

AS TRANSFORMAÇÕES DO SETOR AÇUCAREIRO NA ZONA DA MATA MINEIRA E A CONSTRUÇÃO DO ENGENHO CENTRAL RIO BRANCO, NO FINAL DO SÉC. XIX

Lincoln Gonçalves Rodrigues¹

RESUMO

A instalação de engenhos centrais no Brasil, no final do séc. XIX representou uma tentativa de modernização do setor açucareiro e uma busca pela retomada do mercado mundial. Assim, o artigo visa destacar as mudanças estruturais na zona da Mata mineira, a partir de 1830, sua relação com o crescimento da produção açucareira e do mercado interno, e destes com a instalação do Engenho Central Rio Branco, em 1885. Procura ainda, destacar a importância dos pequenos engenhos, a modernização do setor de transportes e os incentivos estatais, à atividade açucareira. Dessa forma, investiga a história do açúcar na zona da Mata mineira e de como a região se tornou a maior produtora do gênero, no Estado de Minas Gerais, no final do séc. XIX.

Palavras-chave: agroindústria do açúcar; Minas Gerais; Zona da Mata; engenho central; modernização.

ABSTRACT

The installation of central mills in Brazil at the end of the century. The 19th century represented an attempt to modernize the sugar sector and also a search for the recovery of the world market. Thus, the article aims to highlight the structural changes in the Mata area of Minas Gerais, from 1830 onwards, their relationship with the growth of sugar production and the domestic market, and of these with the installation of the Engenho Central Rio Branco, in 1885. It also seeks, highlight the importance of small sugar mills, the modernization of the transport sector and state incentives for the sugar industry. In this way, it investigates the history of sugar in the Mata region of Minas Gerais and how the region became the largest producer of its kind, in the State of Minas Gerais, at the end of the 20th century. XIX.

Keywords: sugar agroindustry; Minas Gerais; Zona da Mata; central mill; modernization.

¹ Doutorando do Programa de Pós-graduação em História pela Universidade Federal de Ouro Preto – UFOP – PPGHIS. E-mail: lincoln.rodrigues@aluno.ufop.edu.br.

A construção de engenhos centrais em Minas Gerais esteve relacionada à política de apoio à modernização do setor açucareiro. Entre 1875 e 1909, o governo imperial promoveu uma série de ações de incentivos a partir da publicação do Decreto Legislativo nº 2.687. A ação do Governo caracterizou-se pela intervenção estatal e pelo protecionismo agrícola. Todavia, em Minas, a publicação do referido decreto proporcionou poucas mudanças em função do critério de distribuição dos incentivos no setor por estar associado à quantidade de açúcar exportado no exterior. Sendo assim, tal condição não permitiu relacionar a província mineira ao grupo das províncias produtoras de açúcar que seriam beneficiadas, como podemos ler no Decreto abaixo:

DECRETO (L) 2.687, de 6 de novembro de 1875.

Autoriza o Governo para conceder, sob certas cláusulas, ao Banco de Crédito Real que se fundar segundo o plano da Lei n. 1.237 de 24 de setembro de 1864, garantia de juros e amortizações de suas letras hipotecárias, e bem assim garantir juros de 7% às companhias que se propuserem a estabelecer engenhos centrais para fabricar açúcar de cana.

Hei por bem sancionar e mandar que se execute a seguinte Resolução da Assembléia Geral:

Art. 2º É autorizado o Governo para garantir juros de 7% ao ano, até o capital realizado de trinta mil contos de réis (30.000:000\$000) às companhias que se propuserem a estabelecer engenhos centrais para fabricar açúcar de cana, mediante o emprego de aparelhos e processos modernos os mais aperfeiçoados.

§ 2º Na execução desta lei o Governo procederá de modo que o estabelecimento de engenhos centrais se distribua pelas províncias em que se cultiva a cana, e segundo a importância relativa de cada uma neste gênero de indústria, demonstrando pela quantidade do açúcar exportado.

A ação do Governo, em favor da modernização do setor açucareiro, marcada pela concessão e implantação de engenhos centrais, modernizou, sobretudo, o setor fabril e não o da produção e transporte (Araújo, 2002).

Roberta Meira (2007), ao investigar a política econômica do Governo Imperial, no final do séc. XIX, informa-nos sobre a necessidade de reestruturação técnica das unidades açucareiras era uma realidade. Mas, grande parte desses senhores discordava quanto ao modelo de reforma Estatal e muitos não acreditavam na modernização do setor, a partir da construção de Engenhos Centrais. Segundo a autora, a unidade existente entre os senhores da açucarocracia nordestina estava no esforço político. A historiografia se diverge entre a sujeição e a resistência da açucarocracia brasileira, frente às transformações no mercado externo de açúcar. Por trás da dicotomia

resistência/submissão, existem discordância quanto ao grau de representatividade política dos senhores de engenho (Barros, 2007) e um ponto importante a ser considerado na análise do processo histórico de instalação dos engenhos é a influência do regionalismo na política nacional.

Na concepção da pesquisadora, as diferenciações existentes entre as mais importantes províncias produtoras, como a de Pernambuco, São Paulo e Rio de Janeiro, estão relacionadas ao tipo de mercado, ao capital investido na montagem dos engenhos centrais, em função do subsídio disponibilizado pelo Governo Imperial a cada província, e às relações de trabalho estabelecidas na fábrica e no campo, além da importância dada pelos governos locais à produção de derivados de cana-de-açúcar.

No que se refere à produção e a modernização do setor açucareiro, em Minas Gerais, no final séc. XIX, Roberta Meira (2007) relaciona o desenvolvimento dessa atividade a algumas transformações importantes ocorridas na província, dentre as quais destacamos: o desenvolvimento da economia cafeeira, o crescimento demográfico e as mudanças na estrutura de transporte. Para a autora, existe uma correlação entre o crescimento do mercado interno mineiro, o predomínio da economia cafeeira, na região sul da província, e o desenvolvimento econômico de atividades secundárias.

Dessa forma, o desenvolvimento da atividade açucareira, a partir da segunda metade do referido século, foi impulsionado pelo crescimento da atividade cafeeira, a qual gerou capital, promoveu mudanças na infraestrutura e no crescimento demográfico da província, transformando gradativamente pequenas engenhocas em unidades produtivas mais complexas (Barros, 2009). A autora afirma ainda que a província de Minas Gerais, mesmo ao concentrar quase a totalidade de sua produção em pequenos engenhos, conviveu com o pensamento de modernização dos métodos de produção que vigoravam entre os produtores de açúcar, os estadistas, os técnicos e os diversos segmentos da sociedade mineira.

Pedro Ramos (1999), ao estudar a modernização do setor açucareiro no Brasil e o seu caráter conservador, analisa o mercado internacional e nos aponta as dificuldades enfrentadas pelo setor no séc. XIX e a tentativa de modernização através dos engenhos centrais no Nordeste, no final do referido século. Para o autor, (1999) atividade havia perdido o monopólio internacional do açúcar, no final do período colonial, enfrentando,

durante todo o séc. XIX, a concorrência de novos produtores mundiais de derivados de cana-de-açúcar e de um produto também novo: o açúcar de beterraba.

As mudanças no mercado internacional de açúcar deslocaram o açúcar de cana de sua condição hegemônica. Neste sentido, Ramos (1999, p. 45-47) esclarece que:

Esse processo, que levou à perda da posição de liderança do açúcar brasileiro no mercado mundial, não estava, evidentemente, desvinculado do vigoroso desenvolvimento que se dava nos países que haviam se beneficiado do mecanismo de acumulação primitiva de capital, e que eram capitaneados pela Inglaterra. Tratava-se, para esses países, de proteger seus mercados, de proteger a constituição e a consolidação de suas indústrias, de baratear os custos de produção em geral, e os da reprodução da força de trabalho em particular, de gerar e manter empregos, de encontrar áreas para o investimento de seus capitais. [...] A questão que deve ser ressaltada, contudo, é a de que não ocorreram maiores modificações técnicas na produção açucareira antes de 1870; as que houve foram esporádicas e, na maioria das vezes, sem sucesso. A explicação prendia-se, para Peter Eisenberg, na “combinação de terra barata com trabalho barato e não-educado (e que) produziu uma atitude conservadora, rotineira em relação à inovação tecnológica”. Logo em seguida, ele adiciona a isso os custos do capital e a instabilidade do mercado, para concluir que “Os riscos e dificuldades da modernização eram tais que os engenhos mais modernos do século XIX eram subsidiados pelo governo”.

Dessa forma, a modernização do setor açucareiro promoveu a reunião de boa parte dos melhoramentos técnicos, surgidos durante o século XIX, numa única unidade produtiva: o engenho central, que requeria inovação no sentido de se organizar a produção, visando a atender a grande quantia de capital financeiro e técnico que demandava.

Ao relacionarmos as políticas adotadas pelo Governo Imperial em benefício da economia açucareira, entendemos que tais medidas de incentivo à modernização da agroindústria da cana-de-açúcar atenderam sobremaneira às necessidades de desenvolvimento do setor fabril, em detrimento do setor produtivo.

Observamos, ainda, que as primeiras medidas adotadas pelo Império, em prol da economia açucareira, beneficiaram inicialmente as províncias agroexportadoras.

Logo, podemos entender a importância das ações do governo mineiro, em favor da modernização da atividade açucareira na província, no final do séc. XIX. Tais ações tiveram como objetivo primeiro compensar a produção mineira, após Minas não ter sido incluída pelo Império na lista das províncias beneficiadas pela garantia de pagamento de juros. Ao adotar a quantidade de açúcar exportado como critério para definir quais províncias seriam beneficiadas, o Império deixou de privilegiar a produção destinada ao mercado interno.

Marcelo Magalhães Godoy (2002) menciona que a província mineira, em 1830, possuía por volta de 4.150 unidades produtivas que beneficiavam a cana-de-açúcar,

Provavelmente, a soma de todos os engenhos do litoral nordestino, do norte fluminense e do planalto paulista, as principais regiões produtoras de açúcar para mercados externos, não alcançava a metade do número de engenhos mineiros. Para este mesmo período, estima-se que aproximadamente 40% da força de trabalho escrava de Minas, mais de 85.000 cativos, era empregada, sazonalmente, na fabricação de açúcar, rapadura e aguardente. É grande a probabilidade de que em nenhum outro espaço canavieiro, em qualquer período da história do Brasil escravista, tenha sido empregado contingente desta magnitude. Ainda para a quarta década do Oitocentos, estima-se que Minas produzia em torno de 33.200 toneladas de açúcar e rapadura e mais de 22 milhões de litros de aguardente. As informações disponíveis parecem indicar que a produção paulista de açúcar não superava 8.500 toneladas e a de Pernambuco estava em torno de 27.000 às exportações de açúcar da Bahia não perfaziam 30.000 toneladas, as do Rio de Janeiro não alcançavam 17.000 e, Alagoas e Sergipe exportavam juntos menos de 6.000 toneladas.

As principais características da economia canavieira na província, até meados dos Oitocentos, consistiam na desconcentração espacial da produção, numa base técnica bem variada. Nesse processo, a força de trabalho utilizada se apresentava bem diversificada quanto ao tamanho e a sua composição, bem como se exploravam as múltiplas escalas de produção e a associação do plantio da cana com outras atividades econômicas. A esta realidade, consta-se ainda a sazonalidade da produção, voltada quase que exclusivamente para o mercado interno (Godoy, 2002).

Para Maria do Carmo Salazar Martins e Helenice Carvalho Cruz da Silva (2002), os Mapas de População eram uma exigência do Governo de Minas Gerais, em meados do séc. XIX. É a partir dessa medida que pudemos verificar que, em 1860, o percentual de municípios, dedicados à atividade agroindustrial de cultivo e beneficiamento da cana-de-açúcar, chegou a 80% do total da província mineira.

Portanto, as transformações técnicas, promovidas pela província mineira no setor açucareiro, entre 1850 e o final do séc. XIX apresentaram-se insuficientes e de certa forma, descoordenadas. Todavia, ao incentivar a construção de Engenhos Centrais, a província nos mostra o quanto a atividade representava para o mercado interno mineiro, mesmo não sendo a atividade açucareira o principal produto da pauta de exportações.

Antes da política Imperial de modernização do setor açucareiro, no final do séc. XIX, Minas Gerais havia promovido, sem grande êxito, algumas iniciativas neste sentido. Essas inovações tecnológicas, tais como o uso do vapor como força motriz e do uso da centrífuga ou turbina no tratamento do caldo da cana, trouxeram novas possibilidades para a atividade açucareira. Mas, as inovações não atingiram o campo e transformaram o setor açucareiro somente após as mudanças na estrutura viária.

E dentre as iniciativas, no setor de transporte, a mais importante delas foi a construção e a expansão da ferrovia, em Minas Gerais, a partir do terceiro quartel do séc. XIX. Porém, não se deve minimizar o papel da província mineira e o seu incentivo dado aos proprietários de engenho. Sobre as novidades técnicas na indústria açucareira, assim escreveu o presidente da província, em 1858, ao apresentar à Assembleia Legislativa o aparelho de força centrífuga destinado a purgar e clarificar o açúcar.

Este aparelho já conhecido no Termo de Campos, Província do Rio de Janeiro, onde faz poucos meses foi introduzido, é de tanta simplicidade em sua construção, e ao mesmo tempo de tão vantajosos resultados para o fabrico do açúcar, como a prática o tem demonstrado, que julguei fazer um importante serviço à indústria mineira, introduzindo-o também nesta província. Neste sentido, pois tenho dado providências para a compra direta em Paris, e logo que chegue, será entregue ao inteligente Fazendeiro Doutor Francisco Martins da Silva, para o fazer trabalhar em seu acreditado estabelecimento agrícola, e franquear o exame a todos, que do mesmo quizerem fazer aquisição. Conhecido o seu uso, e vantagens, julgo conveniente obter alguns mais para vulgarizar em outros pontos da província.²

Junto aos investimentos em tecnologia, a agroindústria de Minas também recebeu do governo provincial incentivo para a construção de escolas agrícolas. O diretor da Escola Agrícola de Itabira, Domingos Martins Guerra, no relatório 1882 sobre o funcionamento da escola, critica a mentalidade dos fazendeiros mineiros, a qual deveria ser mais aberta às novidades. Assim, Guerra apontou:

Os nossos fazendeiros e industriais, em geral, não abrem conta corrente com suas lavouras e indústrias; daqui resulta a completa ignorância do que vale ou pode produzir um serviço destes, e vão seguindo seu caminho sem desespero, e muitos até satisfeitos procuram iludir a si

² Relatório apresentado à Assembleia legislativa provincial de Minas Gerais pelo presidente de Província Carlos Carneiro de Campos, no dia 25 de março de 1858. Ouro Preto: Tipografia Provincial, 1858.

mesmas acreditando que percebem interesse, isto é horrível, porque concorre para continuação do atraso em que vivemos.³

O diretor, ao discursar para fazendeiros da região, informou-lhes a necessidade da província Mineira em mudar a atual rotina agrícola, a qual não demonstrava resultados satisfatórios. Em relatório ao Presidente da Província, o diretor comunica que apresentou aos produtores os avanços técnicos no cultivo da cana-de-açúcar. Para tanto, associou o uso de instrumentos e máquinas à tração animal, o que lhe permitiu preparar a terra e fazer o plantio das mudas com uma redução de mão-de-obra e tempo. A este respeito, Domingos Guerra relatou que:

Falei-lhes também da grande vantagem que leva o trabalhador que usa de máquinas e instrumentos utilizando-se da força dos animais, e concluindo, mandei começar o trabalho com duas charruas tiradas por duas parelhas de bestas; mandei quebrar os torrões pelo rolo puxado por duas juntas de bois, e em seguida empregou-se a grade, depois do que, o plantador com o qual abriu-se sulco em linhas retas e paralelas, distantes seis palmos, nas quais cinco pessoas depositaram as mudas de cana unidas umas as outras, e um arado tirado por uma besta cobria-as de terra. Tudo isso se fez em um dia.⁴

Ao final do relatório, o diretor da Escola Agrícola faz um balanço das dificuldades enfrentadas pela economia açucareira em Minas, chama atenção para a importância da cultura para o país e que a atividade precisava modernizar-se.

Ainda estou explorando, e com prazer a [cultura] da cana por ser um dos ramos mais fortes na nossa lavoura, em o qual nenhum outro país nos poderá levar vantagem, desde que se aperfeiçoar os processos tão rudimentares executados por escravos ignorantes e sem interesse no rendimento; por isso, esta escola poderá, se for habilitada pelos necessários meios, sem despendar mais de cinco a seis contos além do que já se tem gasto em obras, conseguir grande melhoramento e um lucro de mais quatro a cinco por cento, afora o que se tira: ora, este excesso em milhares de fazendas de açúcar que tem a província, avultara muito. Está sabido que contendo a cana 20% de açúcar, só se extrai 4% - por tanto ficam perdidos 16%.

É certo de que não se poderá extrair tudo porem, 8 a 12% dizem que com certeza somente usando de evaporadeiras retangulares do sistema Victor, de grande cuidado na ação de cortar as canas, separando para

³ Relatório apresentado pelo Diretor da Escola Agrícola de Itabira, Domingos Martins Guerra ao Presidente da Província de Minas Gerais o Dr. Theophilo Ottoni, em 28 de junho de 1882. Ouro Preto: Tipografia de Carlos Andrade, 1882. p. 4.

⁴ Relatório apresentado pelo Diretor da Escola Agrícola de Itabira, Domingos Martins Guerra ao Presidente da Província de Minas Gerais o Dr. Theophilo Ottoni, em 28 de junho de 1882. Ouro Preto: Tipografia de Carlos Andrade, 1882. p. 5.

açúcar a parte constante do meio para o pé, separando toda as impuridades, tomando ponto conveniente, e levando da esfriadeira para a turbina centrífuga que separa os cristais do melado. O engenho << Victor >> a evaporadeira do mesmo autor, e uma turbina que é só o que precisamos, custa na América, segundo catálogo e carta que remeto, e frete até o Rio de Janeiro – pouco mais de 3:000\$000, que é quase o preço dos engenhos usuais com suas taxas de cobre.⁵

A partir desse documento, a necessidade de modernização do setor de transportes em Minas Gerais promoveu diversos debates na tribuna da Assembleia Legislativa e representavam os anseios do setor agrícola e industrial da Província.

No relatório apresentado pelo Presidente da Província, Francisco Diogo Pereira de Vasconcelos, em março 1854, identificamos um extrato da realidade das pontes e estradas que interligavam as mais consideráveis rotas de transporte de passageiros e mercadorias da província.⁶ A partir desse demonstrativo, temos, então, um panorama das dificuldades do transporte no Estado. No documento estão listados os rios, Pomba, Chopotó, Muriaé, Carangola, Glória e o Casca, que atravessam o município de Ubá e o distrito do Presídio. Já no campo destinado às observações recebidas das Câmaras municipais, nos quais há uma descrição breve da realidade do transporte no município de Ubá e em seus distritos, encontramos o seguinte resumo:

Declarou que o seu Município é cortado em diferentes direções pelos já mencionados Rios, que todos são mais ou menos navegáveis, e estão providos de pontes feitas por associações particulares, e fez ver a necessidade de uma sobre o Rio Pomba onde faz barra com o Ribeirão de São João inclusive a estrada a quem e além em distancia de meia légua; e outra sobre o Rio Chopotó na povoação do Sapé.⁷

Em 1854, as condições de transporte nas estradas no município de Ubá e de seu distrito mais importante, São João Batista do Presídio, eram precárias. Isso demonstra que o crescimento econômico da região dependia de investimentos em infraestrutura, os quais deveriam ser realizados pela Província de Minas.

Todavia, o retardo do governo provincial em atender a demanda da região central da zona da Mata por transporte fez com que os proprietários rurais, da região, assumissem

⁵ Idem, Ibidem, p. 8.

⁶ O decreto atendia à lei nº 540 e à circular de 16 de novembro de 1853

⁷ Relatório apresentado pelo Presidente da Província de Minas Gerais, Francisco Diogo Pereira de Vasconcelos, ao 1º Vice-Presidente da Província de Minas Gerais, José Lopes da Silva Vianna, ao passar-lhe o cargo de presidente em 1854. Ouro Preto: Tipografia do Bom Senso, 1854. O relatório traz dados retirados da Seção do Arquivo da Secretaria da Presidência em 25 de março de 1854. Antonio José Ribeiro Bhering. – Chefe da Seção Arquivista – Manoel da Costa Fonseca. Mariana: Tipografia Episcopal, 1854.

a responsabilidade pela manutenção das estradas já existentes e, até mesmo, de sua ampliação. Tal condição os levava a construir pontes e pequenos trechos de estradas para facilitarem o transporte e o crescente comércio no mercado interno. Logo, esse crescimento deve ser relacionado, dentre outros fatores, ao tamanho da população na região. O número de habitantes na Comarca do Pomba, em 1855, era de 90.479 habitantes. Desse número, 30.800 indivíduos pertenciam ao município do Presídio. A comarca do Pomba era a terceira mais populosa da Província, apresentando um índice inferior ao das comarcas de Piracicaba, cuja população era de 91.582 habitantes e do Rio das Velhas, 95.897 habitantes⁸. Esses índices vêm justificar a preocupação de diversos presidentes de Província ao discorrerem sobre o desenvolvimento econômico da região e a sua relação com a modernização do setor de transporte.

Segundo Ângelo Carrara (1993), o número total de engenhos de cana no município de Ubá era de 292 unidades produtivas, sendo que 62 eram movidos por água e 230, por tração animal. E dentre os engenhos movidos por água, 9 produziam somente aguardente e 53, açúcar e rapadura. E aqueles engenhos, dependentes da tração animal, 84 produziam aguardente e 146 destes, açúcar e rapadura. Se somarmos, a estes totais, os 20 engenhos existentes no município do Rio Pomba, o número de engenhos de cana existentes na região apresenta um total de 312 unidades produtivas (1993). Esse valor torna-se expressivo ao ser relacionado ao número de engenhos, apontado pelo presidente da Província de Minas Gérias, em 1855, para o qual em “33 Municípios existem 3296 engenhos”. Ou seja, os municípios de Ubá e do Rio Pomba respondiam por 9,46% dos engenhos, listados pela Presidência da Província mineira. Dessa porcentagem, o município de Ubá, sozinho, era responsável por 8,85% desses engenhos.

A construção da ferrovia na região central da zona da Mata mudou a perspectiva do setor açucareiro. Segundo consta no relatório do Presidente da Província de Minas, em 1857, o setor recebeu uma solicitação do Vice-presidente da Companhia Estrada de Ferro D. Pedro II, em 13 de dezembro de 1856. O vice-presidente requeria a sua opinião sobre o traçado da estrada de ferro e a importância desta atingir solo mineiro. Em resposta, o

⁸ Relatório apresentado pelo Presidente da Província, Francisco Diogo Pereira de Vasconcelos, à Assembleia Legislativa Provincial de Minas Gerais na 2ª seção ordinária da 10ª legislatura de 1855 – Estatística. Ouro Preto: Tipografia do Bom Senso, 1855. p. 36.

Presidente da Província informava que, nos contratos feitos pelo Cia. com a Província do Rio de Janeiro, esta assegurou à Cia. 2% de juros adicionais à garantia dada pelo Governo Geral, ao capital despendido, conforme os limites daquela Província.

Dessa forma, o Vice-presidente da estrada de ferro apresentava, ao Presidente da Província de Minas, uma proposta que ultrapassava as questões técnicas envolvidas no traçado da ferrovia. Segundo o Presidente, tal traçado poderia ser reformulado para atender aos interesses dos produtores mineiros. Para tanto, a província deveria oferecer as mesmas garantias de juros adicionais para o capital investido em solo mineiro na construção da ferrovia. A este respeito,

Os estudos da linha aconselham traçar parte dela em território de Minas, e talvez penetrar para o interior, abandonando parcialmente a margem do Paraybuna, no caso de que um semelhante traço evitando as curvas do Rio possa prestar melhor serviço, ficam nessa hipótese mais bem consultados, e em maior extensão os terrenos produtores de Minas Gerais. Verificando-se este caso parece razoável ao Vice-presidente da Companhia que esta requeira à Assembleia Provincial de Minas a garantia adicional de 2% para os capitais despendidos dentro do seu território.⁹

No relatório de 1868, o Presidente da Província de Minas relata novamente a precária situação das estradas na região de Ubá, as quais deveriam ser reformadas o quanto antes. Para o relator, tal condição protelava o desenvolvimento econômico da região e, conseqüentemente, o desenvolvimento da Província. Assim, argumenta:

Entendo que desde já convêm muito proceder a fatura das seguintes estradas: 1ª do Campelo a Ubá;[...] da 1ª já mandei orçar 4 léguas, e hei de, quanto antes, procurar levá-la à cidade de Ubá. Muito precisam desta via de comunicação os fazendeiros daqueles lados. É de justiça que se olhe para os interesses daquelas localidades, não só porque se acham perto das estradas União e Indústria e de D. Pedro 2º, como porque as terras são muitos férteis, e já concorrem com bom contingente para as rendas da província.¹⁰

Após um ano, abriu-se uma nova perspectiva para a região central da zona da Mata com a chegada da Estrada de Ferro D. Pedro II ao município de Mar de Espanha. O novo empreendimento foi motivo de comemoração, já que se definia como símbolo de

⁹ Relatório apresentado pelo Presidente da Província, Herculano Ferreira Penna, à Assembleia Legislativa Provincial de Minas Gerais, em 1857. Ouro Preto: Tipografia Provincial, 1857. p. 44.

¹⁰ Relatório apresentado pelo Presidente da Província, José da Costa Machado de Souza, à Assembleia Legislativa Provincial de Minas Gerais, em 1868. Ouro Preto: Tipografia de J. F. de Paula Castro, 1868. p. 15.

modernidade e desenvolvimento. Porém, o relator chama a atenção para o trajeto que a ferrovia deveria percorrer, pois teria que atender necessariamente aos centros produtores. Dessa forma, os demais interesses e localidades dependeriam da construção de pequenas estradas, as quais deveriam convergir na direção da linha férrea, interligando-a pequenas localidades.

Vale mencionarmos que, nesses anos, o cultivo do café era a principal atividade econômica da região. Em relatório, Dr. José M^a de Sá reconhece a importância do empreendimento:

Sinto o mais vivo jubilo participando-vos que no dia 27 de junho último SS. MM. II. e S. A. o Sr. Duque de Saxe, partindo do Juiz de Fora, chegarão ao município de Mar de Espanha e assistirão à inauguração das estações da estrada de ferro denominadas de <<Santa Fé e Chiador.>> A estrada de ferro percorre já o solo mineiro. Eis um grande acontecimento precursor de uma grande revolução econômica. É de esperar da sabedoria dos poderes do estado que a estrada procure a melhor zona de produção da província, e é de esperar de vossa sabedoria que concentreis a maior parte de seus recursos na abertura de estradas, que se entronquem com a de ferro e na navegação dos rios que se prendam a ela, porque então derramareis torrentes de prosperidade sobre este ubérrimo solo, que só pede vias de comunicação [...] ¹¹

Nos anos seguintes, a ferrovia continuou avançando em solo mineiro. Em 1875, inauguram-se as estações de Cedofeita e Retiro, na cidade de Juiz de Fora. Dois anos depois, 1877, a linha férrea chegou à cidade de Leopoldina e, em 1879, a Ubá. Segundo Ângelo Carrara, “Os trilhos avançaram ainda sobre Visconde do Rio Branco e São Geraldo, em 1880, e daí, numa subida íngreme, a Coimbra e Viçosa em 1885 e Ponte Nova em 1886” (1993, p. 38).

A respeito da construção da ferrovia na Província de Minas Gerais, a historiografia que se debruçou sobre os estudos da zona da Mata apresenta diferentes interpretações. Para Carrara (1993), os trilhos se concentraram, principalmente, na região cafeeira, e o interesse dos fazendeiros da região sul da zona da Mata pelo estabelecimento das ferrovias estava relacionado ao desenvolvimento da cafeicultura, cuja produção, a partir de então, poderia ser exportada, utilizando um transporte privilegiado.

¹¹ Relatório apresentado pelo Presidente da Província, Dr. José Maria Corrêa de Sá e Benevides, à Assembleia Legislativa Provincial de Minas Gerais, em 1869. Rio de Janeiro: Tipografia Universal de Laemmert, 1870. p. 23.

Todavia, diferente desse grupo, os representantes da região central da Mata defendiam a supressão do trabalho escravo pelo livre e entendiam ser a ferrovia um instrumento de desenvolvimento econômico e um símbolo de civilização. Na visão do autor (1993), os esforços políticos para a instalação da ferrovia e a ótica sobre a relevância desse empreendimento mudavam, ao mesmo tempo em que se mudava de sub-região. Na região sul da zona da Mata, as primeiras estações, construídas pela Leopoldina, estavam localizadas nas fazendas de grandes proprietários. As estações eram: Retiro, Cedofeita, Providência, São Martinho e Mariano. O mesmo não acontecera na região central da Mata, na qual as estações estavam localizadas nos centros urbanos. Ainda sobre a chegada da ferrovia, Carrara (1993, p. 39) escreve que:

Na Câmara dos Deputados, enquanto Carlos Peixoto tentava justificar a importância da estrada de ferro para a região de Ubá, que não tinha produção econômica exportável, mas “solos ubérrimos”, Mariano Procópio falava estribado na autoridade de quem participava ativamente do comércio de café pela União e Indústria. Mais complicada ainda era a situação dos políticos da Mata norte. Só após Nominato de Souza Lima ter encontrado uma solução para que os trilhos pudessem vencer a serra de São Geraldo, é que a Leopoldina pode avançar para o norte. E mesmo assim devido à influência do deputado liberal eleito pela Mata central, Vaz de Melo, junto ao governo, e de Cesário Alvim, junto à diretoria da Leopoldina.

Para o autor, anterior à chegada da estrada de ferro, a rodovia União e Indústria, construída por Mariano Procópio F. Lage, em Juiz de Fora, foi, desde a sua inauguração, em 1861, a principal via para a exportação do café na região sul da zona da Mata. Seus 144 km iniciais ligavam a cidade de Juiz de Fora a Petrópolis - Província do Rio de Janeiro. É justamente, neste local, que a ferrovia Leopoldina se encontraria com a Pedro II. Ressaltamos que, antes mesmo da instalação da Leopoldina, a rodovia União e Indústria, juntamente com a ferrovia Pedro II, era responsável por interligar o mercado mineiro ao porto do Rio de Janeiro.

Nas palavras de Anderson Pires, (2009, p. 55), a companhia se constituiu num “dos principais exemplos da concretização dos efeitos de encadeamento retrospectivos decorrentes da produção cafeeira da Mata de Minas”. Dessa forma, a instalação da rodovia União e Indústria e das ferrovias na zona da Mata, na década de 1870, evidenciaram não só as transformações no setor de transporte, mas a presença do capital local nas principais iniciativas em infraestrutura na região.

Assim, uma verdadeira rede de ferrovias surge posteriormente. Das 25 concessões, autorizadas pela Província de Minas para a construção de estradas de ferro, 11 delas estavam localizadas na zona da Mata. Em 1884, a região abrigava 2/3 das ferrovias da Província. Segundo o autor, a presença do capital da localidade, na fase inicial desses investimentos, demonstra o dinamismo econômico da atividade agroexportadora na região sul e sua capacidade de acumulação de capital e de investimento. Neste sentido, Pires (2009, p. 57) escreve que:

[A] primeira fase do desenvolvimento destes empreendimentos, diversos elementos (que de resto, podem ser estendidos para outras regiões cafeeiras) tem sido sublinhados pela historiografia, como a iniciativa predominante de fazendeiros locais, a presença do Estado (no âmbito provincial e central) com a concessão de garantia de juros sobre o capital empatado, a desorganização das linhas em função do benefício de fazendeiros com influência política, a construção de redes com bitolas diferenciadas, etc. De destaque, como iniciativa de fazendeiros da região e financiamento pelo menos parcialmente local temos em Juiz de Fora, entre outras, a Companhia União Mineira e a Companhia Juiz de Fora a Piau.

Porém, as disputas regionais por privilégios e concessões propiciaram o enfraquecimento dos interesses regionais e muitas das companhias férreas regionais foram sendo adquiridas por empresas externas, cujos interesses estavam radicados na Corte. A Companhia Leopoldina, formada inicialmente por capital local, tornou-se uma dessas empresas. Mas, em pouco tempo, em meados de 1880, mudou de interesse e passou a comprar as companhias locais. Em 1890, todas as linhas férreas localizadas na zona da Mata haviam sido adquiridas pela Leopoldina. Todavia, com a crise da cafeeicultura, a Companhia se viu em dificuldades financeiras e, em 1897, declarou falência. Reestruturada, apresentou-se, em 1898, como empresa inglesa (2009, p. 58).

Segundo Andréa Casa Nova Maia, a chegada do trem no interior, nas pequenas vilas e cidades, era um acontecimento diferente, fantástico. Em pouco tempo, transformou a vida das pessoas e alterou os caminhos em toda a região. Para muitos, o trem era sinônimo de modernidade. Assim escreve Maia (2009, p. 45):

A rede ferroviária, garantindo transporte de viajantes e mercadorias, estabelece ligações entre todas as regiões de uma nação, até de muitos continentes, e permite todas as comunicações e intercâmbios. Nesse sentido, não só a locomotiva é sinônimo de país moderno, industrializando-se como, as estações, a arquitetura, o ir e vir dos

viajantes, estrangeiros ou não, também representam a chegada da modernidade.

Na visão da autora (2009, p. 45), a expansão das ferrovias esteve relacionada não só à modernidade, mas também ao capital inglês, haja vista que, no final do século XIX, a Inglaterra procurou exercer um domínio mais rigoroso sobre os setores básicos da economia brasileira. Assim,

A Inglaterra controlaria não só o comércio, mas também o transporte. Sabe-se que grande parte de nossas estradas de ferro foram construídas com empréstimos feitos em Londres. Outras não puderam saldar suas dívidas e foram encampadas pelos ingleses, como a Companhia de Ferro Leopoldina, fundada por brasileiros em 1872 e hipotecada pelos credores britânicos em 1897. “Não foi, porém, com empréstimos, mas sim no campo dos investimentos diretos que os capitalistas ingleses exerceram sua maior influência no sistema de transportes no Brasil”.

Nesse contexto de modernidade, as Companhias Engenho Central de Aracati e Engenho Central Rio Branco foram as primeiras e principais empresas da zona da Mata mineira e da Província na modernização do processo de fabricação do açúcar. As duas fábricas, devido aos melhoramentos técnicos empreendidos na instalação de seus engenhos, representaram uma mudança de perspectiva para a atividade açucareira, em Minas Gerais, no final do século XIX.

Diferente do engenho instalado em Aracati, o Engenho Central Rio Branco, desde a aprovação do projeto, com suas plantas e desenhos, pela Assembleia Legislativa, até a sua efetiva instalação, apresentou-se como um engenho de grande porte. Sua construção significou uma mudança de perspectiva para a sub-região da zona da Mata mineira, mesmo não sendo a cana-de-açúcar a sua principal atividade, uma vez que tal posição pertencia à cafeicultura, desde a segunda metade do séc. XIX.

Entretanto, o cultivo da cana-de-açúcar, neste período, não deixou de ser uma atividade rentável e presente na economia mineira, principalmente nas sub-regiões central e norte da zona da Mata. Um dos primeiros decretos, promulgados pelo Governo Imperial que beneficiaram a atividade açucareira, na Província de Minas Gerais, foi expedido, ao final da década de 1870. Precisamente, em outubro de 1879, o Decreto 7.508 autorizava a criação da empresa Companhia Engenho Central de Aracati. O objetivo era instalar um engenho central destinado à fabricação de açúcar de cana e deveria se localizar às margens do Rio Pomba, no município de Leopoldina – Província de Minas Gerais. O local denominava-se “Aracati”.

Anos depois, a partir da publicação do Decreto 9.434, em junho de 1885, a Companhia Engenho Central Rio Branco também recebeu autorização do Império para se organizar e instalar um engenho central na sub-região central da zona da Mata. Entretanto, a Cia. já havia recebido a concessão do governo provincial mineiro, em 7/10/1882, a qual autorizava o incorporador e concessionário, Joaquim José Campos de Bittencourt, a construir um engenho central de cana-de-açúcar, em uma das seguintes cidades: Ubá, Visconde do Rio Branco (antigo Presídio), Muriaé, Carangola e Ponte Nova.

Para Alice Canabrava (1974, p. 108), a concessão dada pela Província de Minas, em outubro de 1882, estava de acordo com as leis promulgadas pelo Governo Imperial. A ação do governo de Minas pode ser, dessa forma, justificada:

A lei de 29 de setembro e a de 6 de novembro de 1875 sobre os engenhos centrais marcaram o advento da política de ajuda financeira por parte do governo com o fim de incrementar a instalação de moderna indústria açucareira em nosso país, revigorada por novos dispositivos legais em 1888. Em várias províncias as autoridades tinham se antecipado. Ao que parece, a iniciativa partiu de Pernambuco que, em 1857, havia legislado em favor da fundação de uma „fábrica central de açúcar“. Tratava-se apenas de anseios. Somente em 1871, esta e a província do Rio de Janeiro concederam garantia de juros a engenhos centrais que viessem a ser montados; em 1874, com o mesmo propósito, legislaram as províncias de Sergipe, Bahia e Rio Grande do Norte. No ano seguinte, projetos de instalação de engenhos centrais foram aprovados nas províncias de São Paulo, Ceará e Maranhão. Em 1877 a primeira concessão foi dada ao Paraná; em 1879 a Minas Gerais e Pará.

Vale notarmos que, entre 1879 e 1905, o Governo Imperial publicou ainda outros 23 decretos e concessões, referentes à construção de engenhos centrais em Minas Gerais. Tais documentos tratavam, dentre outras questões, da aprovação dos projetos e da instalação dos engenhos, bem como da garantia de pagamento de juros das transferências de sede, das anulações de concessão, da reforma de estatutos a concessionários. Os municípios da zona da Mata, relacionados nessas concessões, foram: Leopoldina, na localidade de Aracati; Visconde do Rio Branco, no antigo Presídio; Sete Lagoas, na freguesia de Jequitibá; Itajubá, Lavras e Queluz.¹² Porém, somente os Engenhos Centrais

¹² Para mais informações sobre os Decretos Imperiais, referentes a Minas Gerais, confira o Anexo II, o qual traz os decretos agrupados por localidade/empresa e por data de publicação.

de Aracati e Rio Branco foram realmente instalados e, somente, o segundo alcançou maior longevidade nas suas atividades, transformando-se em Usina, no início do séc. XX.

A construção do engenho Central Rio Branco foi um empreendimento importante, tanto para a Província de Minas Gerais quanto para o Governo Imperial. É preciso ressaltar que, enquanto para este a construção de engenhos centrais estava relacionada a uma política de modernização do setor açucareiro, promovida pelo Estado, para aquele, além desse fator, tal atividade representava a chegada da modernidade no interior das Minas Gerais, pois ali se materializaria o símbolo maior da industrialização: a fábrica.

Mas antes mesmo da construção do primeiro engenho central, o discurso de modernidade já ecoava em Minas. No relatório de 1876, o Presidente da Província de Minas sancionou a lei nº 2334, por meio da qual isentava de impostos as máquinas e os materiais importados pelas empresas e companhias industriais, instaladas na província. Neste mesmo documento, o governo autorizava a construção de diversas estradas de ferro que interligariam a estação de Serraria à povoação do Espírito Santo do Mar de Espanha; a Capital ao Rio Doce; Santana do Pirapetinga à estação de Volta Grande; São João Del Rey à Ponte do Miranda, e Santa Bárbara ao arraial de Santa Cruz do Rio Pardo.¹³ Para o governo de Minas, tais ações tinham objetivos bem definidos: diversificar a economia, promover o crescimento das exportações e do mercado interno e alavancar as receitas do Estado.

No relatório de 1880, ao final de sua análise sobre as finanças do Estado, o Presidente da Província afirma que a província não se pode confiar no aumento de impostos a partir de um único gênero tributável. Deve-se apostar na expansão das indústrias, no crescimento do comércio e na ampliação das vias de comunicação como elementos responsáveis pelo crescimento da riqueza e consequentemente da receita.

Nos dois relatórios, vemos que o discurso de diversificação econômica e arrecadação tributária são afiançados pelo de modernidade.

A concessão dada pelo Governo Imperial a Joaquim José de Campos Bittencourt para a construção de um Engenho Central partiu da Assembleia Legislativa de Minas Gerais, que decretou a lei 2.900, em 7 de outubro de 1882. A citada lei concedia ao Engenho ou à companhia, organizada por Bittencourt, a garantia de 7% de juros anuais

¹³ Relatório apresentado pelo Presidente da Província, Barão da Vila da Barra, à Assembleia Legislativa Provincial de Minas Gerais, em 1876. Ouro Preto: Tipografia de J. F. de Paula Castro, 1876. p. 28 e 29.

sobre o capital de 800:000\$000, num prazo de 25 anos.¹⁴ É preciso mencionar que Joaquim Bittencourt mantinha relação estreita com a província mineira, haja vista que, em 1869, aparece na Relação dos Exatores da Fazenda Provincial de Minas Gerais, ocupando o cargo de coletor municipal na vila do Piranga. Ao ser nomeado para o posto de exator, em 1º de abril de 1869, tornou-se responsável pelo valor arbitrado em 6:000\$000, para o qual deu como garantia os próprios bens. Por exigência do cargo, teve como avalista Manoel Ignácio da Silva Araújo Junior, morador na citada vila.

O projeto de Bittencourt, aprovado na Assembleia Legislativa mineira, recebeu o apoio de diversos deputados, tais como: Henrique de Magalhães Salles, Antonio de Santa Cecília, Antonio Jacob da Paixão, José Antonio da Silveira Drummond, Antonio Cesário da Silva e Oliveira, Manoel Menelino Pinto, Olegário Dias Maciel, Chrispim Jacques Bias Fortes, José Candido Costa Senna e José Pedro Xavier da Veiga (1952, p. 409). Para ratificar a autorização, celebrou-se, em 22 de dezembro do referido ano, um contrato entre Bittencourt e a Província. Interessado em obter capitais no exterior, o concessionário consultou a Assembleia, a qual indeferiu o pedido, alegando ser a flutuação cambial o impedimento para tal alternativa de capitalização. Ou seja, a instabilidade do câmbio brasileiro poderia elevar a quantia fixada e garantida em lei.

Mas, as dificuldades econômicas, enfrentadas por Joaquim José Campos de Bittencourt para a montagem da empresa, levaram-no a transferir a concessão a um grupo de investidores (1952, p. 410). Em 26 de abril de 1884, formou-se, na cidade do Rio de Janeiro, a Assembleia Geral que constituiu a Companhia Engenho Central Rio Branco. Para a companhia, foram transferidos todas as isenções, favores e ônus, referentes à lei provincial 2.900, de 7 de outubro de 1882, bem como aquelas, relativas ao contrato subsequente de 22 de dezembro do mesmo ano. Depois de constituída, a Assembleia aprovou o estatuto da Companhia e elegeu a primeira diretoria, tendo como membros os Srs. Drs. Antônio Paulo de Mello Barreto, José Arthur de Murinelly e Lindolpho Martins Ferreira.

¹⁴ Relatório apresentado pelo Presidente da Província, Dr. Antonio Gonçalves Chaves, à Assembleia Legislativa Provincial de Minas Gerais, em 1883. Ouro Preto: Tipografia do Liberal Mineiro, 1883. p. 72 e 73.

Após estas iniciativas, a companhia “efetuiu o depósito, no Banco Hipotecário e Rural, de 80:000\$000, correspondente a 10% sobre todo o capital já subscrito.”¹⁵ Em 11 de junho, a província de Minas, através de uma portaria, aprovou o projeto de construção do engenho central e o orçamento de 660:000\$000, referente ao custeio da obra. O capital restante, no valor de 140:000\$000, “seria empregado na indenização de terrenos, que forem necessários para o engenho, suas dependências e contratos de fornecimento de cana.” (1952, p. 301). Para fiscalizar a obra, a província nomeou o engenheiro de minas Luiz Marianno Rodrigues da Costa.¹⁶

Segundo Oiliam José (1952, p. 410), as obras de construção do Engenho Central Rio Branco tiveram início com o lançamento da pedra fundamental, em 10 de outubro de 1884, no município de Visconde do Rio Branco, antigo Presídio:

A solenidade contou com a presença de autoridades, diretores da empresa e povo. Ao dar a benção a essa pedra, Dom Antonio Maria de Corrêa de Sá e Benevides, Bispo de Mariana e engenheiro formado pela Escola Politécnica do Rio de Janeiro, pronunciou palavras de estímulo à iniciativa e, vendo-se cercado de proprietários rurais e senhores de escravos, renovou seu posicionamento contrário a escravidão.

Em 15 de janeiro de 1885, a presidência da Província de Minas aprovou as modificações apresentadas pela Companhia, as quais consistiram no uso de filtros para a fabricação de açúcar. Em 30 de junho do mesmo ano, a Companhia Engenho Central Rio Branco recebia 3\$589, referentes ao pagamento de 7% de juros vencidos pelos primeiros seis meses de investimentos, isto é, de janeiro a junho de 1884.¹⁷ A Companhia aguardava, ainda, a aprovação das contas e o pagamento dos juros relativos aos investimentos realizados pela empresa no 2º semestre, de julho a dezembro de 1884. Tais cálculos se encontravam na Diretoria Geral das Obras Públicas e exigiam do engenheiro fiscal outros esclarecimentos.

A construção do engenho central, cujo início se deu em 10 de outubro de 1884, foi concluída em setembro de 1885. Precisamente, no dia 7 do mesmo mês, o Engenho

¹⁵ Relatório apresentado pelo Presidente da Província, Dr. Antonio Gonçalves Chaves, à Assembleia Legislativa Provincial de Minas Gerais, em 1884. Ouro Preto: Tipografia do Liberal Mineiro, 1884. p. 72.

¹⁶ Relatório apresentado pelo Presidente da Província, Dr. Antonio Gonçalves Chaves à Assembleia Legislativa Provincial de Minas Gerais em 1884 – Apêndice ao Anexo B – Doc. nº 13 – Tabelas dos Créditos Especiais. Ouro Preto: Tipografia do Liberal Mineiro, 1884. p. 4

¹⁷ Relatório apresentado pelo Presidente da Província, Sr. Desembargador José Antonio Alves de Brito, à Assembleia Legislativa Provincial de Minas Gerais, em 1885 – Contadoria da Diretoria da Fazenda Provincial de Minas Gerais, 30 de junho de 1885. Anexo 13. Ouro Preto: Tipografia do Liberal Mineiro, 1885. p. 2.

Central Rio Branco foi inaugurado, “importando a despesa de sua construção em 626:781\$292”¹ contos de réis. Para Oiliam José (1952, p. 412 e 413), a inauguração do Engenho Central ganhou grande destaque no jornal ouro-pretano *A Província de Minas*, em 24 de setembro de 1885:

Engenho Central Rio Branco

A 7 de setembro foi festivamente inaugurado este importantíssimo estabelecimento assistindo ao ato a respectiva diretoria, composta dos ilustres Srs. Dr. Mello Barreto, Murinelly e Lindolpho Martins, muitos cavalheiros, vindos da Corte por delicado convite da diretoria, que esmerou-se em obsequiá-los, e grande concurso da população do Rio Branco e Ubá.

Precedeu à inauguração a cerimônia religiosa pelo Revd. e digno vigário de Rio-Branco, padre Severiano Anacleto Varela.

Na véspera foi servido, por fineza dos ilustrados engenheiros construtores os Drs. Lynchs, um esplendido banquete no qual ergueram-se numerosos brindes, entre os quais os seguintes: – aos ilustres membros da diretoria do engenho central e da estrada de ferro Leopoldina; – ao prestante cidadão Joaquim José de Campos Bittencourt, inteligente e esforçado iniciador da idéia; – aos referidos e honrados engenheiros construtores; ao inteligente engenheiro fiscal Dr. [Luiz Mariano] Rodrigues da Costa; aos ilustrados Drs. Cesário Alvim e Mesquita Barros; aos representantes da imprensa da Corte e desta capital ali presente (Valle Cabral, Capistrano de Abreu, Dr. Francisco Veiga e J. P. Xavier da Veiga), sendo todas as saudações entusiasmaticamente correspondidas. O engenho central Rio-Branco, destinado ao fabrico de açúcar em grande escala, é um estabelecimento de primeira ordem, fundado com maquinismos os mais aperfeiçoados e empregando os processos mais adiantados da mecânica industrial. [...] A festa industrial da inauguração do engenho central Rio-Branco, para a qual contribuíram cidadãos de todas as classes e credos políticos, foi certamente uma das mais animadas e alegres de quantas se tem visto em nossa província, e havia razão para isso sendo o fato tão promissor para aquela ubérrima região, onde dia a dia o trabalho faz novas e esplendidas conquistas civilizadoras.

A construção do Engenho Central, marcada pela promulgação da lei provincial nº 2.900, de 7 de setembro de 1882, e pelo contrato assinado entre o concessionário e a província, em 22 de dezembro do mesmo ano, trouxe uma novidade importante para a província e, especialmente, para a sub-região central da zona da Mata. O texto assinado pelo Presidente da Província, Dr. Theophilo Ottoni, apresentou em seu artigo 2º, além das

¹ Relatório apresentado pelo Presidente da Província, Sr. Dr. Carlos Augusto de Oliveira Figueiredo, à Assembleia Legislativa Provincial de Minas Gerais, em 05 de junho de 1887. *Fábricas de Açúcar*. Ouro Preto: Tipografia de J. F. de Paula Castro, 1887. p. 74.

cláusulas comumente utilizadas pelo governo provincial para regular iguais concessões, uma série de novas medidas, as quais estipuladas pelo governo provincial deveriam ser promovidas pela empresa, necessárias para garantir o desenvolvimento econômico e social da região, mas numa perspectiva de modernidade adotada pelo Governo da província para a referida indústria. De acordo com Perlatto (1997, p. 8):

- I. A empresa colocará em terras adjacentes ao engenho uma colônia de nacionais ou estrangeiros, nunca inferior a 500 pessoas.
- II. Do capital garantido à empresa reservará a décima parte, que constituirá um fundo especial, destinado a ser dado por empréstimo, a curto prazo, sob sua responsabilidade e juro de 8%, aos plantadores e fornecedores de cana, como adiantamento para auxílio dos gastos da produção. O empréstimo assim feito a qualquer plantador não poderá exceder a dois terços do valor presumível da sua safra.
- III. Poderá unir o engenho, por meio de vapor, à próxima via férrea, ficando garantido à empresa privilégio, por igual tempo, sem garantia de juros, para essa via férrea, cuja bitola será a que for preferida pela empresa.

Além das cláusulas estipuladas acima, o contrato exigia do concessionário um engenho central com capacidade mínima para moer, diariamente, 160.000 kg de canas e produzir pelo menos, ao ano, 600.000 kg de açúcar. Acima das expectativas, na sua primeira safra, em 1885, o engenho ultrapassou a meta mínima diária, pois chegou a moer 218.208kg de cana, ou seja, moeu 58.208kg a mais, conforme a exigência em contrato. De igual modo, o rendimento do açúcar também ultrapassou o mínimo exigido e apresentou um percentual de 4,53%. Dessa forma, a companhia excedeu a porcentagem de 3,75%, estipulada em contrato. A safra de 1885 durou apenas 12 dias. Os números seguintes foram agrupados pelo governo provincial e permitiram a construção do quadro abaixo:

Quadro 1 - Apresentação dos dados referentes à safra de 1885

Companhia Engenho Central Rio Branco – Safra de 1885	
Canas moídas	2.356.843 kg.
Caldo extraído	1.676.856 kg.
Porcentagem em relação ao peso das canas servidas	66,7%
Número de <i>wagons</i> empregados no transporte de canas	576
Numero de horas de moagem efetiva	279
Açúcar produzido em primeiro jato	85.560 kg.
Idem em 2º e 3º	29.580 kg.
Rendimento total em açúcar	115.140 kg.
Porcentagem sobre as canas moídas	4,53%
Rendimento em aguardente	57.593 litros
Porcentagem sobre a cana	22,7 por 1000 kg. de cana

Os dados acima foram extraídos do Relatório apresentado pelo Presidente da Província, Dr. Manoel do Nascimento Machado Portela à Assembleia Legislativa Provincial de Minas Gerais, em 13 de abril de 1886. Engenhos Centrais. Ouro Preto: Tipografia do <<Vinte de Agosto>>, 1886. p. 102.

Em 29 de junho de 1886, o engenho começou a moagem de sua segunda safra. Diferente dos resultados obtidos no ano anterior, essa safra, que duraria até 19 de novembro de 1886, foi marcada por um resultado mais satisfatório comparado ao da safra anterior. O açúcar fabricado chegou a 621.660 kg e, para uma produção tão avultada, utilizaram-se 10.232.200 kg de cana-de-açúcar. Nessa safra, o percentual de extração do caldo da cana atingiu 69,7%, enquanto, no ano anterior, o índice foi de 66,7%. A extração do caldo da cana era um item importante e estava relacionado, primeiramente, à qualidade das canas utilizadas e, também, à regulagem das moendas. Dessa forma, esses números, ao serem comparados, nos permitem discutir não só o tempo de duração das duas primeiras safras – a primeira que durou apenas 12 dias; a segunda, 5 meses; mas outros elementos significativos para o funcionamento do Engenho no seu segundo ano de produção.

E ao analisarmos a quantidade de canas moídas, nos dois primeiros anos, temos um aumento de 434% entre a primeira e a segunda safra. O percentual de rendimento das canas moídas, por sua vez, fez o mesmo movimento, apresentando um acréscimo, de 66,7 para 69%. Tal fato pode ser explicado pelos possíveis ajustes feitos no engenho, e nas moendas, entre uma safra e outra. Todavia, precisamos relacionar o aumento na produção

de caldo das canas moídas ao percentual de sacarose, bem como ao rendimento dessas ao serem cozidas.

Assim, destacamos o rendimento percentual das canas moídas e transformadas em açúcar, as quais também apresentaram crescimento de 4,53% para 6,07%. Esses números podem ser relacionados tanto à quantidade de caldo produzido, em relação ao número de canas consumidas, quanto ao percentual de sacarose das referidas canas. Mas, os números também devem ser relacionados, principalmente, ao custo da produção. Ou seja, a safra de 1886 destacava-se primeiro pela lucratividade obtida.

Quadro 2 - Apresentação dos dados referentes à safra de 1886

Companhia Engenho Central Rio Branco – Safra de 1886	
Canas moídas	10.232.200 kg
Número de <i>wagons</i> empregados no transporte de canas	1.515
Peso total do caldo extraído	7.060.080 kg
Densidade média do caldo	10° [Bauné]
Hectolitros de caldo extraído	76.248 Hectolitros
Caldo por 100 kilogramas de canas	69%
Número de defecação	1.546
Volume de uma caldeira de defecação	43 Hectolitros
Peso total do açúcar obtido (10.361) sacas	621.660 kilogramas
Rendimento em açúcar	6,07%
Aguardente obtida	125.704 litros
Rendimento em aguardente por 100 kilogramas de cana	1,22 litros
Peso da lenha consumida	2.098.720 kilogramas
Peso da lenha consumida por 100 kilogramas de canas moídas	20,51%

Os dados acima foram extraídos do Relatório apresentado pelo Presidente da Província, Sr. Dr. Carlos Augusto de Oliveira Figueiredo à Assembleia Legislativa Provincial de Minas Gerais em 1887 – Anexo 8 – Relatório da Diretoria Geral de Obras Públicas de Minas Gerais. 21 de maio de 1887 – p. 42. Ouro Preto 1887. Tipografia de J. F. de Paula Castro.

Para o referido Presidente da Província, na 2^a safra, “o açúcar produzido pelo engenho é de boa qualidade, tendo regulado o preço médio, por saca, a 13\$518 ou a 225,3 o kilograma”.² Ao relacionarmos o preço médio à produção obtida pelo engenho, teremos um faturamento de 140:059\$998, um valor expressivo, se comparado à safra de 1885. Porém, nos anos que se seguem, o Engenho Central passa a vivenciar sucessivos períodos de insucesso, até o seu fechamento.

² Relatório apresentado pelo Presidente da Província, Sr. Dr. Carlos Augusto de Oliveira Figueiredo, à Assembleia Legislativa Provincial de Minas Gerais, em 1887 – Anexo 8 – Relatório da Diretoria Geral de Obras Públicas de Minas Gerais. 21 de maio de 1887. Ouro Preto: Tipografia de J. F. de Paula Castro, 1887. p. 42.

Considerações Finais

Podemos relacionar dentre os problemas enfrentados pela modernização do setor açucareiro e, conseqüentemente a implantação do Engenho Central Rio Branco na sub-região central da Zona da Mata Mineira à realidade de diversos outros engenhos centrais, no país, os quais também malograram. Dentre as dificuldades enfrentadas em na província mineira destacamos a separação entre sistema fabril e setor produtivo.

Entendemos que o fornecimento regular de matéria-prima era fator primordial para o funcionamento do engenho central. Mas, com preços cada vez menos atrativos, o engenho passou por sucessivos períodos de desabastecimentos. Lembramos que o mesmo fora construído numa região da Zona da Mata Mineira, repleta de pequenos engenhos. Em seu primeiro ano de funcionamento, o engenho conviveu com 141 engenhos produzindo rapadura e 45, aguardente.

Assim, temos um total de 186 engenhos, ou 96,8% dos engenhos registrados no livro de imposto Indústrias e Profissões, os quais recolhiam, na Prefeitura e Coletoria do Estado, os impostos sobre derivados de cana. Ou seja, a estrutura produtiva existente a região não foi desmontada com a construção do Engenho Central.

Diante do número de engenhos cadastrados na Prefeitura de Visconde do Rio Branco, o engenho central só possuía contrato com 13 destes produtores, um número pequeno frente à capacidade de sua instalação. Neste ponto, o Engenho Central Rio Branco não se difere dos demais. O insucesso do engenho parecia inevitável, diante do cenário em que se encontrava. Acreditamos que a recusa dos pequenos produtores em se tornarem meros fornecedores de cana e o fato do engenho separar o setor fabril do setor produtivo, o que chegou a provocar desinteresse desses pequenos produtores pelo simples fato de não conseguirem controlar mais todo o processo produtivo, levaram o Engenho Central Rio Branco ao declínio.

Devemos considerar ainda, a relação entre a capacidade instalada, a qual era feita logo na compra do maquinário do Engenho, e a necessidade de aumento da produção. Esse aumento, era alcançado graças ao aumento da matéria-prima, ou seja aumento das terras agricultáveis, ou dos canaviais. Nos engenhos centrais do nordeste, tal fato era possível pela grande quantidade de terras disponíveis, as quais eram encontradas a preços

muito baixos e pela disponibilidade de mão-de-obra barata. Esse fato exigia dos engenhos centrais investimento em plantações próprias, numa tentativa de minar a força e a recusa dos fornecedores de cana e como uma necessidade para estes atingirem a capacidade instalada no setor fabril e de um possível prolongamento das safras. Essa mesma ação não funcionou para a Província Mineira, pois além da concorrência dos pequenos engenhos, havia uma disputa por terras agricultáveis para a cultura do café e para a produção de gêneros para a subsistência e o abastecimento do mercado interno. Nessa perspectiva, o Engenho Central Rio Branco, na intenção de evitar o malogro, buscou promover a compra de terrenos no município de Visconde do Rio Branco, uma estratégia não funcionou adequadamente.

REFERÊNCIAS

- A PROVÍNCIA DE MINAS (Ouro Preto). Edição de 24 set. 1885. In: JOSÉ, Oíliam. Visconde do Rio Branco, terra, povo, história. Belo Horizonte: Imprensa Oficial, 1982. p. 412-413.
- ANDRADE, Francisco Eduardo de. Entre a roça e o engenho: roceiros e fazendeiros em Minas Gerais na primeira metade do século XIX. Viçosa, MG: Ed. UFV, 2008. p. 218-220.
- ARAÚJO, Tatiana Brito de. Os engenhos centrais e a produção açucareira no Recôncavo Baiano. Salvador: FIEB, 2002.
- CAMPOS, Zoia Vilar. Italianos em São Paulo: de colonos a empresários do açúcar (1876-1941). In: ENCONTRO REGIONAL DE HISTÓRIA, 18., 2006, Assis. Anais... São Paulo: ANPUH-SP; Assis: UNESP, 2006.
- CANABRAVA, Alice. A grande lavoura. In: HOLANDA, Sérgio Buarque de (Org.). História geral da civilização brasileira. Tomo II, v. 4. São Paulo: DIFEL, 1974.
- CARRARA, A. A zona da Mata mineira: diversidade econômica e continuísmo (1839-1909). 1993. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal Fluminense, Niterói, 1993.
- FERLINI, Vera Lúcia Amaral. A civilização do açúcar: séc. XVI a XX. São Paulo: Brasiliense, 1992.
- GODOY, Marcelo Magalhães. Espaços canavieiros regionais e mercado interno: subsídios para o estudo da distribuição espacial da produção e comércio de derivados da cana-de-açúcar da província de Minas Gerais. In: SEMINÁRIO SOBRE A ECONOMIA MINEIRA, 10., 2002. Anais... [Minas Gerais]: CEDEPLAR, 2002.
- JOSÉ, Oíliam. Visconde do Rio Branco: notas para a sua história. Visconde do Rio Branco: Papelaria Imperial, 1952. p. 409.
- MAIA, Andréa Casa Nova. Encontros e despedidas: história de ferrovias e ferroviários de Minas. Belo Horizonte, MG: Argvmentvm, 2009.
- MARTINS, Maria do Carmo Salazar; LIMA, Maurício Antônio de Castro; SILVA, Helenice Carvalho Cruz da. População de Minas Gerais na segunda metade do século XIX: novas evidências. In: PAULA, João Antônio de (Org.). Anais do X Seminário sobre a Economia Mineira. Belo Horizonte: CEDEPLAR/UFMG, 2002.
- MEIRA, Roberta Barros. Banguês, engenhos centrais e usinas: o desenvolvimento da economia açucareira em São Paulo e sua correlação com as políticas estatais (1875-1941). São Paulo: USP, 2007.