como forma de autodefesa".[761] No entanto, minimizou o papel político desta região no Legislativo Provincial. Segundo o historiador, os legisladores do Campo, ou seja, do restante de Minas, recusavam-se a atender as exigências da Mata de descentralizar a administração, por julgarem tais medidas regionalistas e, consequentemente, uma afronta à integridade política de Minas.

Blasenheim concluiu, diante disso, que faltava à Mata força política suficiente para conseguir apoio a projetos que não tratassem da economia cafeeira. Este fato confirmava a afirmação de legisladores do Campo - do restante de Minas - de que a prosperidade da Mata atribuía-se estritamente a circunstâncias geográficas que a colocaram dentro da zona cafeeira. O historiador parece concluir que não há relação entre o poder econômico daquela região e a representação política na Assembléia Provincial, ao afirmar que enquanto o governo fortalecia a economia regional e o café prosperava, a Mata aceitou uma posição política subalterna.[762]

Entretanto, suas afirmações não parecem ter todo o fundamento se for levado em conta que, se a Assembléia tendia a favorecer a economia cafeeira, aprovando inúmeras concessões de ferrovias que, segundo Blasenheim, eram mais importantes para os fazendeiros da Mata do que a aprovação de aumento de salários para os professores, isto parece demonstrar exatamente que estes fazendeiros tinham voz no governo provincial. O historiador argumentou que a região se queixava do pesado imposto que incidia sobre a exportação de café, mas os representantes da Mata não tiveram iniciativa de legislação para reduzir este ônus até a crise de superprodução, em 1898.[763]

A verdade é que, como o imposto sobre o café era o mais importante para os cofres públicos, não era prioridade na pauta de exigências dos representantes da Mata, a diminuição deste tributo. A estratégia adotada pelos legisladores da Mata era muito mais a de exigir o aumento de outros impostos, para que o ônus fosse dividido de forma menos desigual. Mas como boa parte dos gastos do governo era direcionada àquela região, seus representantes não costumavam pedir a diminuição do imposto do café. Ao invés disso, utilizavam o fato deste imposto ser tão

---

[761] **Ibidem**. p. 76.

[762] **Ibidem.** p. 77. O historiador divide os deputados que compõem a Assembléia a partir de designações usadas na Mata durante o período, ou seja, do ponto de vista dos representantes da Zona da Mata. Formariam, então, dois grupos: os legisladores da Mata e os legisladores do Campo. A Zona de Mineração ficou unida às regiões oeste e mais ao norte de Minas, uma vasta área, que foi definida como Campo pelos políticos da Zona da Mata. Mesmo o Sul de Minas, durante muito tempo, foi incluído como parte do Campo.

[763] **Ibidem**. p. 77.

importante às rendas provinciais como justificativa estratégica nos momentos em que precisavam aprovar seus projetos.

De fato, a discussão sobre concessões provocou certa hostilidade entre as regiões. A Mata considerava as concessões garantidas às outras regiões como um desperdício de dinheiro e argumentava que o crescimento da renda pública era causado pela exportação de café pelas linhas ferroviárias nas zonas cafeeiras do país. Já as outras regiões respondiam que o número desproporcional de concessões destinada à Mata iria perpetuar a penúria da maior parte da província. Além disso, apontava que a rede da Mata era mal projetada, ineficiente e não merecia mais auxílio governamental. Acusação que foi repetida pelos legisladores do Sul e Norte de Minas.

Já em 1878, muitos deputados começavam a notar que a zona da Mata já estava ricamente servida de ferrovias. Em discussão sobre o projeto de construção da ferrovia de Mar de Hespanha ao Rio Pardo, por exemplo, o deputado Antônio Arnaldo da Silva Oliveira[764] mostrou-se contrário à sua aprovação, por se tratar de uma zona já ricamente servida. Segundo ele, esta ferrovia era de pequeno percurso e serviria regiões já muito bem consultadas em matéria de viação, não passando de um ramal que aproveitaria zonas muito restritas. Antônio Arnaldo da Silva Oliveira fez uma análise do histórico da legislação provincial relativo a ferrovias nos últimos oito anos e asseverou que a Assembléia vinha concedendo privilégios para construção de nada menos de treze estradas de ferro, sendo todas dotadas de garantias de juros ou subvenções quilométricas. Foram as seguintes:

Quadro n. 14 Ferrovias decretadas até 1878.

Ferrovias decretadas até 1878	Garantias de juros e subvenções
do Porto Novo do Cunha à Leopoldina	*capital 2,400:000$ e garantia de juros até 7%*
da 4ª seção da estrada de ferro Pedro II a Itajubá	capital até 3,000:000$ com garantia de juros de 7%
do limite desta província com a da Bahia, ao Farpão	capital 1,600:000$, com garantia de 7%
do Porto do Souza a Capital de Minas	*com garantia de 7%, sobre 4,000:000$*
Entre Chiador e São João	*com promessa de garantia de juros até o*

[764] AALPMG, **Sessão de 10 de Outubro de 1878.** p. 306. Antônio Arnaldo da Silva Oliveira foi deputado provincial em 1878-1879 e 1880-1881. Era morador da cidade de Cataguases, na Zona da Mata mineira. Fonte: Anais da Assembléia Legislativa Provincial de Minas Gerais.

Nepomuceno	*capital de 4,000:000$ ou subvenção de 9:000$*
De Itajubá ao Rio Verde	com garantia de 7% sobre 4,000:000$ ou subvenção de 9:000$
De Ponte Nova com garantia de juros	*à razão de 7% sobre 7,000:000$*
Do Ribeirão Vermelho (Lavras do Funil)	
Do Rio das Velhas à Diamantina	com garantia de juros de 7% sobre o capital de 2,000:000
Entre Simão Pereira e Lavras	com subvenção quilométrica de 9:000$ ou garantia de juros de 7% até 7,000:000$
De São João d'El-Rei ao Rio S. Francisco	com todos os favores da lei n. 2111, até o capital máximo de 8,000:000$
Entre Ponte Nova e o Rio S. Francisco	com garantia de juros de 7% até 20:000:000$
União Mineira	*de 75 sobre os respectivos capitais no valor de 5:400:000$*
Estrada de ferro do Norte	com garantia de 7% sobre perto de 6:000:000$ ou subvenção de 9:000$
Da estação do Recreio a Glória em Muriaé. Alto Muriaé	*com garantia de 7% sobre perto de 6:000:000$ ou subvenção de 9:000$*
Ferrovia do Oeste	de 75 sobre os respectivos capitais com subvenção de 9:000$ por quilometro

Fonte: AALPMG, **Sessão de 10 de Outubro de 1878.** p.306. (Grifo meu). Obs.: as ferrovias da Zona da Mata foram grifadas.

Enfim, sete anos após a inauguração da primeira estação da Ferrovia Dom Pedro II na Zona da Mata, em 1878 já havia sido decretado privilégio para construção de treze ferrovias. Deste quadro depreende-se que até 1878, boa parte das concessões decretadas foi direcionada em benefício da Zona da Mata mineira. Das treze citadas por Antônio Arnaldo da Silva Oliveira, pelo menos seis delas referiam-se a esta região. A partir dos debates de 1878, entre os deputados da Assembléia, começou a surgir um posicionamento de crítica ao excesso de ferrovias decretadas para esta região e a necessidade de beneficiar outras zonas com a rede férrea. Dentre estes debates, as principais críticas ao privilégio dedicado àquela zona provinham dos deputados do norte mineiro.

O deputado Antônio Arnaldo da Silva Oliveira considerava urgente a mudança de posicionamento da Assembléia, diminuindo a aprovação de semelhantes concessões, sobretudo quando os projetos não se referissem a traçados "de ordem primária, e sim de secundária ou de terceira mesmo, como a de que curamos, que é

um mero ramal, estrada, pode-se dizer, vicinal."[765] Asseverou o deputado que esta ferrovia referente ao traçado de Mar de Hespanha ao Rio Pardo, atravessava regiões "já sofrivelmente servidas" pela ferrovia Leopoldina, de um lado, e pela União Mineira, de outro, de modo que não tinha o objetivo de "fazer nascer a lavoura do café ou outra qualquer",[766] porque esta já era muito desenvolvida naquelas paragens. O deputado não considerava justo estes favores excessivos, quando a maior parte de Minas ainda desconhecia as vantagens da viação férrea, ainda sofrendo com a falta de estradas sequer de rodagem:

> "...devendo a assembléia convir comigo, que não devemos tratar com tamanha desigualdade nossos comprovincianos; a uns dar tudo, a outros nada.
>
> Não me parece justo, repito, que a província faça sacrifícios iguais, para auxílio de uma empresa limitada, como a de que tratamos, e para uma de importância incalculável, como é a estrada de Filadélfia, que votamos há dias."[767]

Também o deputado José Antônio da Silveira Drumond, residente na cidade de Itabira, afirmou que este ramal não interessava a uma zona extensa, que havia sido esquecida pela Casa, ao passo que a Zona da Mata era servida por duas ferrovias, a Leopoldina e a União Mineira, e os interesses daquela região já se achavam suficientemente garantidos no que dizia respeito a ferrovias.[768] Também o deputado João da Mata Machado ressaltou que os argumentos aduzidos por Antônio Arnaldo da Silva Oliveira e José Antônio da Silveira Drumond o impressionaram muito e concordou que aquela zona já estava "bem servida" de ferrovias, já que a poucas léguas do ponto terminal da estrada proposta, encontrava-se a ferrovia União Mineira e, do outro lado, a Leopoldina. Concluiu que a Assembléia deveria "voltar suas vistas para outras zonas até hoje completamente esquecidas."[769] Outro deputado, Francisco Teixeira Amaral, considerou também que a Assembléia deveria fazer mais sacrifícios com as ferrovias que se dirigiam ao norte da província, que sofria com a falta de transportes.[770]

---

[765] **Idem**. p. 307.
[766] **Ibidem**. p. 307.
[767] **Ibidem**. p. 307.
[768] **Ibidem**. p. 308.
[769] **Ibidem**. p. 308.
[770] **Ibidem**. p. 310.

Enfim, o debate sobre ferrovias em 1878 caracterizou-se pela defesa, por deputados do norte mineiro, de uma ferrovia para esta região e a crítica ao excesso de concessões de ferrovias para a Zona da Mata. O recrudescimento destas críticas surpreendeu o representante da Zona da Mata, deputado Antônio Álvares de Abreu e Silva Júnior, que afirmou estar "extremamente admirado da súbita oposição"[771] sofrida por este projeto, "quando há dias concessões de igual natureza eram votadas silenciosamente".[772] Criticou a opinião do deputado José Antônio da Silveira Drumond:

> "O nobre deputado por Itabira disse-nos ainda que a zona que esta estrada ia beneficiar estava servida com duas estradas de ferro, que devíamos olhar para os pontos centrais. Este argumento de S. exc. peca pela base; as estradas de ferro são construídas, quando não são estratégicas, para os pontos produtores e populosos; era preciso que S. Exc. provasse-nos que era desnecessária esta estrada e seu encargo ruinoso para a província, porque, com destino a uma zona servida por duas estradas de ferro, não teria elementos de vida. Ora, provei o contrário, e quando assim fosse, creia o nobre deputado que o capitalista é mais sagaz do que nós; se ele não antevir possibilidade de lucro no emprego de seus capitais, não os arriscará nesta empresa. (apoiados)."[773]

O argumento de Antônio Álvares de Abreu e Silva Júnior foi corroborado por Evaristo Gonçalves Machado, que também não concordava que existiam estradas em demasia na Mata. Pois se existiam ferrovias naquela região, era porque a exportação era abundante e a zona tinha de ser bem servida por ser fértil e de imensa produção.[774] Enfim, prevalecia sempre o argumento de que aquela região, por ser mais rica, deveria ser mais beneficiada com ferrovias. Concluiu este deputado que, não só esta, como as demais localidades da Mata, que "concorrem com avultada receita para o erário público",[775] necessitavam que "se lhes prodigalizem todos os melhoramentos elementos de prosperidade, que nunca lhes serão de mais", pois também lucrava a província e o governo provincial com isto.[776]

---

[771] **Ibidem**. p. 309.
[772] **Ibidem**. p. 309.
[773] **Ibidem**. p. 310.
[774] **Ibidem**. p. 311. Evaristo Gonçalves Machado foi deputado provincial pelo 3º distrito em 1876-1877 e 1878-1879. Era morador da cidade de Mar de Hespanha, na Zona da Mata. Fonte: Anais da Assembléia Legislativa Provincial de Minas Gerais.
[775] **Ibidem**. p. 311.
[776] **Ibidem**. p. 311.

Tendo em vista os conflitos entre ferrovias e ramais na Zona da Mata, o deputado Antônio Arnaldo da Silva Oliveira que defendia a construção de uma ferrovia para o norte mineiro, insistia na idéia que considerava necessário a organização de um plano de viação. Havia sempre o receio por parte de alguns deputados de que os interesses das outras regiões de Minas continuariam a ser esquecidos pela Assembléia. Além disso, os deputados que costumavam defender a adoção de um plano geral de viação férrea, o faziam porque acreditavam que o plano poderia beneficiar as regiões ainda não servidas pelos trilhos:[777]

> "Sei que no estado atual e na situação em que nos achamos com sertões e matas que ainda não estão desbravados não é possível por maneira alguma organizar-se um sistema de viação férrea completo. Faça-se ao menos um sistema de viação férrea que se aproxime o mais possível das necessidades públicas. (...) porque mesmo imperfeito este plano da viação férrea há de trazer muitas vantagens ou quando menos evitaremos que choques futuros se possam dar entre diversas companhias de estradas de ferro, cujas decretações hão de passar nesta casa pelo espírito de condescendência e da bonomia do coração mineiro."[778]

Em 1879, Antônio Álvares de Abreu e Silva Júnior,[779] representante da Mata, comentou as afirmações do deputado residente em Pitangui, Martinho Álvares da Silva Contagem, que teria censurado o fato da Assembléia só olhar para a zona cafeeira, quando em todo o interior, faltava estradas e pontes. O deputado Antônio Álvares de Abreu e Silva Júnior admitiu que a ferrovia União Mineira beneficiava uma zona fértil e produtiva, embora limitada. Mas foi categórico em dizer que não se fazia ferrovias sem capitais e os acionistas daquela empresa não estavam interessados em levar a efeito o ramal de Mar de Hespanha.[780]

Ao discutir privilégios concedidos à companhia União Mineira, o deputado respondeu às críticas do deputado Martinho Álvares da Silva Contagem, residente em Pitangui, referentes ao excesso de concessões de vias férreas na Zona da Mata. Afirmou Antônio Álvares de Abreu e Silva Júnior que ninguém mais do que ele desejava ver a província cortada de ferrovias, em todas as regiões e todos os seus elementos de riqueza naturais aproveitados, a multiplicação dos produtos da lavoura

---

[777] AALPMG, S**essão de 11 de Outubro de 1878.** p. 328.
[778] **Idem**. p. 328.
[779] AALPMG, **Sessão de 19 de Dezembro de 1879.** p. 487.
[780] **Idem**. p. 489.

nos mercados, "levantando-a do estado de abatimento em que jaz".[781] No debate sobre ferrovias, duas opiniões se chocavam a todo momento. Em primeiro lugar, a idéia de um plano de viação férrea, que pudesse integrar as regiões mineiras à capital de Minas e à Corte. Em segundo lugar, a idéia que costumava prevalecer, qual seja o argumento de que as ferrovias deveriam ser construídas primeiramente nas zonas mais produtivas. Como ressaltou Antônio Álvares de Abreu e Silva Júnior:

> "Por onde devemos começar, pelas zonas produtivas, que já são servidas pela estrada de D. Pedro II, ou fazermos vias férreas com solução de continuidade, ligando as cidades do interior umas com outras?
>
> A zona cafeeira, quando reclama pelos melhoramentos a que tem direito, não faz mais do que obedecer às leis econômicas, que regem o complicado problema do desenvolvimento da riqueza pública, que não podemos alterar por meios artificiais; a questão única a encarar-se é a do bem geral da província."[782]

Suas críticas eram dirigidas ao deputado Martinho Álvares da Silva Contagem, representante do norte mineiro que, em sessão de 1878,[783] questionava a distribuição de rendas públicas feita pela Assembléia Provincial. O deputado asseverou que, apesar de não ser contrário ao progresso material, considerava arriscada a forma como a Assembléia se comportava diante das votações sobre garantias de juros e subvenções concedidas. Afirmou:

> "Não me alargarei, Sr. Presidente, a respeito das autorizações (...) que pululam nesta casa já quase como uma mania (risadas), limitando-me a perguntar se as empresas projetadas podem garantir a província contra os prejuízos que por ventura possa ter."[784]

Mesmo assim, apesar de representar o norte mineiro, o deputado afirmou que a província devia atender primeiramente às regiões mais ricas, que traziam mais rendas para o governo provincial, protegendo assim os cofres públicos:

> "Não quer isto dizer que eu tenha má vontade para este ou aquele lugar, antes pelo contrário sou inclinado a atender mais para aqueles pontos que contribuem com maiores quantias. Assim, a Zona da Mata em que se cultiva o café e que é para bem dizer o melhor manancial das rendas da

---

[781] AALPMG, **Sessão de 19 de Dezembro de 1879.** p. 490.
[782] **Idem**. p. 490.
[783] AALPMG, **Sessão de 09 de Outubro de 1878.** p. 288.
[784] **Idem**. p. 288.

> província (apoiados), precisa ser muito atendida na satisfação de suas necessidades. Mas sem embargo desta consideração, precisamos proceder com muita cautela, e esta cautela consiste em que a garantia de juros seja limitada ao algarismo da quantia destinada para a construção da obra."[785]

Especialmente até fins dos anos 1870, não é raro encontrar também deputados de outras regiões aprovando a construção de ferrovias na Mata, o que parece apontar para o fato ressaltado por Peter Blasenheim.[786] Apesar de o historiador apontar uma posição política menos relevante do que podia se esperar da Zona da Mata, o autor considerou que, não obstante o fato de, nas décadas de 70 e 80, nenhuma região ser forte bastante para dominar o sistema político a favor de seus interesses exclusivos, os interesses de algumas regiões tiveram precedência sobre os demais, em geral, e "as regiões demonstravam boa vontade em negociar e acomodar-se":[787]

> "Por exemplo, enquanto considerações econômicas práticas favoreciam a construção de estradas de ferro na Mata (...) a região recebera apenas 11 das 24 concessões outorgadas pela Assembléia Provincial. Igualmente, a mesma legislação que estabeleceu Juiz de Fora como o centro do serviço da imigração, também <<olhava favoravelmente>> a colonização no campo, idéia impraticável que, não obstante, ganhou o apoio dos legisladores do campo e resultou na lei de 1887."[788]

Enfim, vários municípios cafeeiros da Mata foram privilegiados na política ferroviária do governo mineiro. Houve mesmo conflitos entre companhias que disputavam traçados naquela região e não queriam ver seus interesses prejudicados com a construção de mais ramais nas proximidades da sua zona de privilégio. Mas apesar deste predomínio de ferrovia na Mata, regiões como o Sul de Minas, o Oeste de Minas e o Norte conseguiram ter alguns projetos autorizados, embora nem sempre contratados e executados. Por exemplo, alguns projetos de ferrovias para o Sul de Minas foram apresentados na Assembléia Provincial. Mas a primeira ferrovia a se tornar realidade foi a do Rio Verde, um ramal entre a estação do Cruzeiro, na ferrovia Dom Pedro II, até a freguesia de Três Corações do Rio Verde, em 1884. A rede sul-mineira só se tornaria uma realidade no período republicano, quando esta

---

[785] **Ibidem**. p. 288.
[786] BLASENHEIM, Peter. **Op. Cit.,** p. 71.
[787] **Idem**. p. 76-77.
[788] **Ibidem**. p. 77.

região passou também a se destacar com a produção cafeeira. Entretanto, ainda na década de 1880, com um arrefecimento dos pedidos de concessões para a Zona da Mata, algumas autorizações foram aprovadas na Assembléia Provincial.

No entanto, ao passo que na Zona da Mata a disputa entre as companhias demonstrava que aquele território já estava bem servido de ferrovias, os legisladores do sul mineiro reclamavam da falta de ferrovias na sua zona. Enquanto em fins década de 1870, os representantes do norte mineiro se mostraram os maiores opositores aos projetos da Mata mineira, na década de 1880, os legisladores do sul mineiro mostravam sua insatisfação com os trabalhos da Assembléia Provincial.

Já no início da década de 1881, quando várias ferrovias já haviam sido construídas na Mata, o deputado José Pedro Américo de Matos[789] apresentou um projeto que, segundo ele, favoreceria o sul de Minas, uma parte que há muitos anos necessitava de uma estrada que viabilizasse fácil comunicação às cidades de Baependi e Aiuruoca. O deputado apelou para o argumento de que esta estrada era importante pela sua população e rendas com que estas povoações contribuíam para os cofres provinciais. Reclamou uma estrada que beneficiasse estas cidades já que o dinheiro de seus impostos havia beneficiado o sul de Minas com as estradas de rodagem do Picú e Passa Vinte, mas eram estradas que não beneficiavam diretamente aquelas cidades: "Estas duas povoações ainda não foram pesadas aos cofres públicos para a construção de suas estradas, antes, pelo contrário, tem elas despendido não pequenas quantias com as estradas do Picú e Passa Vinte."[790] Aquelas estradas citadas pelo representante do sul mineiro eram as principais rotas de saída dos produtos exportados para São Paulo e também Rio de Janeiro. Ao contrário do que ocorreu na Mata, as estradas de rodagem continuaram a desempenhar papel central na economia da região. Neste ano, foi aprovada uma lei de n. 2.844 de 25 de outubro, autorizando o governo a contratar com a Companhia da Estrada de Ferro do Rio Verde ou outra companhia, a abertura de um ramal em direção às águas do Caxambu.

Nas sessões de 1882, 1883 e 1884, os legisladores do sul tentavam aprovar uma concessão para construir uma ferrovia no Vale do Sapucaí.[791] Em 1884, ao defender a construção desta ferrovia, o deputado Silvestre Dias Ferraz Júnior pediu

---

[789] AALPMG, **Sessão de 23 de Agosto de 1881.** p. 133.
[790] **Idem**. p. 133.
[791] AALPMG, **Sessão de 1º de Setembro de 1884.** p. 333-345.

que a Assembléia votasse com toda a isenção de espírito sobre o assunto, rendendo justiça à "zona que a isto tem incontestável direito".[792] As palavras do deputado Silvestre Dias Ferraz Júnior demonstraram que havia resistência em votar este projeto:

> "Eu sei que a questão está perdida, sr. Presidente, embora tenha a meu lado alguns amigos que me sustentam; porque o sul da província, infelizmente, *não conta com os elementos de proteção poderosa de que dispõe a zona da mata, nesta casa e fora dela*."[793](grifos meus.)

Já o deputado Cristiano Ribeiro da Luz,[794] também representante do sul, afirmou que em ocasião que se discutia a revogação de todos os privilégios de ferrovias, esta atitude não era destituída de bom senso quando se referia a zonas que, "sem população, não apresentam senão um solo ingrato, onde nada prospera," trazendo ônus para a província em vez de riquezas.[795] Mas no que se referia à região do sul de Minas, não tinha razão alguma de ser:

> "A empresa, que se fundar para levar ali um meio de comunicação, não trará um ônus para a província, pois que esta zona pode, pelas suas riquezas, compensar perfeitamente as somas ali empregadas."[796]

Para Cristiano Ribeiro da Luz, a ferrovia do Vale do Sapucaí serviria à parte mais importante do sul de Minas, constituída pelos municípios de Cristina, Itajubá, São José do Paraíso, Jaguari, Pouso Alegre, Muzambinho e Caldas.[797] O deputado criticou o então presidente Antônio Gonçalves Chaves, por ter apoiado e sancionado o projeto de garantia de juros para construção de fábrica de tecidos em Montes Claros, numa clara demonstração de hostilidade com o norte de Minas que, por ser uma região pobre, não merecia as despesas dos cofres provinciais. E referindo-se ao fato do presidente ser natural da região norte, afirmou:

> "Eu creio que assim se dá, porque, infelizmente, o sul não tem, como o norte desta província, presidente seu, que, tudo negando ao sul, faça os mais escandalosos contratos em relação à zona do norte.

---

[792] **Idem**. p. 335.
[793] **Ibidem**. p. 335.
[794] **Ibidem**. p. 335.
[795] **Ibidem**. p. 335.
[796] **Ibidem**. p. 335.
[797] **Ibidem**. p. 336.

> Como representante do sul da província e como engenheiro, não posso coibir-me de dizer nesta tribuna que, se quisermos que a nossa província acompanhe suas irmãs na senda da civilização, um único meio me parece racional, *o do desenvolvimento das nossas ricas regiões pelos caminhos de ferro*. (...) Sr. presidente, eu creio que a zona de que se trata, não está no caso das zonas pobres e destituídas de população."[798] (grifos meus).

O deputado Silvestre Dias Ferraz Júnior[799] afirmou ainda que, quando foi discutida a deliberação de ferrovias na Mata, ele negou o voto às ferrovias do Piau, Aventureiro e a outras, porque acreditava que elas iriam prejudicar as ferrovias já estabelecidas naquela zona e, mais tarde, como estava acontecendo, deste conflito nasceria o descrédito às ferrovias, de modo que as zonas ainda não beneficiadas viriam a sofrer, "a *pagar o pato* do inconveniente proceder da assembléia".[800] O deputado asseverou que sua previsão se realizou e o sul de Minas acabou prejudicado com o histórico do excesso de concessões na Zona da Mata. O vale do Sapucaí era muito fértil, prestando-se perfeitamente ao plantio do café, uma região populosa que, com a construção daquela ferrovia, se tornaria tão próspera quanto a zona da ferrovia Leopoldina, gerando muitas rendas aos cofres públicos.[801] O deputado comparou o estado da lavoura na região da ferrovia Leopoldina antes da sua construção com o vale do Sapucaí, para mostrar que aquela não era uma região desenvolvida antes da chegada dos trilhos.

O deputado deixou transparecer certa rivalidade entre o Sul e a Mata, ao afirmar que muitos dos deputados que "hoje, tão forte e desapiedadamente, combatem a Sapucaí!",[802] aprovaram, no ano passado, os ramais "da poderosa e opulenta estrada de ferro da Leopoldina".[803] Por isso, fez um paralelo entre a projetada estrada do Sapucaí e os ramais da Leopoldina. Segundo ele, a principal razão de não sanção da ferrovia do Sapucaí era o estado financeiro de Minas. Mas esquecendo-se desta proposição, foram sancionados os ramais da Leopoldina. Silvestre Ferraz considerou isto uma verdadeira "injustiça fulminada contra o sul de Minas", pois as regiões servidas por estes ramais, não eram, em nada, superiores ao vale do Sapucaí:[804]

---

[798] **Ibidem**. p. 337.
[799] **Ibidem**. p. 338.
[800] **Ibidem**. p. 338.
[801] **Ibidem**. p. 338.
[802] **Ibidem**. p. 338.
[803] **Ibidem**. p. 338.
[804] **Ibidem**. p. 340.

> "(...) o meu distinto colega, amigo e parente, o Sr. Américo Luz, mostrou exuberantemente quais eram as rendas do sul de Minas; disse que a zona da mata, antes de haver ali estradas de ferro, quando *a Leopoldina era simples – Feijão Cru – e Cataguases – Meia Pataca* -, não tinha renda que excedesse de 40 contos. Entretanto, decorrem os anos, a locomotiva transpõe aquelas regiões, cobrem-se de cafezais seus terrenos, a lavoura anima-se e desenvolve-se e, qual, hoje, o rendimento dessa parte da província? Sobe de 400 contos."[805] (grifos meus.)

E prosseguindo, o deputado argumentou que outras zonas populosas e ricas, de lavoura e comércio desenvolvidas em larga escala, não poderiam ficar prejudicadas com a não sanção de concessões de ferrovias, por culpa do excesso de concessões para a Mata.[806] Mesmo assim, Silvestre Dias Ferraz Júnior admitiu que já no sul, uma ou duas concessões de ferrovias que foram feitas deveriam ser revogadas, por ferirem os interesses da *Minas and Rio,* privilégios que se contrariavam reciprocamente e prejudicavam a ferrovia do Rio Verde. O deputado afirmou se referir ao privilégio outorgado pela lei n. 2.798 de 1881, que concedeu uma ferrovia que partiria das raias da província de São Paulo, São Bento do Sapucaí-Mirim, correndo paralelamente a Rio Verde e depois lhe tomando a frente em Alfenas, terminaria ao norte do Rio Grande.[807]

A opinião deste deputado era de que os municípios do sul deveriam ser ligados entre si, de acordo com o traçado da ferrovia pelo Vale do Sapucaí a Caldas, de modo que os produtos do oeste de São Paulo procurariam a província de Minas e não que os de Minas lhe fossem tributários, além de não prejudicar a ferrovia do Rio Verde, a única já contratada para a região. Afirmou: "Não quero que no sul de minha província se reproduza o conflito das estradas de ferro da Mata."[808]

Em resumo, dos debates de 1884, percebe-se o esforço dos legisladores sul-mineiros em ter seus projetos de ferrovias aprovados. Muitos recorreram à justificativa de que a região tinha produção agrícola significativa e já produzia café, outros recorreram ao argumento de terem sido prejudicados com os excessos de concessões para a Zona da Mata e agora que chegava a vez do Sul de Minas, os cofres públicos já estavam comprometidos. O fato é que, de meados da década de

---

[805] **Ibidem**. p. 338.
[806] **Ibidem**. p. 340.
[807] **Ibidem**. p. 338.
[808] **Ibidem**. p. 338.

1880 até 1887, a região conseguiu ter alguns de seus projetos aprovados. Faltava ao governo provincial, então, realizar os contratos para efetivar tais obras.

Já em 1886, o deputado Silvestre Dias Ferraz Júnior afirmou que muitos dos que impugnaram este projeto em 1884, agora confessavam ser uma "medida de toda justiça para o sul"[809] e cuja decretação não traria ônus nenhum aos cofres provinciais, mesmo com garantia de juros.[810] Um sinal de que depois de alguns anos tentando fazer este projeto passar na Assembléia, os legisladores do Sul mineiro conseguiram transformá-lo em lei. Seu principal defensor, o deputado Silvestre Ferraz, alegou a importância do desenvolvimento das linhas férreas para o desenvolvimento das rendas da província e demonstrou que, há doze ou quatorze anos, os rendimentos de Minas não chegavam a dois mil contos e, em 1886, depois de construídas várias ferrovias, duplicaram-se as indústrias, a lavoura e as rendas provinciais.[811]

Segundo Silvestre Dias Ferraz Júnior, antes da construção da ferrovia *Minas and Rio*, os produtos do sul mineiro eram todos levados por tropeiros aos portos de mar ou à ferrovia D. Pedro II. Este transporte era muito caro e lento, "um dos motivos porque o sul de Minas não se desenvolveu tão depressa como era de se desejar."[812] Construída a ferrovia *Minas and Rio*, esta passou a servir o vale do Rio Verde e parte de alguns municípios. No entanto, não beneficiou o vale do Sapucaí, porque os fretes daquela estrada, em consequência de seu alto preço, não podiam concorrer com os fretes que pagavam os produtos levados em costas de animais, nas tropas, às ferrovias de Pedro II e do norte de São Paulo.[813]

Mais tarde, a assembléia votou a concessão para a ferrovia do Sapucaí, na lei n. 3.419 de 1887.[814] Mas, segundo Ferraz, esta ferrovia não pôde se realizar por falta de uma empresa interessada em levar a cabo o projeto. Para que esta ferrovia se concretizasse, o deputado afirmou que era preciso votar garantia de juros para este projeto. O deputado foi apoiado por Cônego Zeferino Cândido Pereira de Avelar,[815] Américo Gomes Ribeiro da Luz, Araújo Lobato, todos eles representantes

---

[809] **Ibidem**. p. 224-225.
[810] **Ibidem**. p. 224-225.
[811] AALPMG, **Sessão de 02 de Agosto de 1887.** p. 168-170.
[812] **Idem**. p. 168-170.
[813] **Ibidem**. p. 168-170.
[814] Lei n. 3.419 de 1887**. Coleção das Leis Mineiras**, 1887.
[815] O cônego Zeferino Pereira de Avelar foi deputado provincial pelo 5º distrito nos anos de 1872-1873 e 1884-1885. Era morador da cidade de Pouso Alegre, no Sul de Minas, e também representante daquela região. Fonte: Anais da Assembléia Legislativa Provincial de Minas Gerais.

do sul de Minas.[816] Mas não sem muitas dificuldades, este projeto passou pela Assembléia. Em sessão de 1886, o deputado Ramiro Martins deu exemplos de uma das críticas a esta ferrovia.[817] Além de considerar que era necessário combater a "monomania pelas ferrovias" na Assembléia de Minas, pois "Se por um lado é a monomania do progresso e da civilização, por outro é o sepulcro das finanças da província," o deputado considerou o péssimo traçado da ferrovia - do ponto de vista do estado da economia na região - que havia impedido o projeto de ser aprovado, há dois anos atrás:

> "O traçado desta estrada forma um triângulo escaleno passando pela Cristina e Itajubá para chegar a Pouso Alegre. Ao contrário do que dizem, não é uma zona fertilíssima. A zona da Cristina realmente entrega-se a lavoura, mas que lavoura? À lavoura de fumo e cereais é suficiente para dar rendimento que cheguem para o custeio de uma estrada de ferro? Para a estrada chegar a Pouso Alegre terá de fazer uma volta de muitos quilômetros de extensão, que vai aumentar o preço da tarifa(...)"[818]

No que se refere ao debate sobre ferrovias para o norte mineiro, seus representantes pensavam o desenvolvimento de vias de comunicação com o objetivo principal de colonizar aquelas áreas, posto que, à exceção de algumas localidades onde se desenvolvia alguma atividade econômica significativa para os cofres públicos, a maior parte de seu território era composta por áreas quase desocupadas, com muitos territórios de vazio demográfico. Os idealizadores da construção de uma ferrovia para esta região tinham como objetivo, portanto, a colonização daquele vasto território, como afirmou o historiador José Marcello Salles Giffoni, ao estudar a construção e desativação da Estrada de Ferro Bahia e Minas.[819]

Ao defender a construção da ferrovia de São Mateus à cidade de Serro, e outra ferrovia de Poço do Farpão à cidade de Araçuaí, o deputado Manuel Fulgencio Alves Pereira,[820] por exemplo, argumentou que, apesar da estrada de São Mateus à cidade do Serro atravessar "sertões imensos sem população e sem cultura alguma",[821] atravessaria uma mata de solo fértil, vindo terminar numa cidade

---

[816] AALPMG, **Sessão de 02 de Agosto de 1887.** p. 168-170.
[817] AALPMG, **Sessão de 07 de Junho de 1886.** p. 192-193.
[818] **Idem**. p. 193.
[819] GIFFONI, José Marcello Salles. **Trilhos Arrancados**: História da Estrada de Ferro Bahia e Minas (1878-1966). Belo Horizonte: UFMG, 2006. (Tese de doutorado).
[820] AALPMG, **Sessão de 17 de Setembro de 1873.** p. 199-202.
[821] **Idem**. p. 199-202.

importante, "cabeça de uma comarca e núcleo de um grande comércio com os municípios vizinhos."[822] Além disto, existia nos municípios vizinhos como Diamantina, Conceição, Itabira, Santa Bárbara e outras povoações, a fabricação de ferro, que não apenas prometia vantagens à estrada projetada, como concorreria para "o *desenvolvimento da colonização e crescimento da população*, na parte do terreno inculto entre S. Matheus e Peçanha,"[823] podendo-se cultivar em grande escala a plantação de algodão, café, cana, arroz, trigo e outros cereais:

> "É espantosa a riqueza do solo e a sua força produtiva, e se algum dia acordarem-se aquelas matas pelo sibilo do vapor, do sono profundo em que jazem, transformando aquelas imensas florestas em cafezais, canaviais, algodoais, qual não será a renda para o agricultor, o negociante, o Estado, e a própria empresa?"[824]

Também no que se refere à estrada do Poço do Farpão à Araçuaí, o deputado asseverou que os municípios de Araçuaí, Minas Novas, São João Batista, Grão Mongol e Rio Pardo eram importantes por sua agricultura e comércio, pois se cultivava "em grande escala o algodão, o café, a cana, o arroz e todos os gêneros de primeira necessidade",[825] além das "riquíssimas lavras auríferas, de diamantes e outras pedras preciosas, e ultimamente foi descoberto até o enxofre" e da "criação de gado *vacum* e *cavalar*, que ali prospera com muita vantagem".[826] Apesar de descrever um quadro de diversidade econômica, o deputado afirmou que uma região que oferecia tantas condições de prosperidade, não produzia os resultados esperados, por falta de vias de comunicação para os grandes mercados.[827]

Apesar das propostas dos legisladores do norte mineiro nem sempre serem aprovadas, como se pode notar com a defesa de duas ferrovias pelo deputado Manuel Fulgencio Alves Pereira, em 1873, seus representantes demonstravam o desejo de construir uma ferrovia norte mineira já no início da década de 1870. Mas durante todo o período estudado, apenas três ferrovias foram contratadas para aquela vasta região, que compreendia os vales do Mucuri e Jequitinhonha, ao leste, o vale do São Francisco ao norte e noroeste mineiro. Em 1876, o governo foi

---

[822] **Ibidem**. p. 199-202.
[823] **Ibidem**. p. 200. (Os grifos são meus).
[824] **Ibidem**. p. 200.
[825] **Ibidem**. p. 200.
[826] **Ibidem**. p. 200.
[827] **Ibidem**. p. 200.

autorizado a contratar com a Companhia Leopoldina, a construção da Ferrovia do Norte de Minas, de Ponte Nova a Araçuaí.[828]

Em sessão de 1877, o deputado Manoel José Bento Nogueira Júnior pediu emendas no projeto de construção de ferrovia no norte da província, do Poço do Farpão a Araçuaí, no vale do Jequitinhonha. A defesa da construção de ferrovias no norte vinha sempre acompanhada por justificativas de progresso para o futuro, ao contrário do que sucedia com os argumentos utilizados pelos representantes da Zona da Mata. Isto fazia toda a diferença, posto que a Assembléia tinha receios de votar ferrovias para regiões pobres, despovoadas. Além do fato de o gasto com estas ferrovias ser muito mais elevado, por ter que percorrer longas distâncias em áreas desertas, sem promessas de retorno imediato, logo após a inauguração das estações. Em 1877, o deputado Manoel José Bento Nogueira Júnior defendia a construção da ferrovia em direção a Araçuaí e apontava elementos de "prováveis riquezas futuras na região":[829] a descoberta de minas de carvão de pedra no vale do Jequitinhonha e a exportação de café do vale do Mucuri para a Corte.[830]

Mas não foi tarefa fácil ver aprovada uma concessão férrea para aquela região. Um ano depois, o deputado João da Mata Machado[831] questionava o fato de a Assembléia aprovar concessões para simples ramais na Zona da Mata, ao invés de aprovar um contrato de uma ferrovia melhor, um tronco muito mais importante que um simples ramal em uma zona limitada e já "devidamente servida".[832] Defendeu a concessão da primeira ferrovia votada para uma zona importante que abriria um porto de mar a municípios importantes do norte. O deputado argumentou que a Estrada de Filadélfia serviria uma zona importante do norte de Minas, servindo de tronco ou ponto de partida de muitos ramais que beneficiariam o escoamento da produção de municípios algodoeiros, como Minas Novas e municípios que já produziam o café, como os das margens do Jequitinhonha.[833]

Em sessão de 26 de Setembro de 1878,[834] entrou em primeira discussão o projeto que autorizava o governo a contratar com o engenheiro Miguel de Teive e

---

[828] De Ponte Nova, na Zona da Mata, seguindo pelos municípios de Santa Bárbara, Itabira, Conceição, Serro, São João Batista e Minas Novas, a terminar no ponto navegável do Jequitinhonha, no município de Araçuaí.
[829] **Ibidem**. p. 200.
[830] AALPMG, **Sessão de 09 de Outubro de 1877.** p. 417.
[831] AALPMG, **Sessão de 10 de Outubro de 1878.** p. 291.
[832] **Idem**. p. 291.
[833] **Ibidem**. p. 292.
[834] AALPMG, **Sessão de 26 de Setembro de 1878.** p. 170-171.

Argolo a construção da ferrovia de Filadélfia à divisa com a Bahia. O deputado João da Mata Machado, autor do projeto, fundamentou o projeto em primeira discussão. João da Mata Machado reclamou a ausência de um plano geral de viação férrea na província. Em geral, os deputados do norte foram os maiores defensores de um plano de via férrea em Minas, pois assim a sua região poderia ser beneficiada com um importante tronco em direção ao norte. Mas tendo em vista o excesso de concessões para a Zona da Mata, já que várias estradas haviam sido concedidas, independente desse plano, "em uma zona relativamente limitada da província",[835] com suas necessidades já satisfeitas, e até então os legisladores ainda não haviam lançado suas vistas para a zona norte, o deputado considerou que não lhe parecia extemporânea a apresentação de um projeto de ferrovia na região Norte.[836]

Segundo João da Mata Machado, em 1878 a Assembléia havia votado uma lei autorizando os gastos com reparos da estrada. Mas como essa estrada era de interesse geral, por pertencer à extinta companhia do Mucuri, que foi encampada pelo governo geral, e tendo o atual governo manifestado, por várias vezes, o desejo de atender às necessidades daquela zona da Mata, do Mucuri e do Rio Doce, era conveniente que o governo geral fizesse a conservação dos reparos da estrada de Filadélfia a Santa Clara.[837] Mas neste ano, os pedidos da região norte foram atendidos e a Assembléia Provincial aprovou a lei da Estrada de Ferro Bahia e Minas, ligando a cidade de Filadélfia no vale do Mucuri - atual cidade de Teófilo Otoni - aos limites com a Bahia, em direção ao porto de Caravelas.[838] Esta ferrovia teve o engenheiro Miguel de Teive e Argolo como concessionário. O contrato foi celebrado em 1880, no entanto, já em 1887, o deputado Antônio Joaquim Barbosa da Silva criticava a não execução da lei que autorizava a construção da ferrovia Bahia e Minas.[839]

Após esta concessão, só em 1881 é que reaparece o tema das ferrovias no norte mineiro. O deputado Teófilo Benedito Ottoni apresentou um projeto de ferrovia do Jequitinhonha à companhia organizada pelo coronel Gentil José de Castro.[840] Segundo Teófilo Benedito Ottoni, esta ferrovia levaria o comércio a todas as

---

[835] **Idem**. p. 170-171.
[836] **Ibidem.** p. 170-171.
[837] **Ibidem**. p. 170-171.
[838] Lei n. 2.473 de 1878. **Coleção das Leis Mineiras**, 1878.
[839] AALPMG, **Sessão de 22 de Agosto de 1887.** p. 53-54.
[840] AALPMG, **Sessão de 14 de Setembro de 1881.** p. 373-374.

principais cidades do norte mineiro ao litoral sul da Bahia.[841] A importância da ferrovia Jequitinhonha, além da fertilidade da região, da comunicação do centro com o litoral, auxiliaria o reflorescimento de cidades como Grão-Mongol, por exemplo, abatida pela baixa dos diamantes, e que já se tornava uma região de produção de tecidos.[842]

Em outra sessão do mesmo ano, o deputado Manoel Joaquim de Lemos[843] considerou a necessidade de levar em conta que a maior parte da região norte era "completamente inculta até agora"[844] e esta ferrovia atravessaria um território, que apenas encontraria alguns gêneros para exportar para os mercados do litoral ou do exterior somente quase no seu ponto terminal. Mas se, por enquanto e por muito tempo, esta ferrovia não daria lucros aos seus acionistas por falta de produção atual, era necessário estudar qual o meio mais eficaz de auxiliar imediatamente a empresa sem onerar demasiadamente os cofres provinciais.[845] Mais uma vez, o debate sobre a construção de ferrovias no norte aparece ligado à idéia de povoamento daquela zona. No entanto, desta vez, esta ferrovia foi aprovada pela Assembléia Provincial mineira, apesar de o deputado Manuel Joaquim de Lemos considerar que aquela ferrovia não daria lucros aos acionistas tão cedo. A lei referente à esta ferrovia definia, portanto, o traçado de um lugar denominado Italiano até Cachoeira das Panelas, nas margens do rio Jequitinhonha e teve como concessionário o tenente coronel Gentil José de Castro.[846] Mas quatro anos depois, em 1886, o deputado Ramiro Martins[847] questionou o fato de não ter sido realizado nem ao menos estudos técnicos para a construção desta ferrovia.

Três anos depois e após duas concessões aprovadas para o norte mineiro, em 1882, o deputado Venâncio Ribeiro de Aguiar Café, morador da região nordeste de Minas, "filho daquelas matas",[848] chamava ainda a atenção para a necessidade de melhoramentos que possibilitassem o desenvolvimento do Norte mineiro: "Não há saída, não há comunicação, não há trato de homem, que por aquela parte espreite os passos de seus irmãos, que lá longe fruem a luz da civilização."[849] O deputado

---

[841] **Idem**. p. 374.
[842] **Ibidem**. p. 374.
[843] AALPMG, **Sessão de 23 de Setembro de 1881.** p. 447.
[844] **Idem**. p. 447.
[845] **Ibidem**. p. 447.
[846] Lei n. 2.780 de 1881. **Coleção das Leis Mineiras**, 1881.
[847] AALPMG, **Sessão de 07 de Junho de 1886**. p. 192-193.
[848] AALPMG, **Sessão de 18 de Setembro de 1882.** p. 447.
[849] **Idem**. p. 448.

defende a construção de uma ferrovia que passaria pelo vale do Piracicaba, cortando a cidade de São Miguel, "roçando o legendário Serro",[850] a "histórica Diamantina"[851] e a "esperançosa Suaçuí",[852] levando o progresso a "aqueles rincões não conhecidos", afirmando que em breve os talentos do norte de Minas seriam recompensados, chegando a dizer que a cidade de Suaçuí "será a Chicago de Minas".[853] Em poucas palavras: "Os sibilos da locomotiva, os berros da potente máquina irão mover, acentuar, expandir aquela atividade, que por ali jaz sopeada ou em desalento."[854]

Em resumo, o que se depreende das concessões férreas para o norte mineiro, é que foram poucas as leis aprovadas pela Assembléia Provincial para a região. E mesmo dentre estas leis, ao todo, três concessões feitas pela Assembléia, em 1882, o que havia de concreto era alguns quilômetros já estudados para as ferrovia Bahia e Minas e do Jequitinhonha.

***

Neste capítulo ressaltei que, embora as rendas públicas não fossem suficientes para dotar todas as regiões de Minas de um sistema de estradas de rodagem e ferrovias, os recursos provindos da arrecadação de impostos permitiram investimento considerável em estradas de rodagem e, para as décadas de 1870 e 1880, em ferrovias.

A opção pelo modelo ferroviário mudaria os rumos da política de infraestrutura viária na província. A análise dos planos de viação mostrou que, ao longo do século XIX, a política provincial foi abandonando o objetivo geral de integrar as diversas regiões de Minas à sua capital e à Corte, dando lugar à uma política que visava a escoar os produtos de exportação. E a Zona da Mata passou a ser o foco das atenções na aprovação de concessão de ferrovias. Apesar do esforço Sul mineiro em ter sua região beneficiada, os contratos de ferrovias para esta zona só seriam

---

[850] **Ibidem**. p. 448.
[851] **Ibidem**. p. 448.
[852] **Ibidem**. p. 448.
[853] **Ibidem**. p. 449.
[854] **Ibidem**. p. 449.

concretizados em meados da década de 1880, quando a Zona da Mata já estava toda recortada de trilhos.

No entanto, a aprovação de construção de ferrovias para essas regiões menos ricas era vista com desconfiança e muitos presidentes e deputados acreditavam ser mais viável investir em outros modelos de transportes para estas regiões. Contudo, os recursos provinciais não eram de tal monta a permitir o investimento em transportes em toda a província. Daí a prioridade dedicada às ferrovias e à Mata Mineira. O discurso predominante era sempre o de que o governo deveria investir primeiramente na atividade que mais lucros rendiam aos cofres públicos.

A tarefa empreendida pelo governo provincial mineiro, de investir na infraestrutura de transportes traduziu-se em uma considerável malha férrea em Minas, especialmente, na Zona da Mata. O problema é que, em muitos momentos, os interesses desta região falaram mais alto e diversos ramais acabavam sendo construídos sem atender à possibilidade de prejudicar as companhias férreas já estabelecidas na zona.

CONCLUSÕES

A historiografia que se debruçou sobre o estudo das Minas Oitocentistas revelou o caráter diverso e dinâmico da sua economia, marcada por fortes contrastes internos e um desenvolvimento desigual entre as regiões. Já no que se refere ao aspecto político, o curioso é que, apesar de a província possuir o maior contingente de escravos e expressivo colégio eleitoral, desempenhando papel importante no jogo político imperial, nota-se a exiguidade de trabalhos empenhados em apreender as relações políticas entre as elites mineiras e o governo provincial. Parte deste desinteresse, provavelmente, é decorrente da cristalização de uma vertente que entendeu a política imperial e o processo de formação do Estado Nacional como decorrentes da submissão das elites regionais ao Estado centralizado no Rio de Janeiro. Ao desconsiderar o papel das elites regionais no funcionamento do governo de suas províncias, esta vertente historiográfica minimizou o papel político das Assembléias Legislativas Provinciais nestes governos regionais, tendo em vista a presença onipotente da figura do presidente de província na gestão destas unidades administrativas.

O intuito desta pesquisa foi o de analisar o pensamento e a ação dos legisladores e administradores mineiros referentes às finanças e políticas públicas do governo provincial, bem como apreender a natureza das relações entre os deputados provinciais - representantes de setores das elites regionais - e os presidentes de província - nomeados pelos gabinetes ministeriais para representarem o poder central nas províncias. Uma questão que percorreu todo o trabalho foi a de apreender até que ponto os administradores tinham ou não voz em suas inclinações políticas na hora de gerir as províncias em que eram incumbidos pelo poder central. Portanto, um dos objetivos foi o de perceber os limites das ações dos deputados e presidentes nos meandros do jogo político mineiro do século XIX.

A historiografia tem apontado que os presidentes de província eram pessoas de outras regiões nomeadas pelo governo central para presidir as províncias, além

do problema do curto período das administrações. De fato, não se pode desconsiderar o papel dos administradores em desenvolver políticas afinadas com os gabinetes pelos quais eram eleitos. Entretanto, a pesquisa demonstrou que, na prática, isso não impediu que alguns presidentes nomeados pelo governo central fossem oriundos de Minas. Além disso, há que se considerar a importância das gestões interinas de políticos mineiros que algumas vezes chegaram a governar a província por um longo período. Nas décadas finais do império, Minas Gerais teve quarenta períodos administrativos: 24 presidentes e 16 presidentes interinos. Destes quarenta períodos, 21 foram administrados por políticos mineiros. Ou seja, uma parcela significativa de políticas oriundos de Minas na administração provincial que denota a necessidade de relativizar a tese de que a província de Minas era governada por políticos oriundos de outras regiões.

Além disso, não encontrei evidências que permita afirmar que os presidentes oriundos de outras regiões tinham menos conhecimento das dificuldades locais do que aqueles naturais de Minas, nem evidências de uma falta de continuidade administrativa. Ao contrário, há uma continuidade nos relatórios no que se refere à posição sobre temas centrais ao governo provincial e à economia mineira. Joaquim Floriano de Godoy, por exemplo, apesar de ser paulista, fez descrições circunstanciadas sobre o estado das atividades econômicas na província e chegou a apresentar um plano viário para a província apresentado à Assembléia Provincial em 1873. Outro exemplo foi o do presidente Francisco de Paula da Silveira Lobo que, apesar de não ser mineiro, representou a província de Minas durante as duas décadas na Câmara dos Deputados, o que revela que suas relações com a província eram bem próximas.

A análise permitiu também verificar que, não era raro encontrar deputados da maioria fazendo a defesa dos atos da administração provincial, das críticas formuladas pela oposição na Assembléia. Também não é incomum apreender momentos em que os administradores reconhecem a importância dos debates dos deputados, ressaltando que estes conheciam como ninguém as necessidades mais urgentes de Minas e de suas diversas regiões. Muitas vezes, existia uma convergência de idéias entre os presidentes e os deputados da maioria.

Os dois poderes diagnosticaram o mesmo empecilho ao desenvolvimento regional: a construção e conserto de estradas e ferrovias. A Assembléia Mineira dedicou parte significativa do seu tempo na formulação de projetos e aprovação de

leis tendentes a resolver o mesmo problema. Os presidentes eram unânimes na defesa da criação de escolas agrícolas que possibilitassem a divulgação de conhecimentos de prática agrícola. A discussão em torno da criação de escolas agrícolas foi um elemento revelador do posicionamento de deputados e presidentes. Neste aspecto, presidentes e deputados se uniram em defesa da modernização do trabalho na agricultura de exportação a favor da criação de escolas agrícolas de ensino elementar, que preparassem "abegões e operários" para o trabalho na cafeicultura da Zona da Mata.

O discurso evidenciava a defesa de uma solução para os problemas da agricultura de exportação que vivia um momento de crise com a iminência do fim do trabalho escravo. Mas apesar de defenderem a cafeicultura ao se referirem à criação de escolas agrícolas, nem sempre os administradores se posicionaram ao lado dos políticos da Assembléia. Entre deputados e presidentes, as divergências se concentraram especialmente na preocupação da maioria dos administradores com a racionalização dos gastos, enquanto os deputados defendiam a importância de uma série de gastos para o desenvolvimento e progresso da província. Mesmo assim, o diagnóstico da importância do investimento em estradas foi recorrente entre administradores e deputados mineiros. A maioria dos deputados preferiu colocar em primeiro lugar a resolução do problema da falta de estradas, mesmo que comprometesse o futuro e o próprio presente financeiro de Minas, utilizando o artifício de que estes gastos se, naquele momento, representavam ônus, seriam compensados no futuro, pois eram investimentos. Mas, em alguns anos, a oposição a estes gastos foi mais intensa até mesmo na Assembléia Provincial.

No que se refere aos planos viários proposto por muitos presidentes de província, o objetivo geral visava à integração das diversas regiões. Esta proposta chocava-se com a idéia de que apenas merecia ser beneficiada com ferrovias, aquelas regiões mais ricas. Com isto, muitos administradores tiveram que sancionar concessões de ferrovias para a Zona da Mata, que era a região privilegiada nas leis votadas pela Assembléia, mesmo pregando um discurso de necessidade de integração das diversas regiões no processo de modernização dos transportes em Minas.

O investimento na expansão da rede de comunicações constituiu preocupação central de presidentes e deputados do governo provincial mineiro. A falta de estradas era vista como o principal empecilho ao desenvolvimento provincial

e a modernização dos transportes possibilitaria a quebra do isolamento geográfico dos mercados regionais, a diminuição dos custos dos transportes e comunicações, redução dos preços regionais e aumento dos lucros dos produtores e comerciantes. Embora as rendas públicas não fossem suficientes para dotar todas as regiões de Minas de um sistema de estradas de rodagem e ferrovias, interligando todas as zonas, os recursos provindos da arrecadação de impostos permitiram investimento considerável em estradas de rodagem e, para as décadas de 1870 e 1880, em ferrovias.

A política adotada pelo governo provincial para promover a expansão ferroviária baseava-se na concessão de garantia de juros ou subvenção quilométrica. Estas políticas ficavam a cargo do governo provincial mineiro e os projetos de leis referentes às ferrovias eram sancionados pelos presidentes de província. Mas era a Assembléia Provincial que apresentava, discutia e aprovava estes projetos, autorizando o presidente da província a fazer concessão. Portanto, aos deputados provinciais cabia decidir quais as regiões deveriam ser beneficiadas com a construção de ferrovias e quais valores deveriam ser gastos com estes empreendimentos. Ao presidente de província cabia sancionar ou não os projetos aprovados na Assembléia. Neste caso, o veto presidencial estava sujeito a limitações como o fato de que este poderia ser derrubado pelos mesmos deputados que haviam aprovado a lei em questão.

Em síntese, embora os recursos não fossem infindáveis e talvez não tão amplos a ponto de atenderem a todas as demandas, o governo provincial foi capaz de garantir a expansão ferroviária e o fez em meio a debates no interior do Legislativo e do Executivo sobre quais os objetivos a serem atingidos: a integração das regiões ou o benefício à cafeicultura, por ser a atividade econômica mais rica e mais rentável para os cofres públicos. Assim, as medidas implantadas podem não ter atendido a objetivos mais ambiciosos, mas foram capazes de modernizar as formas de transporte da província com a implantação de ferrovias.

Além disso, quando se fala de objetivos ambiciosos, é preciso atentar para o fato de que havia objetivos antagônicos entre si. Foram poucas as ferrovias construídas para garantir a integração porque prevaleceu o projeto de beneficiar a cafeicultura. Havia a necessidade de estabelecer a prioridade das regiões e, neste aspecto, a Zona da Mata saiu favorecida devido à força de sua produção cafeeira. A tarefa empreendida pelo governo provincial mineiro, de investir na infraestrutura de

transportes traduziu-se em uma considerável malha férrea em Minas. O problema é que, em muitos momentos, os interesses desta região falaram mais alto, e diversos ramais acabou sendo construídos, fato que acabava por prejudicar as companhias férreas já estabelecidas na zona.

Desta forma, portanto, apesar de defender interesses afinados com a política do governo central, os presidentes de província precisavam estabelecer boas relações com boa parte dos membros da Assembléia Provincial, pois seu âmbito de ação era limitado, visto que era a Assembléia quem decidia e votava os projetos e as leis orçamentárias. No que tange ao plano de viação de 1871 e ao plano de via férrea apresentado por Joaquim Floriano de Godoy em 1873, se os presidentes nunca conseguiram colocá-los em prática, um dos fatores era o de que não havia, na Assembléia Provincial, vontade política por parte da maioria, para investir em outras regiões. A força política dos representantes da Mata mineira predominou e, se um outro representante do Sul ou do Norte reclamava da concentração de ferrovias naquela região, a maioria dos representantes de outras zonas votava constantemente a favor destas concessões, sobre as promessas de que, num futuro melhor, suas aspirações também seriam atendidas.

No que se refere aos debates da Assembléia Legislativa Provincial, nas ocasiões em que definiam as políticas públicas para a província, os deputados provinciais costumavam defender a sua região, seja pelo argumento de que a região era próspera e daria lucros ao governo, ou pelo argumento de que a região encontrava-se abandonada e merecia a atenção do governo de Minas. Essas descrições eram cruciais no convencimento da maioria dos deputados de que determinado projeto de lei era ou não necessário naquele momento ou se podia ser adiado. Muitos dos conflitos presentes na política provincial mineira se apresentavam exatamente neste momento. Os deputados costumavam defender suas regiões, mas os projetos mais expressivos votados pela Assembléia favoreceram a Zona da Mata.

Não obstante estes conflitos, os deputados da maioria conseguiam formar uma coalizão que sintetizava a idéia de que as regiões que mais lucros rendiam para os cofres públicos devia ser a mais beneficiada. Os deputados pautavam sua atuação legislativa pelas demandas da localidade que os havia elegido e onde, em geral, desenvolviam suas atividades econômicas. Ao mesmo tempo, contudo, havia a imposição de se considerar uma política econômica que favorecesse a

arrecadação de tributos de modo a viabilizar a atuação do governo, inclusive as despesas consignadas pelos próprios deputados nos orçamentos. Este segundo ponto favorecia o investimento na Zona da Mata, apesar dos protestos de deputados provenientes de outras localidades.

Os trabalhos historiográficos sobre o sul e sudeste mineiros compreendem aquela região como de intenso vínculo com o mercado intra e interprovincial, devido ao desempenho da atividade abastecedora. Nas décadas de 1870 e 1880, a região sudeste de Minas ou Vertentes, foi perdendo sua importância econômica e seu prestígio político ao longo do século XIX, com a concorrência de setores abastecedores especialmente do sul de Minas e de outras regiões. Isto pode explicar a divergência entre deputados de ambas as regiões, que não costumavam apoiar projetos de lei beneficiando umas às outras. Apesar de a região Sul ter adquirido certo prestígio econômico, seus representantes mostravam-se insatisfeitos politicamente.

Durante todo o período imperial, apresentavam diversos projetos reivindicando a provincialização daquela região. A preocupação era a de impedir que as rendas provenientes da economia daquela zona continuassem a ser investidas em obras públicas de outras localidades. Os representantes do sul alegavam que não era justo pagar pesados impostos para investir em outras regiões. Mostravam-se ainda insatisfeitos com os investimentos na região e, por isso, queriam autonomia pra gerir suas próprias rendas. Daí a idéia de criar um centro administrativo próprio para o sul, por meio da transferência do poder regional para a cidade de Campanha, que seria a capital da nova província. O descontentamento aumentou na década de 1880, quando da discussão da revogação e não aprovação de novas concessões de ferrovias. A elite sul-mineira viu-se prejudicada com aquele projeto de lei, pois enxergava aquele como o melhor momento para aprovar as concessões de ferrovias para o sul, visto que a Mata já se achava ricamente servida pelo grande número de ferrovias concedidas na década de 1870.

Também os representantes do norte mineiro mostravam-se insatisfeitos. Queixavam-se do excesso de medidas beneficiando a Zona da Mata, em contraste com o abandono do norte. Mas costumava predominar a idéia de que a região que mais lucros rendiam aos cofres públicos deveria ser a mais beneficiada na aprovação de projetos. Já uma região pobre como a região Norte ou a antiga região

mineradora, deveria esperar tempos melhores, em que o governo pudesse deixar de investir numa região em que o lucro era certo, para investir num futuro incerto.

A historiografia tem dado destaque aos estudos sobre a Zona da Mata, região que assumiu uma importância econômica e política ao longo do século XIX, com a expansão da atividade cafeeira. A pesquisa permitiu demonstrar que a elite cafeeira desta região teve força suficiente para se fazer representar politicamente na Assembléia Legislativa Provincial, local privilegiado para se verificar o pensamento e a ação dos representantes de diversas regiões e da Zona da Mata na formulação de políticas públicas visando à satisfação de interesses regionais.

A análise dos dados da arrecadação tributária permitiu assegurar que a receita cresceu progressivamente ao longo das décadas de 1870 e 1880, dados que contrariam as afirmações de Iglésias de uma suposta pobreza geral dos cofres públicos na província mineira. A receita arrecadada teria se elevado de 1.578 contos de réis em 1871-1872 até 3.865 contos de réis em 1886-1887. Em alguns anos, aparecem queixas tanto de deputados quanto de administradores, referentes à desigualdade da tributação e necessidade de melhoria no sistema de arrecadação. Era notória a dificuldade recorrente da extensão territorial da província, mas esta dificuldade não era menor do que a que seria encontrada pelo governo central para fazer o mesmo serviço. Apesar das dificuldades, o aumento significativo na arrecadação durante toda a década de 1870 e, principalmente, na década de 1880, demonstrou que muitas destas dificuldades foram contornadas, diversas recebedorias foram criadas e há relatos de que estas dificuldades foram sendo superadas ao longo dos anos.

No que se refere à sonegação de impostos do contribuinte, é muito provável que tenha sido comum os casos de cafeicultores ou comerciantes que tenham se negado a pagar imposto. E mais comum ainda, os casos dos contribuintes que reclamavam dos impostos que eram obrigados a pagar. Existia um conflito entre os fazendeiros que formavam a elite política provincial e hesitava entre as necessidades do governo e os interesses dos proprietários que ela representava. Mas, embora nem sempre o governo conseguisse criar novos tributos ou aumentar a cobrança de outros, no que se refere aos impostos mais importantes à arrecadação, o governo provincial demonstrou capacidade de se impor diante da resistência dos próprios deputados das regiões a serem oneradas com as taxas.

Os dados da arrecadação provincial permitiram vislumbrar uma disponibilidade de receitas a serem investidas, o que significava a necessidade de tomada de decisão sobre que atividades seriam privilegiadas e quais seriam deixadas de lado, já que as receitas não eram de monta a permitir o investimento indiscriminado em toda a província. A Assembléia Provincial foi o local privilegiado onde era definido o modo como deveria ser gasto o dinheiro proveniente do aumento na arrecadação e onde os interesses regionais representados pelos deputados vinham à tona. Essa situação contesta, portanto, as interpretações que entendem o período como profundamente centralizador. O poder tributário não foi centralizado e o crescimento constante da arrecadação provincial mineira demonstra que a autonomia tributária foi plenamente exercida no governo provincial mineiro.

A opção pelo investimento em transportes mudaria os rumos da política de infraestrutura viária na província. A análise dos planos de viação mostrou que, ao longo do século XIX, a política provincial foi abandonando o objetivo geral de integrar as diversas regiões de Minas à sua capital e à Corte, dando lugar a uma política que visava a escoar os produtos de exportação. E a Zona da Mata passou a ser o foco das atenções na aprovação de concessão de ferrovias. Apesar do esforço do Sul mineiro em ter sua região beneficiada, os contratos de ferrovias para esta zona só seriam concretizados em meados da década de 1880, quando a Zona da Mata já estava toda recortada de trilhos.

Entretanto, a aprovação de construção de ferrovias para essas regiões menos ricas era vista com desconfiança e muitos presidentes e deputados acreditava ser mais viável investir em outros modelos de transportes para estas regiões. No entanto, os recursos provinciais não eram de tal monta a permitir o investimento em transportes em toda a província. Daí a prioridade dedicada às ferrovias e à Mata Mineira. O discurso predominante era sempre o de que o governo deveria investir primeiramente na atividade que mais lucros rendiam aos cofres públicos. E esta atividade era a cafeicultura.

BIBLIOGRAFIA CITADA.

ANDRADE, Marcos Ferreira de. Campanha da Princesa: formação e expansão de uma vila no Império. In: **Revista Eletrônica de História do Brasil**, v. 6 n. 2, jul.-dez., 2004. p.104-131.

ANDRADE, Rômulo. Escravidão e Cafeicultura em Minas Gerais: o caso da Zona da Mata. In: **Revista Brasileira de História***,* São Paulo, 11(22): 93-131, mar./ago., 1991.

BERGARD, Laird. After the Mining Boom: demographic and economic aspects of slavery in Minas Gerais, Brazil: Mariana, 1750-1808. In: **Latin American Research Review**, v. 31, n.1, 1996. p. 67-97.

_____. **Slavery and the Economic and Demographic History of Minas Gerais**, Brazil, 1720-1888. Cambridge University Press, 1999.

BLASENHEIM, Peter. Uma história regional: A Zona da Mata Mineira – 1870-1906. In: **V Seminário de Estudos Mineiros.** Belo Horizonte: PROEP/UFMG, 1982.

BLASENHEIM, Peter. As ferrovias de Minas Gerais do século XIX. In: **Lócus: Revista de História.** Juiz de Fora, v. 2, n. 2, jul.-dez. 1996.

BOTELHO, Tarcísio R. **Família e escravaria**: demografia e família escrava no norte de Minas Gerais no século XIX. São Paulo: USP, 1994.

CARDOSO, Ciro Flamarion S. **Agricultura, escravidão e capitalismo**, Petrópolis: Vozes, 1979.

CARVALHO, José Murilo de. **A construção da ordem**. A elite política imperial. Rio de Janeiro: Campus, 1980.

CARRATO, José Ferreira. **Igreja, Iluminismo e Escolas Mineiras Coloniais** (notas sobre a cultura da decadência mineira setecentista). São Paulo: Cia. Nacional Editora /Edusp, 1986.

CASTILHO, Fábio Francisco de Almeida. **Entre a locomotiva e o fiel da balança**: a transição da mão-de-obra no sul de Minas (1870-1918). Juiz de fora: UFJF, 2009. (Dissertação de Mestrado).

CASTRO, Pérola Maria Goldfeder e. Imprensa, história e separatismo: o Movimento Separatista de 1892 através das páginas do monitor sul-mineiro. In: **Revista Eletrônica Cadernos de História**, vol. VI, ano 3, nº. 2, dezembro de 2008. Fonte: www.ichs.ufop.br/cadernosdehistória. [Extraído em 23/07/2009].

CORRÊA, Carolina Perpétuo. Comércio de escravos em Minas no século XIX: o que podem nos ensinar os assentos de batismo de escravos adultos. In: **XII Seminário sobre a Economia Mineira.** Diamantina: CEDEPLAR/UFMG, 2006.

CUNHA, Alexandre Mendes. A diferenciação dos espaços econômicos e a conformação de especificidades regionais na elite política mineira às primeiras décadas do século XIX. In: István Jancsó. (Org.). **De um Império a Outro**: estudos sobre a formação do Brasil, séculos XVIII e XIX (NO PRELO). São Paulo: Hucitec, 2007.

CUNHA, Alexandre Mendes, SIMÕES, Rodrigo Ferreira, PAULA, João Antônio de. Regionalização e história: uma contribuição introdutória ao debate teórico-metodológico. In: **Texto para discussão nº. 260.** Maio de 2005. Belo Horizonte: CEDEPLAR/UFMG, 2005. 24p.

DOLHNIKOFF, Miriam. **O pacto imperial**: origens do federalismo no Brasil. São Paulo: Globo, 2005.

FRAGOSO, João Luís Ribeiro. **Homens de Grossa Aventura**: Acumulação e Hierarquia na Praça Mercantil do Rio de Janeiro (1790-1830). 2ª ed., Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1998.

FURTADO, Celso. **Formação econômica do Brasil.** 18ª ed., São Paulo, Ed. Nacional, 1982.

GENOVEZ, Patrícia Falco. A viagem enquanto forma de poder: D. Pedro II e a inauguração da Estrada União e Indústria, em Juiz de Fora - 1861. In: **Tempo**, Niterói, v. 3, n. 5, p. 191-180, 1998.

_____. Os barões e os trilhos: a estrada de ferro União Mineira e os laços de sangue na Zona da Mata de Minas Gerais. In: **XIII Seminário sobre Economia Mineira**, Diamantina: CEDEPLAR/UFMG, 2008.

GIFFONI, José Marcello Salles. **Trilhos Arrancados**: História da Estrada de Ferro Bahia e Minas (1878-1966). Belo Horizonte: UFMG, 2006. (Tese de doutorado).

GIROLETTI, Domingos. **A industrialização de Juiz de Fora.** Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro, 10(3): 144-202, Maio 1980.

GODOY, Marcelo Magalhães e CUNHA, Alexandre Mendes. O espaço das Minas Gerais: processos de diferenciação econômico-espacial e regionalização nos séculos XVIII e XIX. In: **V Congresso Brasileiro de História Econômica e 6ª Conferência Internacional de História de Empresas.** Caxambu: ABPHE, 2003.

Fonte: http://www.abphe.org.br/congresso2003/Textos/Abphe_2003_07.pdf. [Extraído Em: 28/06/2005.].

GODOY, Marcelo Magalhães, BARBOSA, Lidiany Silva. Uma outra modernização. Transportes em uma província não-exportadora. Minas Gerais, 1850-1870. In: **Texto para discussão Nº. 303.** Belo Horizonte: UFMG/CEDEPLAR, 2007.

GODOY, Marcelo Magalhães e MENDES, Philipe Scherrer. Finanças Públicas da Província de Minas Gerais. In: **XIII Seminário sobre Economia Mineira**. Diamantina: CEDEPLAR/UFMG, 2008.

GORENDER, Jacob. **O escravismo colonial.** São Paulo: Ática, 2ª edição, 1978.

GRAÇA FILHO, Afonso de Alencastro. **A princesa do Oeste e o mito da decadência de Minas Gerais.** São João Del Rei (1831-1888). S. Paulo: Annablume, 2002.

_____. O mosaico mineiro oitocentista: historiografia e diversidade regional. In: **Revista Tempos Gerais.** Nº. 3, Maio de 2001. p. 40-57. Fonte: http://www.ufsj.edu.br/Pagina/temposgerais/n3/html.html. [Extraído em: 27/11/2007.].

GRAHAM, Richard. **Clientelismo e política no Brasil do século XIX**. Rio de Janeiro: Editora UFRJ, 1997.

HOLANDA, Sérgio Buarque de. Metais e pedras preciosas. In: **História Geral da Civilização Brasileira**, 5ª ed. São Paulo: Difel, tomo 1, v. 2, 1982.

IGLESIAS, Francisco. Política Unitária do Segundo Reinado. In: **Revista de Ciências Econômicas da Universidade de Minas Gerais.** Ano 4, n.8, jul./dez. 1955.

_____. **Política Econômica do Governo Provincial Mineiro (1835-1889).** Rio de Janeiro: Instituto Nacional do Livro (INL), 1958.

_____. **Trajetória política do Brasil** (1500-1964). São Paulo: Cia. das Letras, 1993.

LAMAS, Fernando Gaudereto, SARAIVA, Luiz Fernando, ALMICO, Rita de Cássia da Silva. A Zona da Mata Mineira: subsídios para uma historiografia. In: **Anais do V Congresso Brasileiro de Pesquisa em História Econômica e VI Conferência Internacional de Pesquisa em História de Empresas.** Caxambu: ABPHE, 2003.

LIMA, João Heraldo. **Café e indústria em Minas Gerais 1870/1920**. Rio de Janeiro: Ed. Vozes, 1981.

LANNA, Ana Lúcia Duarte. **A Transformação do Trabalho**: a passagem para o trabalho livre na Zona da Mata Mineira, 1870-1920. Campinas, ed. Unicamp, 1988. p. 31.

LAPA, José Roberto do Amaral. **O Antigo Sistema Colonial**. 1ª edição, São Paulo: Brasiliense, 1982.

LENHARO, Alcir. Rota menor: o movimento da economia mercantil de subsistência no centro sul do Brasil, 1808-1831. In: **Anais do Museu Paulista,** tomo XXVIII, São Paulo: USP, 28:25-49, 1977/78.

_____. **As Tropas da Moderação**. O abastecimento da Corte na formação política do Brasil: 1808-1842. 2ª edição, Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, 1993.

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

LINHARES, Maria Yedda Leite, O Brasil no século XVIII e a Idade do Ouro: a propósito da problemática da decadência. In: **Seminário sobre a Cultura Mineira no Período Colonial**, Conselho Estadual de Cultura de Minas Gerais, 1979. p. 168.

LINHARES, Maria Yedda e SILVA, Francisco Carlos Teixeira da. **História da Agricultura Brasileira**. Combates e controvérsias. 1ª edição, São Paulo: Brasiliense, 1981.

LINHARES, Maria Yedda e SILVA, Francisco Carlos Teixeira da. Região e História Agrária. In: **Estudos Históricos**, Rio de Janeiro, vol. 8, n. 15, 1995, p.17-26.

LUNA, Francisco Vidal Luna & CANO, Wilson. Economia escravista em Minas Gerais. In: **Cadernos IFCH-Unicamp**, Campinas, nº. 10, out. 1983.

MARTINS, Roberto Borges. **Growing in silence**: the slave economy of nineteeth century Minas Gerais – Brazil**.** Nasheville, Vanderbilt University, 1980, (Tese de doutorado).

_____. **A economia escravista de Minas no século XIX.** Belo Horizonte: CEDEPLAR/UFMG, 1980. (Resumo da tese de doutorado).

_____. Minas Gerais, século XIX: Tráfico e Apego à Escravidão numa Economia Não-Exportadora. In: **Estudos Econômicos**, São Paulo, 13 (1): 181-209, jan./abr. 1983.

MATOS, Ilmar Rolhoff de. **O tempo saquarema**. A formação do Estado Imperial. 4ª ed., Rio de Janeiro: Acces, 1999.

MAXWUELL, Keneth. **A devassa da devassa:** a Inconfidência Mineira: Brasil-Portugal - 1750-1808. São Paulo: Paz e Terra, 1978 (Coleção Estudos Brasileiros – Volume 22); LENHARO, Alcir. **Op. Cit.** 1979.

NOVAES, Fernando. **Portugal e Brasil na crise do Antigo Sistema Colonial**: (1777-1808). São Paulo: Hucitec, 1979.

OLIVEIRA, Mônica Ribeiro de. **Negócios de Família**: mercado, terra e poder na formação da cafeicultura mineira (1780-1870) Niterói, ICHF/UFF, 1999 (Tese de doutorado).

ORGANIZAÇÕES E PROGRAMAS MINISTERIAIS. **Regime Parlamentar no Império**. 3ª ed., Brasília: Instituto Nacional do Livro - Departamento de Documentação e Divulgação, 1979.

PAIVA, Clotilde Andrade. **População e economia nas Minas Gerais do século XIX.** São Paulo: FFLCH-USP, 1996. (Tese de doutorado). p. 7.

PAIVA, Clotilde Andrade e GODOY, Marcelo Magalhães. Território de Contrastes: Economia e sociedade das Minas Gerais do século XIX. In: **X Seminário sobre a Economia Mineira**. Diamantina: CEDEPLAR-UFMG, 2002.

PAULA, Ricardo Zimbrão Affonso de. Região e regionalização: um estado da formação regional da Zona da Mata de Minas Gerais. In: **Revista de História Econômica e Economia Regional Aplicada** – Vol. 1/Nº. 1 – Jan.- Jul. – 2006.

PORTO, César Henrique de Queiroz. **Paternalismo, poder privado e violência**: o campo político norte-mineiro durante a Primeira República. Belo Horizonte: UFMG, 2002. (Dissertação de mestrado).

PRADO JÚNIOR, Caio. **Formação do Brasil Contemporâneo.** 17ª ed., São Paulo, Ed. Brasiliense, 1981.

QUEIROZ, Jonas Marçal de. **Artífices do Próspero Mundo Novo**: colonos, migrantes e imigrantes em São Paulo e no Pará. (1868-1889). São Paulo: FFLCH/USP, 2005. (Tese de doutorado.).

SIMONSEN, Roberto. **História Econômica do Brasil** (1500-1820). 8ª ed., São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1978.

SLENES, Robert. Os Múltiplos de Porcos e Diamantes: a economia escrava de Minas Gerais no século XIX. In: **Estudos Econômicos**, São Paulo, 18(3): 449-495, set./dez., 1988.

VISCARDI, Cláudia Maria Ribeiro. Elites políticas em Minas Gerais na Primeira República. In: **Estudos Históricos,** Rio de Janeiro, vol. 8, n. 15, 1995. p. 39-56.

WIRTH, John. **O fiel da balança**: Minas Gerais na Federação Brasileira, 1889-1937. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1982.

ZEMELLA, Mafalda P. **O abastecimento da capitania das Minas Gerais no século XVIII.** 2ª ed., São Paulo, HUCITEC/ Edusp, 1990, p.221-222.

FONTES.

1. LEIS ORÇAMENTÁRIAS DA PROVÍNCIA DE MINAS GERAIS (1870-1889). Arquivo Público Mineiro (APM). Belo Horizonte. – MG.

2. COLEÇÃO DAS LEIS MINEIRAS (1870-1889). Arquivo Público Mineiro (APM). Belo Horizonte – MG.

3. ANAIS DA ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA PROVINCIAL DE MINAS GERAIS (1870-1889). Arquivo Público Mineiro (APM) e Arquivo da Biblioteca Deputado Camilo Prates da ASLEMG (Assembléia Legislativa do Estado de Minas Gerais). Belo Horizonte – MG.

4. RELATÓRIOS E FALAS DOS PRESIDENTES DA PROVÍNCIA DE MINAS GERAIS (1870-1889). Digitalizado e disponível no site da universidade de Chicago: www.crl.uchicago. edu/ info/brazil/pindex.htm. A documentação original encontra-se no acervo do Arquivo Público Mineiro (APM). Belo Horizonte – MG.

LISTA DOS RELATÓRIOS E FALAS:

1.**Relatório apresentado á Assembléia Legislativa da Província de Minas Gerais na sessão extraordinária de 2 de março de 1871 pelo presidente, o ilm. e exm. Sr. Doutor Antonio Luiz Affonso de Carvalho.** Ouro Preto, Tip. De J.F. de Paula Castro, 1871.

2.**Relatório que á Assembléia Legislativa Provincial de Minas Gerais apresentou no ato da abertura da sessão ordinária de1871 o vice-presidente Francisco Leite da Costa Belém.** Ouro Preto, Tip. De J. F. de Paula Castro, 1871.

3.**Relatório apresentado pelo Exm. sr. Dr. Francisco Leite da Costa Belém ao exm. sr. Joaquim Pires Machado Portella no ato de passar-lhe a administração da Província de Minas Gerais em 8 de novembro de 1871.** Ouro Preto: Tip. de J. F. de Paula Castro, 1872.

4.**Fala com que o ilm. e exm. sr. Dr. Francisco Leite da Costa Belém, 2.° vice-presidente da província de Minas Gerais, dirigiu á Assembléia Legislativa Provincial no ato da abertura da 19ª legislatura em 17 de maio de 1872.** Ouro Preto, Tip. De J. F. de Paula Castro, [n.d.]

5.**Relatório Que Apresentou ao Exmo. Sr. Vice-Presidente da Província de minas Gerais Dr. Francisco Leite da Costa Belém Por ocasião de lhe passar a administração em 2.o de Abril de 1872 o Dr. Joaquim Pires Machado Portella Presidente da mesma Província.** (manuscrito –único exemplar encontrado).

6.**Relatório que apresentou ao exm. sr. presidente da província de Minas Gerais Dr. Joaquim Floriano de Godoy por ocasião de lhe passar a administração em 11 de julho de 1872 o vice-presidente Dr. Francisco Leite da Costa Belém.** Ouro Preto: Tip. de J. F. de Paula Castro. 1872.

7.**Relatório que á Assembléia Legislativa Provincial de Minas Gerais apresentou na sessão ordinária de1873 o presidente da província, Venâncio José de Oliveira Lisboa.** Ouro Preto, Tip. De J. F. de Paula Castro, 1873.

8.**Relatório com que o exm. sr. senador Joaquim Floriano de Godoy no dia 15 de janeiro de 1873 passou a administração da Província de Minas Gerais**

ao 2.o vice-presidente Exm. Sr. Dr. Francisco Leite da Costa Belém por ocasião de retirar-se para tomar assento na Câmara Vitalícia. Ouro Preto, 1873.

9.**Relatório com que o exm. sr. senador Joaquim Floriano de Godoy no dia 15 de janeiro de 1873 passou a administração da Província de Minas Gerais ao 2.o vice-presidente Exm. Sr. Dr. Francisco Leite da Costa Belém por ocasião de retirar-se para tomar assento na Câmara Vitalícia.** Ouro Preto, 1873. [Relatório 1873 1 mar. 1873 FOLLOWS 15 DE JAN DE 1873.]

10.**Relatório que á Assembléia Legislativa Provincial de Minas Gerais apresentou no ato da abertura da sessão ordinária de 1874 o vice-presidente, Francisco Leite da Costa Belém.** Ouro Preto, Tip. De J. F. de Paula Castro, 1874.

11.**Relatório com que o Exmo. Sr. Dr. Venâncio José de Oliveira Lisboa presidente desta Província, entregou a administração da província ao 2.o vice-presidente Exmo. Sr. Dr. Francisco Leite da Costa Belém**.

12.**Relatório apresentado á Assembléia Legislativa Provincial de Minas Gerais, por ocasião de sua instalação em 9 de setembro de 1875, pelo ilm. e exm. sr. Dr. Pedro Vicente de Azevedo, presidente da província.** Ouro Preto, Tip. De J. F. de Paula Castro, 1875.

13.**Relatório que ao Ilm. Exm. Sr. Dr. Francisco Leite da Costa Belém, 2.o vice-presidente da Província de Minas Gerais apresentou, no ato de passar-lhe a administração da mesma província o Exm. sr. Desembargador João Antonio de Araújo Freitas Henriques, a 6 de março de 1875.** Ouro Preto: Tip. de J. F. de Paula Castro, 1875.

14.**Relatório apresentado á Assembléia Legislativa Provincial de Minas Gerais na sessão ordinária de 1876 pelo presidente da mesma província, barão da Vila da Barra.** Ouro Preto, Tip. de J. F. de Paula Castro, 1876.

15.**Relatório com que ao Ilm. e Exm. Sr. senador Barão de Camargos passou a administração da província o ilm. e exm. sr. Barão da Vila da Barra.** Ouro Preto: Tip. de J. F. de Paula Castro, 1877.

16.**Fala que á Assembléia Legislativa Provincial de Minas Gerais por ocasião da instalação dos trabalhos da segunda sessão da vigésima primeira legislatura, dirigiu o ilm. e exm. sr. conselheiro João Capistrano Bandeira de Mello, presidente da mesma província, em 17 de agosto de 1877.** Ouro Preto, Tip. de J. F. de Paula Castro, 1877.

17.**Relatório apresentado ao Exm. Sr. Conselheiro João Capistrano Bandeira de Mello por s. exc. o sr. senador Barão de Camargos, ao passar-lhe a administração da província a 24 de janeiro de 1877.** Ouro Preto: Tip. de J. F. de Paula Castro, 1877.

18.**Fala que á Assembléia Legislativa Provincial de Minas Gerais, por ocasião da instalação da 1ª sessão da 22ª legislatura, dirigiu o ilm. e exm. sr. conselheiro senador Francisco de Paula da Silveira Lobo, presidente da mesma província, em 10 de agosto de 1878.** Ouro Preto, Tip. da Atualidade, 1878.

19.**Relatório com que ao Ilm. e Exm. Sr. Conselheiro Francisco de Paula Silveira lobo apresentou o Ilm. e exm. Sr. Desembargador Elias Pinto de Carvalho ao entregar-lhe a administração da província.** Ouro Preto: Tip. de José Egídio da Silva Campos, 1878.

20.**Relatório com que o Exm. Sr. Conselheiro Francisco de Paulo da Silveira Lobo passou a administração da província ao 2º Vice-Presidente, Exm. Sr. Cônego Joaquim José de Sant'Anna No dia 8 de Novembro de 1878.** Ouro Preto: Tip. da Atualidade, 1879.

21.**Relatório com que o Exm. Sr. Cônego Joaquim José de Sant'Anna, passou a administração da província ao Exm. Sr. Dr. Manoel José Gomes Rebello Horta, No dia 5 de Janeiro de 1879.** Ouro Preto: Tip. da Atualidade, 1879.

22.**Relatório á Assembléia Legislativa Provincial de Minas Gerais, na abertura da 2ª sessão da 22.a legislatura a 15 de outubro de 1879 pelo ilm. e exm. sr. Dr. Manoel José Gomes Rebello Horta, presidente da mesma província.** Ouro Preto, Tip. da Atualidade,1879.

23. **Fala que á Assembléia Legislativa Provincial de Minas Gerais dirigiu em 25 de setembro de 1880 o exm. sr. cônego Joaquim José de Sant'Anna, 2.o vice-presidente da mesma província, por ocasião da abertura da 1.a sessão ordinária da 23.a legislatura.** Ouro Preto, Tip. da Atualidade, 1880.

24 e 25.**Relatórios do Ilm. e Exm. Sr. Dr. Manoel José Gomes Rebello Horta, passando a administração da província, no dia 26 de dezembro de 1879, Ao Ilm. e Exm. Sr. Cônego Joaquim José de Sant'Anna, 2.o vice-presidente, e d'este ao Ilm. e Exm. Sr. Dr. Graciliano Aristides do Prado Pimentel, a 22 de Janeiro de 1880.** Ouro Preto: Tip. da Atualidade, 1880.

26.**Relatório que á Assembléia Legislativa Provincial de Minas Gerais apresentou o exm. sr. senador João Florentino Meira de Vasconcellos, por**

ocasião de ser instalada a mesma Assembléia para a 2.a sessão ordinária de 23.a legislatura em 7 de agosto de 1881. Ouro Preto, Tip da Atualidade, 1881.

27.**Relatório, que ao Ilm. e Exm. Sr. Senador João Florentino Meira de Vasconcellos apresentou o Ilm. e Exm. Sr. Dr. José Francisco Neto, no ato de passar-lhe administração da Província de Minas Gerais, em 4 de Maio de 1881.** Ouro Preto: Tip. da Atualidade, 1881.

28.**Relatório que ao Ilm. e Exm. Sr. Conselheiro Cônego Joaquim José de Sant'Anna, 2.o vice-presidente apresentou o Ilm. e Exm. Sr. Senador João Florentino Meira de Vasconcellos, no ato de passar-lhe a administração da Província em 12 de dezembro de 1881.** Ouro Preto: Tip. da Atualidade, 1881.Relatório 1881.

29.**Fala com que o exm. sr. Dr. Teófilo Otoni dirigiu á Assembléia Provincial de Minas Gerais ao instalar-se a 1.a sessão da 24.a legislatura em 1.o e agosto de 1882.** Ouro Preto, Tip. de Carlos Andrade, 1882.

30.**Relatório que Ao Ilm. e Exm. Sr. Dr. Teófilo Otoni apresentou, ao passar-lhe a Administração no dia 31 de Março de 1882 o Exm. Sr. Conselheiro Cônego Joaquim José de Sant'Anna, 2.o Vice-Presidente da Província.** Ouro Preto: Tip. de Carlos Andrade, 1882.

31.**Fala que o exm. sr. Dr. Antonio Gonçalves Chaves dirigiu á Assembléia Legislativa Provincial de Minas Gerais, na 2.a sessão da 24.a legislatura em 2 de agosto de 1883**. Ouro Preto, Tipografia do Liberal Mineiro, 1883.

32.**Fala que o exm. sr. Dr. Antonio Gonçalves Chaves dirigiu á Assembléia Legislativa Provincial de Minas Gerais na 1.a sessão da 25.a legislatura em 1.o de agosto de 1884.** Ouro Preto, Tip. do Liberal Mineiro, 1884.

33. **Relatório com que o Exm. Sr. Dr. Olegário Herculano d'Aquino e Castro passou a administração da província de Minas Gerais ao 1º Vice-presidente Exm. Sr. Desembargador José Antônio Alves de Brito no dia 13 de Abril de 1885.** Ouro Preto: Typ. do Liberal Mineiro, 1885.

33.**Fala que o exm. sr. desembargador José Antonio Alves de Brito dirigiu á Assembléia Legislativa Provincial de Minas Gerais na 2.a sessão da 25.a legislatura em o 1.o de agosto de 1885.** Ouro Preto, Tip. do Liberal Mineiro, 1885.

34.**Fala que o Exm. Sr. desembargador José Antonio Alves de Brito dirigiu á Assembléia Legislativa Provincial de Minas Gerais na 2.a sessão da 25.a Legislatura em o 1.o de agosto de 1885**. Ouro Preto; Tip. do Liberal Mineiro, 1885.

35.**Fala que o exm. sr. desembargador Francisco de Faria Lemos dirigiu á Assembléia Provincial de Minas Gerais na primeira sessão da vigésima sexta legislatura em 4 de maio de 1886.** Ouro Preto, Tip. do Vinte de Agosto, 1886.

36.**Minas Gerais(Província) Presidente(Machado Portella) Relatório...** 13 Abr. 1886.

37.**Fala que o exm. sr. Dr. Carlos Augusto de Oliveira Figueiredo dirigiu á Assembléia Provincial de Minas Gerais na segunda sessão da vigésima sexta legislatura em 5 de julho de 1887.** Ouro Preto, tip. de J. F. de Paula Castro, 1887.

38.**Relatório que ao Exm. Sr. Dr. Antonio Teixeira de Souza Magalhães, 1.o Vice-Presidente da Província de Minas Gerais, apresentou o Exm. Sr. Desembargador Francisco de Faria Lemos, ao passar-lhe a Administração da mesma Província, em o 1.o de janeiro de 1887.** Ouro Preto: Tip. de J. F. de Paula Castro, 1887.

39.**Relatório que ao Ilm. e Exm. Sr. Dr. Luiz Eugenio Horta Barbosa apresentou o 1.o Vice-Presidente Dr. Antonio Teixeira de Souza Magalhães ao passar-lhe a administração da Província em 20 de agosto de 1887.** Ouro Preto: Tip. de J. F. de Paula Castro, 1887.

40.**Fala que á Assembléia Provincial de Minas Gerais dirigiu o exm. sr. Dr. Luiz Eugenio Horta Barbosa, presidente da província, ao instalar-se a primeira sessão da vigésima sétima legislatura em 1.o de junho de 1888.** Ouro Preto, Tip. de J. F. de Paula Castro, 1888.

41.**Relatório com que o Exm. Sr. Barão de Camargos, 1.o vice-presidente da província de Minas Gerais, entregou a administração da mesma ao Exm.[sic] Antonio[sic] no dia 7 de setembro de 1888.**

42.Fala **que á Assembléia Legislativa Provincial de Minas Gerais dirigiu por ocasião da instalação da 2.a sessão da 27.a legislatura em 4 de junho de 1889 o 1.o vice-presidente da província, Dr. barão de Camargos.** Ouro Preto, Tip. de J. F. de Paula Castro, 1889.

ANEXOS

ANEXO A - RECEITA ORÇADA E RECEITA ARRECADADA NO PERÍODO.

Exercícios	Receita Orçada*	Receita** Arrecadada	Diferença para mais	Diferença para menos
1871-1872		1,578:251$634		
1872-1873	1,546:180$000	1,836:972$570	290:792$570	
1873-1874	1,635:460$000	1,802:289$011	166:829$011	
1874-1875	1,651:640$000	2,264:241$098	612:601$098	
1875-1876	2,104:140$000	2,118:279$535	14:139$535	
1876-1877	2,220:880$000	2,171:416$470		49:463$530
1877-1878	2,572:829$000	2,172:833$819		399:995$181
1878-1879	2,617:420$000	2,615:199$201		2:220$799
1879-1880	2,630:740$000	2,564:325$871		66:414$129
1880-1881	2,764:510$000	3,082:103$068	317:593$068	
1881-1882	2,705:650$000	2,759:811$255	54:161$255	
1882-1883	2,881:040$000	3,219:078$606	338:038$606	
1883-1884	3,048:940$000	2,988:179$496		60:760$504
1884-1885	3,272:740$000	3,628:192$404	355:452$404	
1885-1886	3,302:240$000	3,632:215$739	329:975$739	
1886-1887	3,410:200$000	3,865:950$250	455:750$250	
1889	3,697:500$000			
1890	3,951:500$000			

*Leis Orçamentárias da província de Minas Gerais.
** Relatórios dos Presidentes da Província de Minas Gerais e Relatórios da Diretoria da Fazenda da Província de Minas Gerais. Os valores da receita arrecadada são os referentes à receita ordinária da província, proveniente unicamente de impostos.

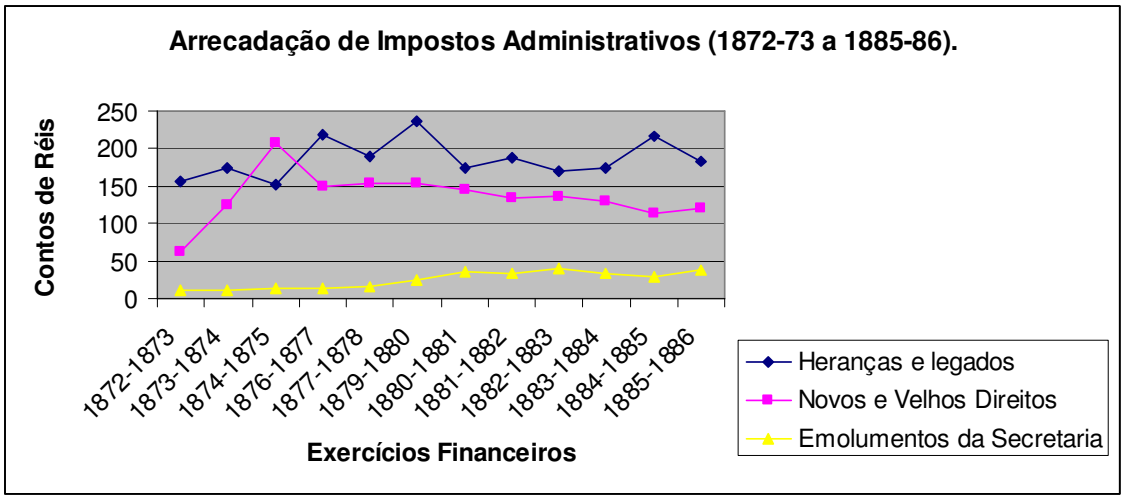
(a) Nos primeiros exercícios da década de 1870, não aparecem o cálculo da receita orçada. Apenas aparecem os impostos que a lei manda arrecadar. As informações sobre a receita orçada nos exercícios de 1872-73, 1873-74 e 1874-75 foram respectivamente colhidas nos seguintes relatórios presidenciais: LISBOA, 1873; BELÉM, 1874 e VILA DA BARRA, 1876.

(b) Em alguns relatórios da diretoria de fazenda e da presidência da província, a receita apresentada é acrescida do valor de cobranças indevidas: 1871-1872 = 1,578:804$035 (contém 552$401 de cobranças indevidas) CHAVES, 1883. 1872-1873 = 1,837:381$939 (contém 409$369 de cobranças). BELÉM, 1874, CHAVES, 1883 e Diretoria da Fazenda, 1883. 1873-1874 = 1,803:785$436 (contém 1:496$425 de cobranças). Diretoria da Fazenda, 1875; CHAVES, 1883 e Diretoria da Fazenda, 1883. 1874-1875 = 2,266:241$098 (contém 2:225$444 de cobranças). VILA DA BARRA, 1876; Diretoria da Fazenda, 1876; CHAVES, 1883 e Diretoria da Fazenda, 1883. 1875-1876 = 2,121:821$088 (contém 3:213$553 de cobranças). CHAVES, 1883 e Diretoria da Fazenda, 1883. 1876-1877 = 2,275:170$764 (contém 3:754$294 de cobranças). SILVEIRA LOBO, 1878; CHAVES, 1883 e Diretoria da Fazenda, 1883. 1877-1878 = 2,176:976$170 (contém 4:142$351 de cobranças). CHAVES, 1883; Diretoria da Fazenda, 1883 e BARÃO DE CAMARGOS, 1889. 1878-1879 = 2,622:533$512 (contém 7:334$311 de cobranças). CHAVES, 1883; Diretoria da Fazenda, 1883. 1879-1880 = 2,570:714$874 (contém 6:389$003 de cobranças). CHAVES, 1883; Diretoria da Fazenda, 1883 e BARÃO DE CAMARGOS,

1889. 1880-1881 = 3,082:103$068 (contém 7:281$518 de cobranças). CHAVES, 1883; Diretoria da Fazenda, 1883. 1881-1882 = 2,764:378$033 (contém 4:566$778 de cobranças). CHAVES, 1883; Diretoria da Fazenda, 1883 e BARÃO DE CAMARGOS, 1889.

(c) Em alguns relatórios, os administradores e diretores da fazenda apresentavam o valor da receita ordinária e efetuavam o cálculo desta com saldo de exercícios anteriores, custas judiciárias e empréstimos da Caixa Econômica: 1871-1872 - 1,922:6401$150 [receita ordinária, empréstimos e saldos de exercícios anteriores] (GODOY, 1873); 1873-1874 – 2,589:075$238 [receita ordinária mais saldo de 1872 a 1873 (119:802$604) mais o suprimento do mesmo exercício (310:280$783) mais suprimento pago pelo exercício de 1873 a 1874 (184:091$200)]. Diretoria da Fazenda, 1875; 1874-1875 – 2,466:466$542 [receita ordinária mais empréstimos com a Caixa Econômica de 200:000$000]. VILA DA BARRA, 1876; Diretoria da Fazenda, 1876; SILVEIRA LOBO, 1878.; 1875-1876 – 2,540:279$535 [renda ordinária mais empréstimo (140:000$000) mais emissão de apólices da ferrovia Leopoldina (200:000$000).] SILVEIRA LOBO, 1878.; 1879-1880 – 2,846:325$871 [renda ordinária mais cobranças indevidas (6:389$003) mais empréstimo (275:550$000)]. VASCONCELLOS, 1881 e Diretoria da Fazenda, 1881.; 1880-1881 – 4,313:092$686 [renda ordinária mais cobranças indevidas (7:281$518) mais empréstimo (300:000$000) mais emissão de apólices para pagamento a ferrovias (693:901$177)] OTTONI, 1882.; Diretoria da Fazenda, 1882.; 1881-1882 – 3,856:098$033 [renda ordinária mais cobranças indevidas mais emissão de apólices (1,091:720$000)] CHAVES, 1883 e Diretoria da Fazenda, 1883.; 1882-1883 – 3,829:717$401 [renda ordinária mais cobranças indevidas (3:452$036) mais custas judiciárias (13:602$259) mais emissão de apólices (503:584$500)] CHAVES, 1884 e Diretoria da Fazenda, 1884.; 1884-1885 – 4,164:628$653 [renda ordinária mais juros pagos por diversos bancos sobre depósitos (8:441$446), mais custas judiciárias (13:804$435) mais cobranças indevidas (1:040$670) mais emissão de apólices (513:150$000)] LEMOS, 1887 e Diretoria da Fazenda, 1887.; 1885-1886 – 6,581;991$845 [renda ordinária mais renda não contemplada no art. 1º (22:137$711) mais emissão de apólices (1,078:665$000) mais subvenção restituída pela Companhia Bahia e Minas (144:000$000) mais receita da caixa de depósitos (199:184$799) mais suprimento dos exercícios de 1884-85 e 1886-87 (333:912$403) mais saldo recebido do de 1884-85 (1,171:876$193)]. FIGUEIREDO, 1887.

ANEXO B - RECEITA ORÇADA E RECEITA ARRECADADA COM IMPOSTOS ADMINISTRATIVOS.



Fontes: Leis Orçamentárias, Relatórios Presidenciais e Relatórios da Diretoria da Fazenda.

ANEXO C - GÊNEROS SUJEITOS AO IMPOSTO DE 3%.

Gêneros	**Quantidade**	**Preço**	**3%**
Aguardente	litro	$135	4
Carros	Cada um	120$000	3$600
Couçoeiras de jacarandá ou outras madeiras	Dúzia	64$000	1$920
Cerveja	Litro	$300	9
Cigarros	Milheiro	5$000	150
Cravos p ferraduras de animais	Cento	$800	24
Fumo	Quilograma	$400	12
Dito picado	<<	2$000	60
Ferraduras	Cento	20$000	600
Liteiras	Cada uma	160$000	4$800
Mel de fumo	Quilograma	1$668	50
Pólvora	<<	$880	26
Pano de algodão	Metro	$168	5
Dito riscado	<<	<<	5
Rapaduras	Cada uma	$100	3
Redes	<<	5$000	150
Selas ou selins	<< um	20$000	600
Sola	<< meio	5$000	150
Tabaco	Quilograma	$750	22
Toucinho, banha, carne de porco	<<	$434	13
Vinagre	Litro	$200	6
Velas de cera	Quilograma	2$400	72

Fonte: Leis Orçamentárias. **Lei n. 2892 de 1882**.

ANEXO D - GÊNEROS SUJEITOS AO IMPOSTO DE 6%.

Gêneros	**Quantidade**	**Preço**	**6%**
Cristal branco, ou de outra qualidade	Quilograma	500	30
Cevada	<<	500	30
Fumo em folha	<<	500	30
Gengibre	<<	300	30
Gado cabrum	Cada cabeça	1$668	18
Dito cavalar	<< <<	50$000	3$000
Dito lanígero	<< <<	1$668	100
Dito muar	<< <<	66$668	4$000
Dito vacum	<< <<	36$000	2$160
Dito suíno	<< <<	15$000	900
Galinhas	<< uma	334	20
Dita d'Angola	<< <<	334	20
Pedras de ametista	Quilograma	5$000	300
Topázios	<<	5$400	324
Ditas preciosas, exceto o diamante	<<	10$000	600
Paus para dormentes, até 1m,22 de dimensão	Dúzia	12$000	720
Ditos de maior dimensão	<<	24$000	1$440
Queijos	Quilograma	$500	30
Taboas	Cada uma	1$000	60

Fonte: Palácio do Governo em Ouro Preto, 7 de Novembro de 1882. Teófilo Ottoni.

ANEXO E - Índice Geral das empresas de ferrovias da província de Minas Gerais, cujos contratos estão em vigor. Relatório de 1882.

Ferrovias	Direção das estradas						Nomes dos concessionários	Data contratos	Leis provinciais	Concessões (Subvenções ou garantias de juros)	Pagos
		ET*	EC*	E*	NE*	T*					
Leopoldina	**Do Porto Novo do cunha a Cataguases, com um ramal para a cidade de Leopoldina**	**117.256**				**117.256**	**Engenheiro Antonio Paulo de Mello Barreto**	**1872**	**1.835 de 1871 e 2.161 de 1875**	**Subvenção de 9:000$000**	**1,055:304$030**
Leopoldina	**De Cataguases a Ponte Nova**	**121.810**			**65.000**	**176.610**	**Dr. Nominato José de Souza Lima e coronel José Vieira de Ressade e Silva.**	**1875**	**2.182 de 1875**		
Norte de Minas	Da Ponte Nova, seguindo pelos municípios de Santa Bárbara, Itabira, Conceição, Serro, S. João Batista e Minas Novas, a terminar no ponto navegável do Jequitinhonha, no município de Araçuaí.	<<	<<	<<	450.000	450.000	Companhia Leopoldina	1876	2.180 e 1876	GJ até 9% sobre ocapital maximo de 20,000:000$000	
Pirapetinga	**Da estação de Volta Grande, na Estrada Leopoldina, à Santana do Pirapetinga.**	**31.250**	**<<**	**<<**	**<<**	**31.250**	**Major Antonio Alves Pereira da Silva, e depois o capitão Francisco de Paula Villas Boas.**	**1876**	**2.790 de 1882**	**Subvenção de 9:000$000**	**281:259$000**
Aventureiro	Da estação da Volta Grande, na Estrada Leopoldina, no arraial do Santo Antonio do Aventureiro.	<<	<<	20.480	21.520	42.000	Crispim de Oliveira Costa, Antonio Tavares Batos e engenheiro José Ribeiro da Silva Pirajá.	1879 e 1881	2.182 de 1875	GJ de 1% sobre o capital maximo de 780:000$	
Alto Muriaé	Da estação do Recreio, na Estrada Leopoldina, passando por S. Francisco do Capivara, a terminar em S. Francisco do Glória.	<<	29.060	91.260	28.800	148.250	Dr. Custódio José da Costa Cruz.	1879	2.452 de 1878	Subvenção de 9:000$, ou GJ de 7% sobre o capital maximo de 2,690:000$000	
União-Mineira	**Da Serraria ao Pomba nas suas imediações, passando pelo Espírito Santo e S. João Nepomuceno, com um ramal para o Mar de Hespanha.**	**32.000**	**28.000**	**46.000**	**<<**	**156.080**	**Engenheiro Pedro Betim Paes Leme e Francisco Ferreira de Assis Fonseca**	**1878 1880 1881.**	**2.224 de 1875, 2.466 de 1879, 2.576 de 1879**	**GJ de 7% sobre o capital maximo de 3,000:000$000**	**319:987$835**
Rio Novo	De ponto mais conveniente da Estrada União-Mineira à cidade do Rio Novo.	<<	<<	5.800	<<	5.800	Engenheiro Eduardo Mendes Limoeiro e Ernesto Betim Paes Leme.	1881	540 de 1851 e 1.009 de 1859.		
Juiz de Fora e Piau	De Juiz de Fora ao distrito do Piau	<<	15.000	68.400	<<	163.400	José Manoel Pacheco e Francisco Antônio Brandi.	1880	549 de 1851, 1.039 de 1859 e 1.275 de 1881.		
Rio Verde	Da estação do Cruzeiro, na Estrada de ferro D. Pedro II, à freguesia de Três Corações do Rio Verde	<<	15.000	88.400	<<	163.400	Dr. José Vieira Couto de Magalhães	1875	2.062 de 1874 e 2.253 de 1878	GJ de 4% sobre o capital maximo de 14.000:000$000	
Oeste	**Do Sítio, na Estrada de D. Pedro II, ao ponto em que começa a ser navegável a rio Grande.**	**93.196**	**<<**	**<<**	**118.090**	**209.190**	**Engenheiro Luiz Augusto de Oliveira**	**1873**	**1.914 de 1872, 1.983 e 2.398 de 1877.**	**GJ de 7% sobre 4.000:000$000 no maximo, ou subvenção quilométrica de 9;000$000**	**892:764$000**
Oliveira	De S. João del Rei à Oliveira.	<<	<<	<<	128.090	128.090	José das Chagas Andrade e outras.	1881 1882	2.525 de 1880 e 2.853 e 1881	GJ de 7% sobre o capital de 4,000:000$000	
Pitangui	De ponto mais conveniente da Estrada de ferro D. Pedro II, no vale do Paraopeba, à ponte do Miranda, nas proximidades de Pitangui.	<<	<<	<<	226.000	226.000	Franctiver José Pedro Lessa	1881	2.795 de 1881	GJ 7% sobre capital de 9,000;000$000	
Patos	De ponto terminal da Estrada de ferro de Pitangui e suas imediações, ao município de Santo Antonio dos Patos, no lugar onde começa a ser navegável o Rio Paranaíba.	<<	<<	<<	300.000	300.000	Engenheiro Estevão Ribeiro de Assis Rezende.	1882	2.812 de 1881	GJ 7% sobre 8,000;000$000	
Itabira	De Ouro Preto, passando por Mariana e Santa Bárbara, à cidade de Itabira.	<<	<<	<<	151.000	151.000	Pearson Morisson	1873	1.762 de 1871	GJ 7% sobre 2,500:000$000	

Ponte Nova	Da cidade de Mariana a terminar no município de Ponte Nova.	<<	<<	<<	72.000	72.000	Tenente coronel Carlos Gabriel andrade, coronel Francisco Ferreira Alves e Dr. Francisco de Paula Ferreira e Costa.	1880	540 de 1851 e 1.009 de 1859.		
Manhuaçú	Partindo da cidade de Ponte Nova e passando pela vila de S. Lourenço de Manhuaçu, ou outro ponto conveniente, a entroncar na estrada de ferro Espírito-Santense, em Natividade.	<<	<<	<<	350.000	350.000	Engenheiro João Batista de Castro e Aurélio Vaz de Mello	1882	2.813 de 1881	GJ 7% sobre 10,000:000$000	
Bahia e Minas	De Philadelphia às divisas desta provincia com a da Bahia, em direção ao porto de Caravelas				328.000	328.000	Engenheiro Miguel de Teive e Argollo	1880	2.473 de 1878	Subvenção quilométrica de 9:000$000	
Jequitinhonha	Do lugar denominado Italiano a terminar na Cachoeira das Panelas, nas margens do Jequitinhonha.				195.000	195.000	Tenente coronel Gentil José de Castro.	1881 1881	540 de 1851, 1.009 de 1859 e 2.780 de 1881.	Subvenção quilométrica de 9:000$000	
		441.512	172.000	275.226	2,410.520	3,299.252					2,540:315$833
Fonte: Diretoria Geral das Obras Públicas. Ouro Preto, 5 de Julho de 1882. Lauro Arther. Quadro n. 2. In: Relatório Anexo ao relatório de 1882ª. P. 195.											

* ET – Estrada em Tráfego (quilômetros). ; EC – Estrada em construção (quilômetros); E – Quilômetros estudados; NE – Quilômetros não estudados; T – Total em quilômetros.

Observações: Leolpoldina – de Cataguases a Ponte Nova: a distancia de 65 quilômetros é aproximada. Este trecho é que consttitui a Estrada de Ferro do Rio Doce. Por causa do ponto de entroncamento, a que houve a questão que está no domínio público, resultando a promulgação de Decreto n. 7951 de 31 de Outubro de 1878, que declarou estrada geral para o serviço do Estado a linha de Porto Novo do Cunha ao Jequitinhonha. Em vista desse Decreto o de n. 7112 de 14 de Dezembro de mesmo ano, a Companhia Leopoldina construiu a estrada de S. Geraldo, não sendo a província concorrido com auxilio pecuniário algum.

Norte de Minas: A distancia foi tomada pelo mapa de Gerber, não incluindo-se um terço para desenvolvimento.

De Piratininga: Na quantia paga não está incluído a dos juros descontados.

Auto Muriaé: A companhia optou pela subvenção. Na estrada estudada indiciu-se parte da dos estudos da Estrada Leste de minas (do Capitava ao Glória), os quais foram aprovados pela clausula 37ª do ocntrato. A execução não estudada é aproximada. Esta estrada confundia-se em grande parte com a do Leste de Minas. e por isso teve lugar a fusão dos privilégios, aprovada pelo citado ocntrato.

Rio Novo: os estudos ainda não foram aprovados. Para este ramal a provincia não concorre com auxilio algum peucniario.

Juiz de Fora ao Piau: A lei n. 2750 de 1881 concedeu a esta estrada garantia de juros de 7% sobre o capital maximo de 800:000$000, durante doas anos; mas ainda na~ofoi firamdo o respectivo aditamento ao contrato.

Rio Verde: nas estações dadas incluiu-se também a compreendida no territoiro paulista.

Oeste: a companhia opotou pela subvenção. Pela citada lei n. 2398 foi disposto que a companhia perderá os favores do contrato quanto à 2ª seção de S. João del Rei ao ponto navegável do Rio Grande, se não construí-la dentro do prazo estipulado. A extensão não estudada é aproximada.

Pitangui; A extensão foi dada pelo concessioanrio.

Patos: idem.

Itabira: idem, pelo engenheiro Raposo.

Ponte Nova: É aproximada a extensão. Não tem auxílio pecuniário.

Bahia e Minas: ainda não foram apresentados os estudos. Consta, porém, que estão adiantados. A extensão é aproximada.

Jequitinhonha: É a distancia mencionada nos estudos preliminares apresentados pelos concessionário, os quais estão aprovados. Conforme, porém, declarou o mesmo concessionário em seu primeiro requerimento, a extensão é de 67 k, aproximadamente, e que está de acordo com o mapa de Gerber.

ANEXO F - Demonstrativo da Receita Orçada e da Receita Arrecadada da Província de Minas Gerais.

Composição da receita		**1872-1873**	**1873-1874**	**1874-1875**	**1875-1876**	**1876-1877**
3% exportação de gêneros manufaturados	Orçado				137:000$000	128:000$000
	Arrecadado	**131:334$413**	**114:380$625**	**109:231$993**	**não tem a arrecadação**	**92:503$524**
3,5% ou 4% do café	Orçado				500:000$000	426:900$000
	Arrecadado	**455:300$083(3,5%)**	**259:616$074(3,5%)**	**625:100$004**		**519:490$346**
6% exportação gêneros produção criação	Orçado				210:000$000	202:790$000
	Arrecadado	**212:509$824**	**203:348$456**	**194:423$880**		**196:247$601**
Engenhos	Orçado				72:000$000	60:000$000
	Arrecadado	**81:560$000**	**71:410$000**	**73:780$000**		**70:342$000**
Casas de negócios	Orçado				82:000$000	84:360$000
	Arrecadado	**97:734$000**	**93:804$610**	**93:800$000**		**102:055$000**
Volumes portáteis	Orçado				600$000	490$000
	Arrecadado	**820$000**	**720$000**	**3:100$000**		**2:530$000**
Taxas itinerárias	Orçado				372:000$000	358:640$000
	Arrecadado	**336:759$590**	**301:122$220**	**332:622$140**		**317:557$520**
Passagens de rios	Orçado				10:000$000	9:150$000
	Arrecadado	**8:916$490**	**4:804$610**	**2:622$920**		**500$700**
Heranças e legados	Orçado				180:000$000	187:120$000
	Arrecadado	**156:808$000**	**174:401$850**	**152:670$135**		**218:930$976**
Novos e velhos direitos	Orçado				183:000$000	183:000$000
	Arrecadado	**62:795$751**	**126:777$100**	**208:340$546**		**149:246$798**
Emolumentos Secretaria	Orçado				20:000$000	17:190$000
	Arrecadado	**12:945$751**	**12:029$940**	**14:622$535**		**13:584$099**
Transferência escravos	Orçado				182:000$000	340:000$000
	Arrecadado	**192:160$245**	**380:481$985**	**362:519$820**		**270:856$292**
Comércio de escravos	Orçado				6:000$000	12:000$000
	Arrecadado			**49:000$000**		**24:000$000**
Escravos em serviço de mineração	Orçado				2:000$000	1:940$000
	Arrecadado	**1:944$000**	**1:834$000**	**1:596$000**		**1:288$000**
Juros das apólices	Orçado				240$000	
	Arrecadado	**240$000**	**240$000**	**240$000**		
Multas	Orçado				2:400$000	2:170$000
	Arrecadado	**2:369$750**	**3:094$706**	**9:761$966**		**19:986$072** multas e juros
Reposições e Restituições	Orçado				7:000$000	5:820$000

	Arrecadado	**5:656$801**	**5:646$962**	**4:856$780**		**2:497$935**
Renda extraordinária	Orçado				18:500$000	17:510$000
	Arrecadado	**9:628$272**	**24:023$599**	**8:416$780**		**15:879$406**
Dívida Ativa	Orçado				66:000$000	
	Arrecadado	**67:490$075**	**24:552$884**	**17:332$166**		**676$505**
Cobranças indevidas	Orçado					
	Arrecadado	**409$369**	**1:496$425**	**2:225$444**		**3:754$294**
Imposto Predial	Orçado					50:000$000
	Arrecadado			**3$300**		**53:903$700**
Vendas de bilhetes de loterias	Orçado					400$000
	Arrecadado					**260$000**
Veículos na estrada Paraibuna	Orçado					1:000$000
	Arrecadado					**680$000**
Selo de patentes da Guarda Nacional	Orçado					5:000$000
	Arrecadado					**$**
Auxílio do cofre geral à força policial	Orçado					40:000$000
	Arrecadado					**39:999$996**
Direito sobre o Ouro	Orçado					36:000$000
	Arrecadado					**$**

CONTINUAÇÃO ANEXO F - Demonstrativo da Receita Orçada e da Receita Arrecadada da Província de Minas Gerais.

Composição da receita		**1877-1878**	**1878-1879**	**1879-1880**	**1880-1881**	**1881-1882**
3% exportação de gêneros manufaturados	Orçado	145:540$000	125:540$000	115:000$000	100:000$000	100:000$000
	Arrecadado	**108:236$655**		**98:078$884**	**96:168$586**	**87:337$927**
3,5% ou 4% do café	Orçado	514:000$000	600:000$000	650:000$000	800:000$000	720:000$000
	Arrecadado	**487:854$470(3,5%)**		**562:194$076**	**1,060:868$191**	**941:305$890**
6% exportação gêneros produção criação	Orçado	250:750$000	215:000$000	205:000$000	240:000$000	250:000$000
	Arrecadado	**193:799$977**		**264:192$625**	**241:335$993**	**220:580$462**
Engenhos	Orçado	60:000$000	70:000$000	74:000$000	72:800$000	93:000$000
	Arrecadado	**70:072$000**		**79:079$500**	**73:358$000**	
Casas de negócios	Orçado	96:000$000	100:000$000	105:000$000	101:200$000	105:000$000
	Arrecadado	**101:999$000**		**104:648$000**	**102:643$000**	**205:088$000**
Volumes portáteis	Orçado	1:600$000	2:500$	3:200$000	2:770$000	2:225$000
	Arrecadado	**2:040$000**		**2:120$000**	**2:730$000**	
Taxas itinerárias	Orçado	415:000$000	415:000$000	400:000$000	495:000$000	450:000$000
	Arrecadado	**337:775$510**		**506:622$575**	**583:879$213**	**521:553$046**
Passagens de rios/pedágio	Orçado	5:500$000	800$000	800$000	800$000	600$000
	Arrecadado	**312$690**		**259$244**	**238$454**	**3:769$226**
Heranças e legados	Orçado	188:000$000	212:000$000	240:000$000	224:500$000	200:000$000
	Arrecadado	**190:703$226**		**236:438$829**	**174:271$570**	**188:062$167**
Novos e velhos direitos	Orçado	192:000$000	150:000$000	176:000$000	150:000$000	160:000$000
	Arrecadado	**154:120$646**		**153:345$200**	**146:841$294**	**133:300$294**
Emolumentos Secretaria	Orçado	14:399$000	8:580$000	15:000$000	15:000$000	20:000$000
	Arrecadado	**15:393$530**		**24:216$716**	**35:754$511**	**33:777$827**
Transferência escravos	Orçado	390:000$000	390:000$000	330:000$000	300:000$000	340:000$000
	Arrecadado	**363:242$798**		**357:852$610**	**360:385$139**	**247:046$055**
Comércio de escravos	Orçado	50:000$000	50:000$000	50:000$000	35:000$000	35:000$000
	Arrecadado	**33:000$000**		**33:000$000**	**46:000$000**	**18:000$000**
Escravos em serviço de mineração	Orçado	1:800$000	1:300$000	1:500$000	1:700$000	1:940$000
	Arrecadado	**1:804$000**		**1:636$000**	**1:268$000**	**1:306$000**
Juros das apólices	Orçado	240$000	240$000	240$000	240$000	240$000
	Arrecadado	**$**		**$**	**240$000**	**240$000**
Multas	Orçado	5:000$000	5:000$000	8:000$000	10:860$000	14:000$000
	Arrecadado	**4:093$386**		**10:955$222**	**11:918$556**	**11:999$214**
Reposições e Restituições	Orçado	6:000$000	6:000$000	5:000$000	5:000$000	5:000$000

	Arrecadado	**6:009$387**		**4:908$403**	**3:813$240**	**20:856$133**
Renda extraordinária	Orçado	14:000$000	14:000$000	14:000$000	600$000	$
	Arrecadado	**511$290**		**546$030**	**720$217**	**945$670**
Dívida Ativa	Orçado	40:000$000	40:000$000	75:000$000	80:000$000	40:000$000
	Arrecadado	**12:129$338**		**29:188$848**	**18:849$213**	**11:646$135**
Imposto Predial	Orçado	70:000$000	70:000$000			
	Arrecadado	**48:000$000**				
Vendas de bilhetes de loteria	Orçado	200$000	200$000	200$000	240$000	200$000
	Arrecadado	**220$000**		**120$000**	**340$000**	**188$000**
Veículos na estrada do Paraibuna	Orçado	1:000$000	$			960$000
	Arrecadado	**1:460$000**				
Selo de patentes da Guarda Nacional	Orçado	5:000$000	5:000$000	6:000$000	6:000$000	6:000$000
	Arrecadado	**$**		$	**34:614$000**	**16:769$204**
Auxílio do cofre geral à Força Policial	Orçado	40:000$000	40:000$000	40:000$000	40:000$000	40:000$000
	Arrecadado	**39:999$96**		**39:999$996**	**39:499$992**	**39:499$992**
Direito sobre o Ouro	Orçado	50:000$000	80:000$000	70:000$000	36:000$000	30:000$000
	Arrecadado	**$**		**4:254$421**	**$**	**1:286$565**
Extração de Loterias	Orçado	16:800$000	16:800$000	16:800$000	16:800$000	16:800$000
	Arrecadado	**$**		**$**	**$**	**$**
Imposto sobre o Sal	Orçado			30:000$000	30:000$000	40:000$000
	Arrecadado			**50:428$692**	**45:865$302**	**41:642$640**
Passagens nas ferrovias subvencionadas	Orçado					35:000$000
	Arrecadado					**13:604$807**

CONTINUAÇÃO ANEXO F - Demonstrativo da Receita Orçada e da Receita Arrecadada da Província de Minas Gerais.

Composição da receita		**1882-1883**	**1883-1884**	**1884-1885**	**1885-1886**	**1886-1887**
3% exportação de gêneros manufaturados	Orçado	100:000$000	93:000$000	92:000$000	110:000$000	110:000$000
	Arrecadado	**100:756$690**	**97:485$955**	**115:015$798**	**113:862$931**	
3,5% ou 4% do café	Orçado	900:000$000	950:000$000	1,100:000$000	1,100:000$000	1,225:000$000
	Arrecadado	**1,261:926$615**	**874:374$693**	**1,389:928$858**	**1,406:463$400**	
6% exportação gêneros produção e criação	Orçado	250:000$000	242:000$000	347:000$000	400:000$000	400:000$000
	Arrecadado	**298:270$551**	**387:812$550**	**385:044$636**	**388:138$177**	
Imposto de indústrias e profissões	Orçado	260:000$000	300:000$000	250:000$000	250:000$000	250:000$000
	Arrecadado	**247:007$500**	**263:496$000**	**261:481$000**	**276:298$500**	
Taxas itinerárias	Orçado	550:000$000	580:000$000	600:000$000	700:000$000	700:000$000
	Arrecadado	**548:205$486**	**633:092$381**	**695:154$733**	**726:172$663**	
Passagens de rios/pedágio	Orçado	1:000$000	$	1:000$000	1:500$000	1:500$000
	Arrecadado	**798$639**	**1:240$358**	**4:103$034**	**4:629$205**	
Heranças e legados	Orçado	200:000$000	200:000$000	200:000$000	160:000$000	180:000$000
	Arrecadado	**169:958$550**	**174:783$877**	**217:379$055**	**183:250$939**	
Novos e velhos direitos	Orçado	150:000$000	147:700$000	141:000$000	141:000$000	134:000$000
	Arrecadado	**136:142$075**	**130:490$452**	**113:854$918**	**120:809$453**	
Emolumentos Secretaria	Orçado	25:000$000	33:000$000	33:000$000	33:000$000	36:000$000
	Arrecadado	**40:821$434**	**33:998$617**	**29:793$346**	**39:034$050**	
Transferência de escravos	Orçado	205:000$000	220:000$000	220:000$000	130:000$000	80:000$000
	Arrecadado	**214:441$324**	**160:052$401**	**114:639$781**	**115:429$174**	
Comércio de escravos	Orçado	20:000$000	15:000$000	5:000$000	1:000$000	1:000$000
	Arrecadado	**7:000$000**	**1:000$000**	**2:000$000**	**$**	
Escravos em serviço de mineração	Orçado	1:600$000	1:500$000	1:500$000	1:000$000	1:000$000
	Arrecadado	**1:286$000**	**1:094$000**	**1:058$250**	**840$000**	
Juros das apólices	Orçado	240$000	240$000	240$000	240$000	200$000
	Arrecadado	**240$000**	**240$000**	**240$000**		
Multas	Orçado	10:000$000	14:000$000	12:000$000	10:000$000	10:000$000
	Arrecadado	**13:642$105**	**11:246$605**	**7:287$701**	**7:826$405**	
Reposições e restituições	Orçado	6:000$000	5:000$000	5:000$000	10:000$000	10:000$000
	Arrecadado	**5:740$048**	**22:539$894**	**7:075$830**	**7:118$895**	
Renda extraordinária	Orçado	5:000$000	500$000	500$000	1:000$000	5:000$000
	Arrecadado	**1:224$692**	**6:299$342**	**3:915$530**	**1:930$127**	
Dívida Ativa	Orçado	30:000$000	30:000$000	30:000$000	20:000$000	20:000$000

	Arrecadado	**14:695$514**	**30:000$000**	**28:810$913**	**14:940$827**	
Vendas de bilhetes de loteria	Orçado	200$000	1:000$000	$	$	$
	Arrecadado	**20$000**				
Veículos na estrada do Paraibuna	Orçado	1:000$000	1:000$000	$	$	$
	Arrecadado					
Selo de patentes da Guarda Nacional	Orçado	6:000$000	20:000$000	20:000$000	10:000$000	12:000$000
	Arrecadado	**21$778$370**	**16:204$620**	**6:528$180**	**5:688$060**	
Auxílio do cofre geral à força policial	Orçado	40:000$000	40:000$000	49:500$000	39:500$000	39:500$000
	Arrecadado	**39:499$992**	**39:499$992**	**39:499$992**	**39:499$994**	
Direito sobre o Ouro	Orçado	$	25:000$000	25:000$000	14:000$000	14:000$000
	Arrecadado	**1:918$745**	**1:822$326**	**2:468$474**	**3:006$180**	
Extração de loterias	Orçado	$	$	$	$	$
	Arrecadado	**$**	$	**$**	**$**	**$**
Imposto sobre o Sal	Orçado	$	50:000$000	50:000$000	60:000$000	50:000$000
	Arrecadado	**58:961$760**	**50:933$800**	**57:261$720**	**64:337$720**	
Passagens nas ferrovias subvencionadas	Orçado	40:000$000	40:000$000	50:000$000	50:000$000	58:000$000
	Arrecadado	**30:936$086**	**39:094$544**	**49:268$775**	**64:077$238**	
Imposto sobre herança em linha reta	Orçado		40:000$000	40:000$000	50:000$000	50:000$000
	Arrecadado	**3:005$032**	**11:846$076**	**29:820$122**	**47:621$801**	
Herança pessoas residentes fora do Império	Orçado		$	$	$	3:000$000
	Arrecadado			**13:124$036**		
Contratos ferrovias e engenhos centrais	Orçado			10:000$000	10:000$000	20:000$000
	Arrecadado			**6:300$000**	**$**	

Fonte: Leis Orçamentárias; Relatórios e Falas Presidenciais e da Diretoria da Fazenda Provincial de Minas Gerais.