

Cultura, ferrovias e desenvolvimento econômico: circos em Minas Gerais no final do século 19¹

Culture, railways and economic development: circus in Minas Gerais at the end of the 19th Century

Rosana Daniele Xavier*

Daniel Venâncio de Oliveira Amaral**

Cleber Dias***

Resumo

Investigando a oferta comercial de espetáculos de circo em Minas Gerais na última década do século 19, o objetivo deste artigo é analisar os efeitos da infraestrutura de transportes sobre uma arte popular produzida para o entretenimento. Para isso, utilizamos simultaneamente fontes primárias e secundárias diversas, especialmente jornais, censos, livros de memória e livros de viagem. Nesse período, tanto pela capacidade de reduzir custos de transporte, quanto pelos estímulos mais gerais oferecidos para o crescimento econômico de Minas Gerais, ferrovias foram dispositivos bastante importantes na ampliação de oportunidades de oferta e de consumo cultural de espetáculos de circo.

Palavras-chave: História; Cultura; Circo; Economia; Brasil.

Abstract

Researching the commercial surplus of circus shows in Minas Gerais, a province of Brazil, in the last decade of the 19th century, the aim of this article is to analyze the effects of transport infrastructure on a popular art made for entertainment. With this purpose, we used simultaneously several primary and secondary sources, especially newspapers, demographic census, memory books and travel books. In this period, railroads were very important devices for the expansion of opportunities of cultural supply and consumption of

¹ Este estudo contou com apoio financeiro da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (Capes) e da Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de Minas Gerais (Fapemig). Agradecemos aos revisores anônimos da Revista de História Regional, pelas críticas e sugestões. Agradecemos também a Renata Cristina Simões de Oliveira, pela atenta leitura e sobretudo pelo generoso compartilhamento de informações de sua pesquisa sobre circos em Diamantina.

* Mestre em História pela Universidade Federal de São João del Rei. E-mail: rosanadx@gmail.com

** Doutorando em Estudos do Lazer na Universidade Federal de Minas Gerais. E-mail: dvoamaral@gmail.com

*** Doutor em Educação Física pela Unicamp. Professor do Programa de Pós-Graduação Interdisciplinar em Estudos do Lazer, da Universidade Federal de Minas Gerais. E-mail: cleberdiasufng@gmail.com

circus spectacles, because of the capacity to reduce transportation costs and the more general incentives offered for the economic growth of Minas Gerais.

Keywords: History; Culture; Circus; Economics; Brazil.

Introdução

Estudos históricos sobre o processo de produção de bens artísticos tendem a enfatizar seus aspectos estéticos, tais como características de obras, influências intelectuais ou concepções de artistas consagrados. Em termos econômicos, estudos históricos sobre as artes e a cultura tendem a enfatizar mais a oferta do que a demanda. Além disso, embora uma obra de arte possa ser definida como o resultado de ações coletivas, a partir de uma atuação desenrolada em diferentes mundos sociais, como sugeriu o sociólogo Howard Becker, o estudo deste universo comumente enfatiza certos atores, implicados em certas redes de relações, em detrimento de todo o resto.² Na prática, geralmente enfatiza-se os artistas profissionais, integrados ao cânone das convenções predominantes. Outros agentes, cujo trabalho esteja submetido a outros critérios de julgamento, não costumam ter a mesma acolhida em ambientes acadêmicos.

Existem, obviamente, estudos sobre os editores e não apenas sobre os escritores; sobre os *marchants* e não apenas sobre os pintores; sobre a plateia e não apenas sobre os atores ou autores de peças teatrais; sobre os artistas marginais e não apenas sobre os bem ajustados.³ Esses estudos, porém,

² BECKER, Howard. Mundos artísticos e tipos sociais. In: VELHO, Gilberto (org.). *Arte e sociedade: ensaios de sociologia da arte*. Rio de Janeiro: Zahar, 1977, p. 9-22.

³ Para trabalhos que consideram também a dimensão econômica na história da cultura no Brasil, ver KOSHIYAMA, Alice Mitika. *Monteiro Lobato: intelectual, empresário, editor*. São Paulo: Edusp, 2006; GODOL, Rodrigo Camargo de. *Um editor no Império: Francisco de Paula Brito (1809-1861)*. São Paulo: Edusp, 2016; DURAND, José Carlos Garcia. *Arte, privilégio e distinção: artes plásticas, arquitetura e classe dirigente no Brasil, 1855/1985*. São Paulo: Perspectiva, 1989; ARRUDA, Maria Arminda do Nascimento. *Metrópole e cultura: São Paulo no meio do século XX*. Bauru: Edusc, 2001; MENCARELLI, Fernando Antonio. *Cena aberta: a absolvição de um Bilontra e o teatro de revista de Arthur Azevedo*. Campinas: Editora da Unicamp, 1999; MORAES, Julio Lucchesi. *São Paulo, capital artística: a cafeicultura e as artes na belle époque (1906-1922)*. São Paulo: Azougue, 2014. Para uma visão internacional, ver também VELASCO, Carolina González. *Gente de teatro: ocio y espectáculos en la Buenos Aires de los años veinte*. Buenos Aires: Siglo XXI, 2012; REIS, Angela de Castro; WERNECK, Maria Helena (orgs.). *Rotas de teatro entre Portugal e Brasil*. Rio de Janeiro: 7 Letras, 2012; CHARLE, Christopher. *A gênese da sociedade do espetáculo*. São Paulo: Companhia das Letras, 2012.

parecem ainda minoritários, tanto no Brasil, quanto em outros países.⁴ Regra geral, predomina a ênfase sobre o trabalho artístico realizado por nomes aclamados por seus pares (em sua própria época ou a posteriori).⁵ Realizações orientadas para o lucro, por exemplo, ao invés do reconhecimento do próprio campo artístico, geralmente são objeto de censuras e desaprovações por parte de estudiosos da cultura, apenas reverberando a hostilidade geral aos valores burgueses do comércio e do dinheiro que marcam o cânone das artes desde os meados do século 19.⁶

Afora eventuais dificuldades documentais, pois a vida de iluminadores de palco ou de espectadores anônimos pode ter menos vestígios que a de celebridades públicas, há também preconceitos teóricos, estéticos ou filosóficos por trás dessas seleções e rejeições. Um deles é o preconceito com o comércio e com o dinheiro. Elementos econômicos tendem a ser desprezados, dado que mecanismos de comercialização costumam ser vistos com reservas em ambientes artísticos. Em várias circunstâncias, que não apenas nas artes, transações com dinheiro podem ser desprezadas.⁷ Ambientes artísticos, porém, estão certamente entre os espaços sociais em que há fortes barreiras morais ao dinheiro. Como disse já Xavier Greffe, “os meios artísticos não gostam nem um pouco da economia”.⁸ Letras de músicas populares, por exemplo, explicitam parte de uma escala de valores em que o dinheiro aparece como um agente pernicioso.⁹ Representações semelhantes aparecem em outras

⁴ Para um balanço sobre o estado da arte internacional a esse respeito, ver BLAUG, Mark. Where are we now on cultural economics? *Journal of Economic Surveys*, v. 15, n. 2, p. 123-143, 2001.

⁵ cf. ZANINI, Walter (org). *História geral da arte no Brasil*. 2 vols. São Paulo: Instituto Walter Moreira Salles, 1983; RAMOS, Fernão Pessoa; SCHVARZMAN, Sheila (Orgs.). *Nova história do cinema brasileiro*. 2 vols. São Paulo: Edições Sesc São Paulo, 2018; RONCARI, Luiz. *Literatura brasileira: dos primeiros cronistas aos últimos românticos*. 2 ed. São Paulo: Edusp, 2002.

⁶ cf. WILLIAMS, Raymond. *Política do modernismo*. São Paulo: Ed. Unesp, 2011.

⁷ cf. LIPOVETSKY, Gilles; SERROY, Jean. *A estetização do mundo: viver na era do capitalismo artista*. São Paulo: Companhia das letras, 2013; ZELIZER, Viviana. *A negociação da intimidade*. Petrópolis: Vozes, 2011; SANDEL, Michael J. *O que o dinheiro não compra: os limites morais do mercado*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2016; MILLER, Daniel. *Trechos, troços e coisas: estudos antropológicos sobre a cultura material*. Rio de Janeiro: Zahar, 2013; NEIBURG, Federico. Os sentidos sociais da economia. In: DUARTE, Luiz Fernando Dias (org.). *Horizontes das Ciências Sociais no Brasil – Antropologia*. São Paulo: ANPOCS / Barcarolla / Discurso Editorial, 2010.

⁸ GREFFE, Xavier. *Arte e mercado*. São Paulo: Iluminuras / Itaú Cultural, 2013, p. 19.

⁹ OLIVEN, Ruben George. O vil metal: o dinheiro na música popular brasileira. *Revista Brasileira de Ciências Sociais*, São Paulo, v. 12, n. 33, p. 143-168, 1997; OLIVEN, Ruben George. Dinheiro e música popular: uma comparação entre Brasil e Estados Unidos. *Horizontes Antropológicos*, Porto Alegre, ano 22, n. 45, p. 19-47, jan./jun. 2016.

linguagens artísticas, quando não nas obras propriamente ditas, nos discursos que circulam ao redor delas.

Por outro lado, preocupações com as artes também ocupam lugar relativamente marginal no pensamento econômico, muito embora o assunto tenha sido mencionado em obras de autores canônicos, como Adam Smith ou Keynes (entre outros).¹⁰ Ao tratarem de “cultura”, todavia, economistas geralmente se referem a hábitos e costumes, em sentido mais *lato*, portanto, deixando de lado ou em segundo plano as artes, que têm sentido mais *stricto*.¹¹ A economia da cultura, campo de estudos especialmente dedicado às relações entre artes e economia, é uma área de especialização que pode ainda ser classificada como recente. Seus primórdios remontam aos meados da década de 1960, quando William Baumol e William Bowem realizaram estudo hoje famoso sobre os custos de espetáculos da Broadway. Pouco depois, em 1977, um primeiro periódico especializado veio à luz: o *Journal of Cultural Economics*. A institucionalização deste campo de estudos, todavia, remete apenas aos meados da década de 1990, com a inclusão do assunto nos sistemas de classificação de periódicos especializados em economia e com a publicação dos primeiros livros-texto.¹²

O desprezo teórico e os estigmas morais que costumam marcar os mecanismos de comercialização da cultura podem ser apontados como um dos fatores a explicar a relativa negligência no estudo das relações entre artes e economia em diferentes disciplinas. Além disso, a persistente oposição, no mais das vezes implícita, entre alta e baixa cultura (*highbrow e lowbrow culture*), fortalece uma compreensão binária que tende a privilegiar o estudo das artes eruditas e dos artistas consagrados, em detrimento da “cultura de massas” ou do consumo cultural no mercado de entretenimento popular, tidos muitas vezes como incultos e vulgares.¹³

¹⁰ GOODWIN, Craufurd. Art and Culture in the History of Economic Thought. In: GINSBURGH, Victor A.; THROSBY, David (eds). *Handbook of the Economics of Art and Culture*, v. 1. New York: Elsevier, 2006, p. 25-69.

¹¹ Para um exemplo nesse sentido, ver HARRISON, Lawrence E.; HUNTINGTON, Samuel P. (eds.). *Culture Matters: How Values Shape Human Progress*. New York: Basic Books, 2000. Para discussões sobre o conceito de cultura, ver CUCHE, Denys. *A noção de cultura nas ciências sociais*. Bauru: Edusc, 1999; WILLIAMS, Raymond. *Cultura e sociedade: de Coleridge a Orwell*. Petrópolis: Vozes, 2011.

¹² cf. MARTOS, Luiz Antonio Palma; QUINTERO, Luiz Fernando Aguado. ¿Debe el Estado financiar las artes y la cultura? revisión de literatura. *Economía e sociedade*, Campinas, v. 20, n. 1, p. 195-228, abr. 2011; REIS, Ana Carla Fonseca. *Economia da cultura e desenvolvimento sustentável: o caleidoscópio da cultura*. Bauru / São Paulo: Manole / Instituto Pensarte, 2006.

¹³ cf. ECO, Umberto. *Apocalípticos e integrados*. São Paulo: Perspectiva, 1993; HUYSSSEN, Andreas. *After the Great Divide*. Bloomington: Indiana University Press, 1986.

Todavia, apesar de serem um canal privilegiado para expressão de subjetividades criativas, as artes são também negócios que oferecem diversão e lucro – sejam as eruditas ou as populares. Não por acaso, a despeito da pertinência ou legitimidade das objeções morais ou teóricas que existem ao redor de trocas comerciais na cultura, esta também é uma esfera de atuação social desde muito submetida a mecanismos de uma economia de mercado. Na Europa ou nas Américas, desde períodos pré-industriais, o mercado editorial, a comercialização de partituras ou espetáculos musicais, o mecenato da aristocracia às artes, os circuitos comerciais de venda de pinturas, as exposições de artes populares ou a força econômica do teatro e outros espetáculos públicos semelhantes são todos exemplos históricos nesse sentido.¹⁴ A produção e o consumo de cultura, afinal, não se dão em vazios históricos. As circunstâncias sociais e econômicas mais gerais condicionam e às vezes determinam os seus significados, bem como as suas condições de realização.

Nesse artigo, nosso objetivo é analisar um tipo particular de transformações históricas que parecem ter afetado as possibilidades de oferta e consumo de cultura no Brasil, mas que é negligenciado pela bibliografia especializada produzida sobre o assunto no país: os efeitos da infraestrutura de transportes sobre uma arte popular produzida para o entretenimento. Mais especificamente, o artigo analisa a oferta comercial de espetáculos circenses em cidades de Minas Gerais e os efeitos das ferrovias sobre esta dinâmica.

Nosso argumento é que a partir da última década do século 19, período no qual nos concentramos aqui, as ferrovias facilitaram o transporte de circos em direção a Minas Gerais, permitindo, dessa maneira, uma ampliação da oferta *comercial* desses bens culturais para os seus habitantes. A ênfase no aspecto comercial desses negócios, para além de suas dimensões artísticas, é uma premissa especialmente importante aqui. A expectativa de lucro

¹⁴ cf. BUDASZ, Rogério. *Teatro e música na América Portuguesa: ópera e teatro musical no Brasil (1700-1822)*. Curitiba: Deartes Universidade Federal do Paraná, 2008; HASKELL, Franci. *Mecenas e pintores: arte e sociedade na Itália Barroca*. São Paulo: Edusp, 1997; WARNKE, Martin. *O artista da corte: os antecedentes dos artistas modernos*. São Paulo: Edusp, 2001; MOLLIER, Jean-Yves. *O dinheiro e as letras: história do capitalismo editorial*. São Paulo: Edusp, 2010; DARTON, Robert. *O Iluminismo como negócio: história da publicação da “Encyclopédie”, 1775-1800*. São Paulo: Companhia das Letras, 1996; DARTON, Robert; ROCHE, Daniel (Orgs). *Revolução impressa: a imprensa na França, 1775-1800*. São Paulo: Edusp, 1996; PLUMB, John Harold. La mercantilización del ocio en la Inglaterra del siglo XVIII. *Historia Social*, n. 41, p. 69-88, 2001; MARCHI; Neil de; MIEGROET; Hans J. Van. The history of art markets. In: GINSBURGH, Victor A.; THROSBY, David (eds). *Handbook of the Economics of Art and Culture*, v. 1. New York: Elsevier, 2006, p. 70-108; SCHERER, F. M. The evolution of music markets. In: GINSBURGH, Victor A.; THROSBY, David (eds). *Handbook of the Economics of Art and Culture*, v. 1. New York: Elsevier, 2006, p. 109-146; BURKE, Peter. *Cultura popular na Idade Moderna: Europa, 1500-1800*. São Paulo: Companhia das Letras, 1989; FRANCO, Gustavo H. B. *Shakespeare e a economia*. Rio de Janeiro: Zahar, 2009; CANTOS, Ángel López. *Juegos, fiestas y diversiones en la América Española*. Madrid: Editorial Mapfre, 1992.

dos empresários desses circos, decorrente da percepção de oportunidades econômicas em certas cidades ou regiões, seria um fator crucial para as suas decisões de deslocar ou não suas empresas até esses locais. Afinal, antes de serem artes cênicas capazes de funcionar como instâncias pedagógicas para propagação de costumes considerados civilizados, como tantas vezes foi reivindicado por intelectuais do período, circos eram verdadeiros negócios do setor da cultura, embora quase sempre pequenos, provavelmente pouco lucrativos e voltados para o entretenimento popular.¹⁵

Nesses termos, ferrovias aparecem em Minas Gerais como dispositivos privilegiados para ampliar ou mesmo permitir oportunidades de acesso ao consumo cultural, uma vez que afetaram os custos gerais do deslocamento dos circos, ao mesmo tempo em que alteraram, em alguns casos, as condições materiais dos potenciais consumidores dos serviços e bens culturais oferecidos por esses empresários. Pois além de permitir transporte mais rápido, seguro, confortável e barato para os artistas envolvidos nessas companhias itinerantes, as ferrovias permitiam também que circos acessassem cidades que geralmente já se encontravam em alguma medida submetidas a crescimento econômico mais intenso. Para os circos, cidades atendidas por ferrovias eram potencialmente mais atraentes na medida em que indicavam a existência de mercados consumidores relativamente mais prósperos e com mais condições, portanto, de dispor de recursos para o consumo de bens diversos por meio de pagamento em dinheiro – tais como os próprios espetáculos circenses.

Nesse contexto, ferrovias parecem ter desempenhado um papel importante, se não para garantir, ao menos para facilitar as condições gerais de oferta e de consumo desse gênero de espetáculos. A inauguração de uma estação ferroviária, afinal, geralmente significava o prenúncio ou a consolidação de uma série de transformações. Conforme disse William Summerhill, as ferrovias no Brasil integraram mercados, reduziram os custos de transporte, permitiram a expansão da produção agrícola voltada para o mercado, favoreceram o crescimento econômico, além de terem desempenhado vários outros efeitos de amplo aspecto, mas difíceis de serem mensurados.¹⁶

¹⁵ Sobre a ênfase de intelectuais sobre o papel civilizatório do teatro no século 19, ver SOUZA, Silvia Cristina Martins de. *As noites do Ginásio: teatro e tensões culturais na Corte (1832-1868)*. Campinas: Editora da Unicamp / Cecult, 2002; MARZANO, Andrea. *Cidade em cena: o ator Vasques, o teatro e o Rio de Janeiro, 1839-1892*. Rio de Janeiro: Folha Seca, 2008.

¹⁶ SUMMERHILL, William R. *Trilhos do desenvolvimento: as ferrovias no crescimento da economia brasileira (1854-1913)*. São Paulo: Alfaiatar, 2018.

A oferta e o consumo de bens culturais podem ser apontados como um desses aspectos difíceis de serem mensurados, mas que direta ou indiretamente foram influenciados e estiveram na órbita das transformações desencadeadas pelas ferrovias. Diferente de empresas de entretenimento como as de Paschoal Segreto, porém, para as quais existem livros contábeis e outros documentos do tipo, os circos que estiveram em Minas Gerais no final do século 19 não parecem ter deixado vestígios semelhantes nos arquivos que guardam documentos sobre o estado.¹⁷ Dessa forma, conclusões sobre a dimensão econômica das atividades dessas empresas podem ser apenas parcialmente inferidas através do uso combinado de fontes primárias e secundárias diversas, buscando uma visão histórica panorâmica sobre a vida social em Minas Gerais, realizada a partir de uma compreensão do contexto social e econômico mais geral no qual os circos operavam. Nesse artigo, cruzamos informações de fontes bibliográficas secundárias com um conjunto de fontes primárias, que incluem censos, livros de memória, livros de viagem e sobretudo jornais.

Não há aqui, no entanto, nenhum determinismo tecnológico, supondo que ferrovias, por si só, poderiam desencadear transformações na esfera da cultura. Cidades sem estações ferroviárias também recebiam a visita de circos, ao mesmo tempo em que cidades onde havia estações ferroviárias poderiam ficar à margem dos trajetos mais usualmente percorridos pelos circos que visitaram Minas Gerais no período que analisamos aqui. Além disso, o impacto econômico de ferrovias em diferentes pontos de Minas Gerais foi diverso. Algumas se mostraram mais capazes do que outras em estimular o desenvolvimento econômico e todas as implicações decorrentes daí.

Nesse sentido, estações ferroviárias não necessariamente asseguravam que uma nova dinâmica de oferta e consumo cultural fosse instalada. De início, nada garantiria que circos teriam interesse em usar o novo meio de transporte como recurso para as suas atividades, por maior que fosse a redução dos custos de deslocamentos permitidos por tais inovações. Mais que isso, para que houvesse interesse e disposição empresarial para aumentar a frequência de deslocamentos de circos por diversas cidades de Minas Gerais, fosse por meio das ferrovias ou por quaisquer outros transportes, era preciso que houvesse, antes de tudo, certa viabilidade comercial para estes empreendimentos. Na prática, era preciso que as regiões a serem visitadas contassem com

¹⁷ Para estudos que exploraram documentação das empresas de Paschoal Segreto, ver GOMES, Tiago de Melo. *Um espelho no palco: identidades sociais e massificação da cultura no teatro de revista dos anos 1920*. Campinas: Ed. Unicamp, 2004; MARTINS, William de Souza Nunes. *Paschoal Segreto: 'ministro das diversões' do Rio de Janeiro (1883 - 1920)*. Rio de Janeiro: Autografia, 2014.

populações suficientemente numerosas, interessadas em espetáculos como aqueles oferecidos pelos circos, além de terem ainda condições mínimas de pagarem pelo consumo de espetáculos desse tipo, o que exigia certo grau de prosperidade econômica. Por mais populares que fossem os repertórios desses circos, era preciso ter algum interesse em assisti-los. Por mais baratos que fossem os seus ingressos, eles custavam dinheiro e era preciso tê-lo em alguma medida para poder assisti-los. Apenas a reunião de um conjunto mais amplo e diversificado de condições sociais e econômicas, portanto, despertaria o interesse ou a motivação comercial dos empresários de circos em investir tempo e recursos para a ampliação de suas presenças em certos mercados consumidores. Dessa forma, em suma, articuladas com outros aspectos do desenvolvimento social e econômico que afetou Minas Gerais no período, ferrovias podem ser vistas como elementos direta e indiretamente relacionados com a expansão da presença de circos registrada ali na última década do século 19.

Circos em Minas Gerais no final do século 19

No dia 3 de maio de 1894, a “afamada” companhia Pery e Coelho ofereceu seu primeiro espetáculo na cidade de Oliveira, na região Oeste de Minas Gerais. Segundo o cronista anônimo que narrou depois os trabalhos do circo nas páginas do jornal *Gazeta de Oliveira*, o público havia se “deleitado” com um conjunto de “habilidade e aptidões artísticas”.¹⁸ Após uma série de cinco espetáculos, a companhia partiu com suas atrações para Henrique Galvão. Dali partiram para Carmo da Mata, prevendo retornarem a Oliveira em 22 de maio, a fim de oferecerem, já no dia seguinte, uma série de novos espetáculos.¹⁹ Notamos aí a velocidade no deslocamento desta trupe: num período de aproximadamente 19 dias, puderam se apresentar por duas vezes na cidade de Oliveira, passando também por Henrique Galvão e Carmo da Mata.

¹⁸ Circo Pery e Coelho. *Gazeta de Oliveira*, Oliveira, 6 mai. 1894, p. 1.

¹⁹ Circo Pery e Coelho. *Gazeta de Oliveira*, Oliveira, 13 mai. 1894, p. 1 e 2.

Figura 1. Propaganda de circo em Henrique Galvão, Carmo da Mata e Oliveira

CIRCO
Pery & Coelho
DOS
Renomeados artistas
PERY E COELHO

Esta companhia que actualmente funciona em Henrique Galvão, irá a **Carmo da Mata** onde dará espectáculos nos dias 17, 18, 19 e 20, regressando a esta cidade no dia 22 afim de dar espectáculos por occasião da festa.

Fonte: Circo Pery e Coelho. *Gazeta de Oliveira*, Oliveira, 20 maio 1894, p. 3.

Embora as fontes não ofereçam detalhes sobre as formas de transporte adotadas pelo Circo Pery e Coelho, é possível especular que tenham viajado usando os caminhos da Estrada de Ferro Oeste de Minas. O tempo consumido no deslocamento entre as diferentes cidades que o circo visitou no período indica que apenas por meio da ferrovia teria sido possível fazê-lo em tão pouco tempo. A circulação e as apresentações por três cidades em 19 dias, muito provavelmente *não teria sido possível* nesse período com essa rapidez, caso tivessem sido adotados outros meios de transporte que não a ferrovia. O próprio itinerário escolhido privilegiou três povoados que contavam com estações ferroviárias. Além disso, transportes por tração animal, que eram os mais amplamente disponíveis, além de mais caros, mais lentos e frequentemente mais inseguros, estavam sujeitos a todo tipo de imprevisibilidade (enchentes, secas, estradas enlameadas ou inconclusas). Transporte por burros ou mulas, que eram os animais mais usualmente utilizados, geralmente podiam percorrer apenas cerca de 10 quilômetros por dia, a depender ainda das condições meteorológicas e dos caminhos, que em geral eram péssimos. Em 1883, o francês Armand de Bovet, professor da

Escola de Minas de Ouro Preto, registrou uma avaliação geral sobre o estado dos transportes em Minas Gerais. Segundo palavras dele, “com exceção do Sul da província [de Minas Gerais], onde o café é cultivado em larga escala e onde as condições de comunicação são um pouco melhores, o estado de transporte é deplorável”.²⁰ No mesmo sentido e na mesma época, o paulista Joaquim Almeida Leite de Moraes percorreu o que ele mesmo chamou de “sertões do Oeste mineiro”, onde estavam situadas as três localidades visitadas pelo Circo Pery e Coelho. Nessa ocasião, o viajante paulista chegou a dizer que, depois das chuvas, as estradas da região pareciam “rios de lama”, onde carros atolados eram vistos “muitas vezes”, segundo palavras dele.²¹

Essa precariedade das estradas, com transportes caros, lentos, inseguros e imprevisíveis, impunha limitações à criação e exploração de rotas comerciais por empresários de circos. Materiais para espetáculos desse gênero podiam ser pesados e volumosos, incluindo estrutura de montagem, cinematógrafos, cenários, animais, instrumentos musicais, além dos artistas, que podiam chegar a 50 pessoas em algumas companhias. Deslocar tudo isso por estradas precárias, valendo-se de carros de bois, burros ou mulas era possível, mas era também difícil, demorado e dispendioso. Isso é especialmente verdadeiro depois da adoção de estruturas arquitetônicas mais estáveis, por volta de 1870, chamados então de “circos de pau fincados”, que substituíram os mais antigos e primitivos modelos de “circos tapa beco” ou “circos de pau a pique”. Nos circos de pau fincados, ao invés do uso de material provisório que era abandonado depois das apresentações, como acontecia nos modelos mais antigos, toda a estrutura era reutilizada.²² A necessidade de transportar consigo toda a estrutura de construção e armação, imposta pela nova tecnologia arquitetônica dos circos modernos, predispunha, portanto, os empresários desse ramo a adotarem transportes mais baratos.

²⁰ A. de Bovet. A indústria mineral na província de Minas Gerais. *Annaes da Escola de Minas*, Ouro Preto, n. 2, 1883, p. 33-35.

²¹ MORAES, J.A. *Apontamentos de Viagem (de São Paulo à capital de Goiás, desta à do Pará, pelos rios Araguaia e Tocantins, e do Pará à Corte. Considerações administrativas e políticas)* [1883]. São Paulo: Cia. das Letras, 1995, p. 21-22.

²² SILVA, Ermínia; ABREU, Luís Alberto. *Respeitável público... o circo em cena*. Rio de Janeiro: Funarte, 2009.

Figura 2. Circo em Belo Horizonte (sem data)



Fonte: Arquivo Público Mineiro (TG-201-007). Coleção Tipografia Guimarães. Belo Horizonte. Sem autor. Sem data.

De outro modo, a inauguração de ferrovias parece ter facilitado as possibilidades de ofertas de espetáculos desse tipo. Os trens, afinal, podiam transportar todo o pessoal e o material dos circos com mais rapidez, segurança, conforto e previsibilidade, além de custos menores. De modo geral, estima-se que ferrovias reduziram custos de frete no Brasil em cerca de 700% entre 1858 e 1913.²³ Em 1880, Dr. Henrique Gorceix, engenheiro de mineração em Minas Gerais, estimava que o transporte de uma tonelada de ferro por 186 quilômetros através das estradas de Minas Gerais dobrava o custo do produto no final do trajeto. O transporte da mesma tonelagem de ferro por ferrovias implicava um aumento de apenas 25%.²⁴ Em 1885, o Conselheiro Mata Machado, famoso capitalista do Norte de Minas, estimava que os custos de transporte de tecidos entre o Rio de Janeiro e Diamantina elevavam os custos do produto em 15 ou 20%, apesar de parte do trajeto já ser feito por ferrovias nessa época.²⁵ Dessa forma, com a implementação de ferrovias, cidades, vilas

²³ SUMMERHILL, op. cit.

²⁴ Ibidem.

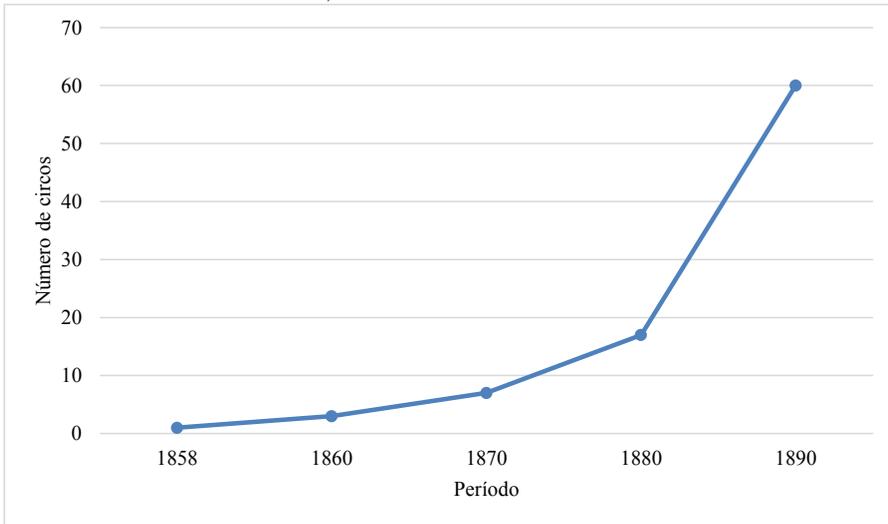
²⁵ MARTINS, Marcos Lobato. *Breviário de Diamantina: uma história do garimpo de diamante nas Minas Gerais (século XIX)*. Rio de Janeiro: Fino Traço, 2014, p. 145.

e distritos de acesso antes difícil, podiam agora ser acessadas de forma mais rápida, barata, previsível e segura, além de poderem ainda serem integradas comercialmente em circuitos mais amplos. Empresários do circo parecem ter notado tais possibilidades.

Circos já visitavam cidades de Minas Gerais desde antes da existência de ferrovias. No entanto, ao que tudo indica, suas presenças eram bem menos frequentes. Tomando os dados reunidos por Regina Horta Duarte num amplo conjunto de fontes documentais, que segue o mais sistemático trabalho sobre o assunto disponível, entre 1858 e 1899, Minas Gerais teria recebido 88 visitas, de 59 diferentes circos, que estiveram em 21 cidades, o que equivaleria, observando-se o conjunto, a uma média de uma visita a cada 5 ou 6 meses, aproximadamente. Esses dados são seguramente subestimados, pois levantamentos em outras fontes não utilizadas por Duarte, tais como aquelas utilizadas neste artigo, revelam circos que não aparecem no estudo da autora – especialmente a partir de 1890. Apesar dessas limitações, as amplas informações reunidas por Duarte nos oferecem, assim mesmo, um quadro genérico, ainda que impreciso, a respeito da dinâmica de chegada de circos em Minas Gerais ao longo da segunda metade do século 19 (antes disso não há registros documentais de circos no estado). Segundo esse quadro geral obtido por meio do estudo de Duarte, a maioria das visitas desses circos aconteceu na década de 1890, que reúne então 67% do total (Gráfico 1). A frequência média de circos em Minas Gerais apenas na década de 1890, ainda de acordo com os dados de Duarte, seria de uma visita a cada 2 meses – aproximadamente três vezes maior que a do período entre as décadas de 1860 e 1880.²⁶ Se somássemos a essas informações dados de outras fontes obtidas em nossa própria pesquisa, citadas ao longo deste artigo, a média de visitas de circos chegaria a cerca de uma por mês ao longo da década de 1890, que pode ser vista então como uma espécie de era de ouro do circo em Minas Gerais (ver também Gráfico 2, nas considerações finais).

²⁶ DUARTE, Regina Horta. *Noites circenses: espetáculos de circo e teatro em Minas Gerais no século XIX*. Tese (Doutorado em História). Campinas: Universidade Estadual de Campinas, 1993, anexo II, p. 335-342.

Gráfico 1. Circos em Minas Gerais, 1858-1899



Elaboração dos autores a partir de informações disponíveis em DUARTE, Regina Horta. *Noites circenses: espetáculos de circo e teatro em Minas Gerais no século XIX*. Tese (Doutorado em História). Campinas: Universidade Estadual de Campinas, 1993, anexo II, p. 335-342.

Sintomaticamente, a década de 1890 é a época que coincide com a inauguração de várias ferrovias em Minas Gerais. Dos 3.500 quilômetros de ferrovias construídos na região entre 1875 e 1899, metade datam da década de 1890.²⁷ Igualmente importante, trilhos assentados a partir de 1890 representaram também uma expansão das áreas de Minas Gerais atendidas por ferrovias, que inicialmente estiveram bastante concentradas na região da Zona da Mata. Em 1884, pouco antes desta expansão, cerca de 60% das ferrovias de Minas Gerais estavam na Zona da Mata. Demandas para o transporte de café, além do empenho dos próprios fazendeiros que plantavam esse produto, estiveram entre as principais razões para tal concentração.²⁸ Dos anos finais de 1880 em diante, porém, regiões do Centro, do Oeste, do Sul e do Triângulo Mineiro estariam também sendo atendidas por ferrovias. Transformações na estrutura produtiva dessas regiões logo se fizeram notar. Uma pequena diversificação produtiva foi então registrada nessas regiões, envolvendo,

²⁷ WIRTH, John D. *O fiel da balança: Minas Gerais na federação brasileira, 1889-1937*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1982.

²⁸ BLASENHEIM, Peter L. Railroads in Nineteenth-century Minas Gerais. *Journal of Latin American Studies*, v. 26, Issue 2, p. 347-374, May 1994.

especialmente, a intensificação das atividades do comércio e até de algumas pequenas indústrias, bem como a produção de gêneros agrícolas que não apenas o café (tais como milho e arroz), além de produtos pecuários (tais como charque e couro).

Rastreado o itinerário de alguns circos que ofereceram espetáculos em Minas Gerais na década de 1890, percebe-se que os trajetos de muitos deles – na verdade, quase todos – percorriam os caminhos pontilhados por estações ferroviárias. Aproveitando o trajeto da Estrada de Ferro Central do Brasil, por exemplo, a Companhia Automática Mexicana estivera em Juiz de Fora e depois em Ouro Preto, em março de 1891.²⁹ Chama atenção o espaço de tempo relativamente curto, de 10 dias ou menos, que separa as apresentações nas duas cidades, distanciadas entre si por mais de 230 quilômetros – desprezando o tempo para montagens e desmontagens, bem como eventuais apresentações em outras cidades do trajeto, que poderiam ter acontecido, embora não tenhamos indícios nesse sentido.

Dentre os vários circos para os quais temos registros documentais de visitas a região Oeste de Minas Gerais, todos privilegiaram cidades com estações da Estrada de Ferro Oeste de Minas. Entre junho e agosto de 1892, a “Companhia União Artística” se apresentou em Carmo da Mata, Oliveira e Bom Sucesso.³⁰ Em janeiro de 1895, o “Circo Equestre”, dirigido pelos empresários Barros e Carvalho, realizou espetáculos em Oliveira e Carmo da Mata.³¹ Manoel José de Barros, um dos proprietários desse “Circo Equestre”, que dizia ser morador de Juiz de Fora, já conduzia negócios de exibição de espetáculos circenses na região ao menos desde 1892, quando há notícias de apresentações de sua empresa, nessa época com o nome de “Circo São Salvador”, na cidade de Bom Sucesso.³² Em meados de 1895, o “Grande Circo Nacional”, dirigido pelo empresário José Lemido da Cruz, ofereceu espetáculos em Oliveira, Carmo da Mata, Henrique Galvão, Itapecerica e Bom Sucesso.³³ Em junho de 1896, o “Circo Japonês” visitaria Lavras e Oliveira, enquanto a “Companhia de Fantoques” realizaria apresentações em São João del Rei e Oliveira, em 1899 (mesmo trajeto usado pouco depois, em 1904 e 1905, pelo “Circo Teatro Sul

²⁹ DUARTE, op. cit., p. 341.

³⁰ Companhia Equestre União Artística. *Gazeta de Oliveira*, Oliveira, 5 jun. 1892, p. 2; Bom Sucesso. *Minas Gerais*, Ouro Preto, 20 ago. 1892, p. 4.

³¹ Circo Equestre. *Gazeta de Oliveira*, Oliveira, 20 jan. 1895, p. 4.

³² Revista do interior. *Minas Geraes*, Ouro Preto, 20 ago. 1892, n. 117, p. 4.

³³ Circo Nacional, *Gazeta de Oliveira*, Oliveira, 21 abr. 1895, p. 3; Circo Nacional. *Gazeta de Oliveira*, Oliveira, 5 mai. 1895, p. 3; Circo Nacional. *Gazeta de Oliveira*, Oliveira, 16 jun. 1895, p. 3.

América” e o “Circo Pavilhão Mineiro”).³⁴ Já o “Circo Spinelli”, dirigido pelo empresário Afonso Legran Spinelli, ofereceu espetáculos entre julho e agosto de 1900 em Oliveira, Ribeirão Vermelho e Perdões.³⁵

A inauguração de uma ferrovia, no entanto, não transformava uma cidade qualquer imediatamente em local atraente para visitas de circos. Tal atratividade só parecia se materializar depois da consolidação de uma rota comercial capaz de oferecer oportunidades de visitas a um número relativamente grande de cidades. Nos três primeiros anos da inauguração da ferrovia em Oliveira, no Oeste de Minas Gerais (1888-1891), apenas dois circos podem ser identificados em anúncios na imprensa local, o que representaria uma média de uma visita a cada um ano e meio, aproximadamente.³⁶ Somente com a ampliação dos ramais e a inauguração de novas estações na região, os circos encontrariam um itinerário comercial realmente vantajoso. Antes disso, visitar cidades desconectadas de entroncamentos ferroviários era possível, mas provavelmente era também economicamente menos atraente.

Ainda na órbita da Estrada de Ferro Oeste de Minas, para seguirmos com o exemplo, para o qual dispomos de mais informações em primeira mão, diversas novas estações foram inauguradas entre 1890 e 1892: Carmo da Mata (1890), Gonçalves Ferreira (1890), Desterro (1890), Henrique Galvão (1890), São Gonçalo do Pará (1890), Itapecerica (1891), Cercado (1891), Cardosos (1891), Martinho Campos (1892), São Francisco (1892) e Abadia (1892).³⁷ Como consequência, entre 1892 e 1900, ao menos 22 circos estiveram na região, totalizando uma média de uma visita a cada cinco meses, aproximadamente, isto é, uma frequência quase quatro vezes maior do que aquela apresentada na região entre 1888 e 1891 (equivalente aos três primeiros anos da chegada da ferrovia, quando não havia ainda ramificação de suas estações por outras cidades).³⁸ A ampliação do número de estações ferroviárias em cidades da região, de fato parece ter incentivado circos a visitarem-nas.

³⁴ cf. Circo Japonês. *Gazeta de Oliveira*, Oliveira, 28 jun.1896, p. 2; *Gazeta de Minas*, Oliveira, 21 jul. 1904, p. 2; *Gazeta de Minas*, Oliveira, 7 ago. 1904, p. 1; *Gazeta de Minas*, Oliveira, 12 mar. 1905, p. 1; *Gazeta de Minas*, Oliveira, 16 abr.1905, p. 1.

³⁵ Circo Spinelli. *Gazeta de Oliveira*, Oliveira, 22 jul. 1900, p. 2; Circo Spinelli. *Gazeta de Minas*, Oliveira, 5 ago. 1900, p. 2.

³⁶ Companhia Equestre. *Gazeta de Oliveira*, Oliveira, 1 jul. 1888, p. 3; Companhia Equestre. *Gazeta de Oliveira*, 31 mar. 1889, p. 2.

³⁷ Para informações sobre as estações da Estrada de Ferro Oeste de Minas e suas datas de inauguração, ver, MINAS GERAIS, Secretaria da Agricultura. *Anuário estatístico*. Ano I (1921), Vol. III. Belo Horizonte: Imprensa Oficial, 1926, p. 426-427.

³⁸ Circo Equestre. *Gazeta de Oliveira*, Oliveira, 29 maio 1892, p. 2; Circo. *Gazeta de Oliveira*, Oliveira, 10 jul. 1892, p. 3; Companhia de Bonecos. *Gazeta de Oliveira*, Oliveira, 4 set. 1892, p. 4; Circo Pery & Coelho. *Gazeta de*

Mais do que a simples extensão ou o número de estações de uma ferrovia, a possibilidade de conexão de uma ampla rede de entroncamentos que interligava diferentes ferrovias não apenas de Minas Gerais, mas também de São Paulo e do Rio de Janeiro, parece ter sido outro aspecto igualmente importante para a exploração comercial de espetáculos de circo. Graças a esses entroncamentos, circos tinham acesso rápido, seguro, previsível e relativamente barato a um raio ainda mais amplo de cidades. Com efeito, essa teia de entroncamentos possibilitava que circos explorassem comercialmente a oferta de espetáculos para cidades nas imediações dessas ferrovias, atingindo, às vezes, cidades que não contavam com tais facilidades, mas que estavam próximas. A própria inauguração de estações ferroviárias tendia a estimular a construção ou melhoramento de estradas que ligassem cidades sem ferrovias àquelas que contavam com tais facilidades. Desse modo, cidades sem ferrovias, mas dentro de um certo raio de distância das cidades com ferrovias, também eram atingidas por transformações desse novo meio de transporte. Tudo isso afetava também os circos. Entre maio e junho de 1892, por exemplo, um outro “Circo Equestre”, dessa vez dirigido pelo empresário Lazaro Telles de Freitas, realizou apresentações na freguesia de Claudio, logo após ter estado em Oliveira e Carmo da Mata.³⁹ Embora Claudio não fosse atendida por nenhuma estação ferroviária nessa época, localizava-se há cerca de 10 quilômetros da estação de Gonçalves Ferreira, da Estrada de Ferro Oeste de Minas, o que muito provavelmente lhe facilitou o deslocamento. Quanto aos custos de transporte, a escala da distância a ser percorrida não apenas importava, como fazia toda diferença. Custos de transporte aumentavam de acordo com as distâncias, de tal maneira que a diminuição do trecho a ser percorrido com o uso de animais era uma vantagem comparativa que ferrovias ofereciam, mesmo que o destino final não fosse atendido por linhas férreas.

Oliveira, Oliveira, 6 mai. 1894, p. 1; Circo Pery & Coelho. *Gazeta de Oliveira*, Oliveira, 27 maio 1894, p. 2; Circo Equestre. *Gazeta de Oliveira*, Oliveira, 11 nov. 1894, p. 2; Circo franco-brasileiro. *Gazeta de Oliveira*, Oliveira, 16 dez. 1894, p. 1; Grande Circo de Touros. *Gazeta de Oliveira*, Oliveira, 16 dez. 1894, p. 4; Circo Nacional. *Gazeta de Oliveira*, Oliveira, 5 mai. 1895, p. 3; Circo Nacional. *Gazeta de Oliveira*, Oliveira, 16 jun. 1895, p. 2; Circo. *Gazeta de Oliveira*, Oliveira, 26 abr. 1896, p. 2; Circo Japonês. *Gazeta de Oliveira*, Oliveira, 21 jun. 1896, p. 2; Praça de Touros. *Gazeta de Oliveira*, Oliveira, 23 ago. 1896, p. 3; Circo Guanabara. *Gazeta de Oliveira*, 13 set. 1896, p. 2; Grande Circo Italia-Brasil. *Gazeta de Oliveira*, Oliveira, 22 ago. 1897, p. 2; Circo de Touros. *Gazeta de Oliveira*, Oliveira, 20 mar. 1898, p. 3; Circo Estrela do Amazonas. *Gazeta de Oliveira*, Oliveira, 21 ago. 1898, p. 1; Circo Amazonense. *Gazeta de Oliveira*, Oliveira, 13 nov. 1898, p. 2; Fantoches. *Gazeta de Oliveira*, Oliveira, 20 nov. 1898, p. 1; Companhia Briguela. *Gazeta de Minas*, Oliveira, 20 ago. 1899, p. 1; Circo Spinelli. *Gazeta de Minas*, Oliveira, 22 jul. 1900, p. 2; Companhia de Novidades. *Gazeta de Minas*, Oliveira, 28 out. 1900, p. 1.

³⁹ *Gazeta de Oliveira*, Oliveira, 20 mai. 1892; *Gazeta de Oliveira*, Oliveira, 12 jun. 1892.

Entre os meses de abril e setembro de 1899, por exemplo, o “Circo Universal” estaria em Cataguazes, Ouro Preto e São João del Rei, atendidas, respectivamente, pela Estrada de Ferro Leopoldina, pela Estrada de Ferro Central do Brasil e pela Estrada de Ferro Oeste de Minas.⁴⁰ O trajeto entre Ouro Preto e São João del Rei, em particular, duas das maiores cidades de Minas Gerais no período e atendidas por ramais ferroviários diferentes, mas interligados, seria regularmente explorado por vários circos ao longo da década de 1890. Entre abril e junho de 1890, a “Companhia Ginástica Chilena” realizaria apresentações precisamente nessas duas cidades.⁴¹ Entre junho e outubro de 1891 seria a vez do “Circo Cosmopolita” fazê-lo.⁴² Em fevereiro de 1894, a “Companhia Equestre Luso-Brasileira” exploraria o mesmo trajeto, acrescentando ainda a cidade de Barbacena na sua rota (que era atendida pelos trilhos da Estrada de Ferro Central do Brasil). Entre abril e outubro de 1896, seria a vez do “Circo Peruano” realizar o mesmo trajeto.⁴³

Em outra combinação, o “Circo Lombardo Italiano” esteve em São João del Rei em maio de 1894, antes de partir, naquele mesmo mês, para a cidade de Barbacena. Em 1895, o “Circo Equestre”, de Manoel José de Barros, depois de organizar apresentações em cidades do Oeste de Minas, esteve também em Campanha.⁴⁴ Já o “Circo Atlântico” faria apresentações entre setembro e outubro de 1897 em São João Nepomuceno (atendida pela Estrada de Ferro Leopoldina) e Juiz de Fora (atendida pela Estrada de Ferro Central do Brasil).⁴⁵ Entre maio e junho de 1899, um tal “Circo Zoológico” repetiria esse mesmo trajeto.⁴⁶ Já o “Circo Guanabara”, que por volta de setembro de 1896 visitou cidades que contavam com estações da Estrada de Ferro Oeste de Minas, realizou, pouco depois, entre janeiro e março de 1897, uma longa temporada de espetáculos em Ouro Fino, no Sul de Minas, que era atendida pela Estrada de Ferro Sul-Mineira.⁴⁷

⁴⁰ DUARTE, op. cit., p. 336.

⁴¹ Ibidem, p. 338.

⁴² DUARTE, op. cit., p. 339.

⁴³ Ibidem, p. 340.

⁴⁴ NOGUEIRA JÚNIOR, João Martins. *Uma história dos divertimentos do sul mineiro: Itajubá, Pouso Alegre e Campanha entre o final do século XIX e as primeiras décadas do século XX (1891-1930)*. Dissertação (Mestrado em Estudos do Lazer). Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2017, p. 85.

⁴⁵ DUARTE, op. cit., p. 340.

⁴⁶ Ibidem, p. 337.

⁴⁷ Circo Guanabara. *Gazeta de Oliveira*, Oliveira, 20 set. 1896, p. 2; Circo Guanabara. *Gazeta de Oliveira*, Oliveira, 4 out. 1896, p. 2; Crônica do Circo. *Gazeta de Ouro Fino*, Ouro Fino, 19 jan. 1896, p. 2; Diversões. *Gazeta de Ouro Fino*, Ouro Fino, 1 mar. 1896, p. 2.

Além de facilidades de transporte e de oportunidades de exploração comercial de um raio mais abrangente de cidades, ferrovias também ofereciam aos circos acesso a mercados consumidores potencialmente mais prósperos. Uma ferrovia, afinal, frequentemente permitia maior integração econômica de cidades ou regiões com outros centros mais dinâmicos, o que tinha implicações para a organização estrutural da economia local. Tais ligações comerciais entre cidades e regiões, decorrentes de facilidades e reduções dos custos de transportes, incentivavam especializações produtivas, notadamente em produtos agropecuários, como foi o caso de Minas Gerais. A prioridade na produção de certos gêneros alimentícios, geralmente por meio de técnicas ainda bastante arcaicas, e que por isso mesmo eram altamente dependentes de grande quantidade de mão de obra, aumentava a demanda por abastecimento de gêneros no mercado interno, o que também estimulava a inclusão de mais agentes nos circuitos de trocas comerciais. Nesses ambientes, mesmo pequenos agricultores fora do circuito exportador, até então fundamentalmente dedicados a subsistência, poderiam ter incentivos para produzirem excedentes para o mercado, tomando parte, daí em diante, das trocas comerciais típicas de uma economia capitalista. Além disso, transformações econômicas desse tipo também têm efeitos sobre o comércio urbano, extravasando os limites do mundo rural e impulsionando lojas diversas. Com efeito, em si mesma, a produção agropecuária para a venda no mercado é em grande medida uma realização do capital comercial, na medida em que exige a formação de um sistema de armazenamento, de transporte, de financiamento e de revenda.

Embora a inauguração de uma ferrovia nem sempre implicasse tudo isso, com efeito, cidades atendidas por ferrovias geralmente experimentavam certa diversificação produtiva e crescimento econômico. De um modo geral, foi este o caso de Minas Gerais, apesar da grande fazenda autossuficiente ter continuado a existir na região mesmo depois da inauguração de ferrovias, tanto quanto uma agricultura de baixa produtividade, com mercados pequenos, desarticulados e com baixo poder aquisitivo. Conforme dissera John Wirth, tratando das consequências da redução dos custos de frete para a economia de Minas Gerais, “as taxas de frete mais baixas e uniformes sobre os cereais após 1898 permitiram que alguns produtos mineiros, como o milho, o feijão e o arroz, competissem e substituíssem produtos importados no mercado do Rio”.⁴⁸ Além destes itens, anúncios de restaurantes e confeitarias nos jornais do Rio de Janeiro na década de 1880 deixavam ver a relativa importância que leite, queijos e requeijão fornecidos por produtores de Minas Gerais tinham

⁴⁸ WIRTH, op. cit., p. 89.

naquele mercado desde essa época, em relações comerciais que possivelmente foram facilitadas pelas ferrovias. Conforme um artigo do jornal carioca *Gazeta da Tarde*, “os efeitos do nutritivo leite de Minas começam a aparecer. O Rio de Janeiro engorda, cria abdômen, torna-se obeso”.⁴⁹

De maneira semelhante, a chegada de uma ferrovia até Belo Horizonte estimulou a indústria têxtil não apenas da nova capital, inaugurada em 1897, como também de cidades próximas, como Sete Lagoas e Curvelo. Essas indústrias, por sua vez, usavam algodão produzido do Norte de Minas Gerais como matéria-prima, ao mesmo tempo em que a nova demanda por abastecimento alimentar nessas cidades, resultado do crescimento populacional estimulado pelas indústrias, passava a ser atendida pela produção pecuária vinda de Montes Claros.⁵⁰ Dessa forma, o raio de transformações desencadeados pela inauguração de uma estação ferroviária ia se estendendo para além do ponto onde se encontravam as estações. Conforme resumiu Wirth, “a experiência republicana em Minas foi baseada na integração através de ferrovias”.⁵¹ A oferta comercial de espetáculos de circo tomou parte dessas experiências, em grande medida baseando-se, igualmente, na integração através de ferrovias.

Considerações finais

O desenvolvimento de um mercado cultural é sempre o resultado de muitos fatores, desde escolaridade e disponibilidade de tempo livre, até infraestrutura para espetáculos, facilidades urbanas e outras condições econômicas mais estruturais (como salários, por exemplo).⁵² Por mais favoráveis que fossem à oferta comercial de espetáculos circenses, ferrovias, sozinhas, tanto quanto qualquer outra inovação no sistema de transportes, não poderiam então desempenhar o papel de grandes panaceias. Os vínculos causais entre ferrovias e mercados culturais são sutis e complexos. Além disso,

⁴⁹ KARLS, Thaina Schwan. *Comida, bebida e diversão: uma análise comparada do perfil de restaurantes e confeitarias no Rio de Janeiro do século XIX (1854-1890)*. Tese (Doutorado em Histórica Comparada). Rio de Janeiro: Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2017, p. 93.

⁵⁰ WIRTH, op. cit., p. 105.

⁵¹ WIRTH, op. cit., p. 105.

⁵² BECKER, Gary S. A Theory of the Allocation of Time. *The Economic Journal*, v. 75, n. 299, p. 493-517, 1965; VEAL, A. J. Economics of leisure. In: ROJEK, Chris; SHAW, Susan M.; VEAL, A. J. (eds.). *A handbook of leisure studies*. New York: Palgrave Macmillan, 2006, p. 140-161; GRATTON, Chris; TAYLOR, Peter. The economics of work and leisure. In: HAWORTH, John T.; VEAL, A. J. (eds.). *Work and leisure*. New York: Routledge, 2004, p. 85-106; MACHADO, Ana Flávia; SIMÕES, Rodrigo Ferreira; DINIZ, Sibelle Cornélio. Urban amenities and the development of creative clusters: the case of Brazil. *Current Urban Studies*, v. 1, n. 4, p. 92-101, 2013.

apesar de poder ser apontada como vetor importante do desenvolvimento econômico geral de Minas Gerais, transformações no sistema de transporte, contudo, não podem ser entendidas como aspectos chave desse processo. Conforme afirmaram Barbosa e Godoy, “quando da análise de experiências históricas concretas é necessário fugir da compreensão simplista, que toma a presença de determinada infraestrutura de transporte, por si só, como fator capaz e suficiente de gerar desenvolvimento na região onde foi implantada”.⁵³

Para os circos nos anos finais do século 19 em Minas Gerais, ferrovias não devem sequer ser tomadas como condições necessárias. Locais atendidos por ferrovias não tinham garantias de que circos as incluiriam em seus mapas de visitação. Para além das ferrovias, a reunião de mais outras características eram ainda necessárias, tais como certa densidade demográfica e alguma prosperidade econômica. Em sentido contrário, lugares sem ferrovias, como Diamantina ou Montes Claros, que só foram alcançadas por trilhos depois de 1913 e 1926, respectivamente, foram visitados por circos nos fins do século 19, embora isso não tenha sido frequente. Eventualmente, poderia ainda haver grupos de artistas radicados na própria região, aparentemente mais voltadas para a oferta de espetáculos nas próprias cidades onde estavam localizados, dispensando, assim, a necessidade de deslocamentos, como eram os casos das curiosas companhias de touradas de Santo Antônio da Casa Branca, comarca de Ouro Preto, atuantes entre os meados das décadas de 1870 e 1880.⁵⁴

Feitas essas ressalvas, porém, a fim de se prevenir quaisquer exageros, ferrovias podem então ser vistas como dispositivos de fato importantes na ampliação de oportunidades de oferta e de consumo cultural de espetáculos circenses em Minas Gerais nos anos finais do século 19 – mais precisamente a partir da última década daquele século. Ao reduzirem custos de transportes, ferrovias oportunizaram, por meio da integração de entroncamentos, a exploração comercial de mercados consumidores maiores e antes afastados uns dos outros, além de criarem outros estímulos mais gerais para o crescimento econômico, o que acabava favorecendo o mercado de consumo cultural de espetáculos. Em outras palavras, sem as facilidades oferecidas pelas ferrovias, espetáculos de circos não teriam se realizado em Minas Gerais na última década do século 19 da mesma forma e com a mesma frequência que o fizeram.

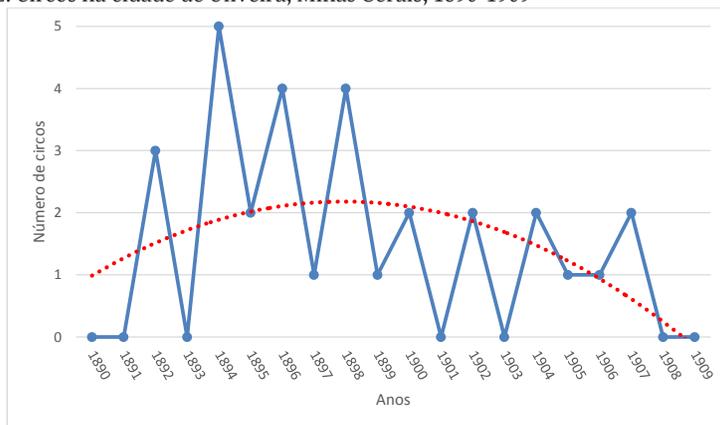
Depois da virada do século, essas mesmas ferrovias continuavam disponíveis em Minas Gerais. A presença de circos, no entanto, parece ter

⁵³ BARBOSA, Lidiany Silva; GODOY, Marcelo Magalhães. Transporte, região e desenvolvimento econômico. *Varia História*, Belo Horizonte, v. 30, n. 53, 2014, p. 466.

⁵⁴ BIBBÓ, Caroline Bertarelli. *Divertimentos em Ouro Preto no final do século XIX*. Dissertação (Mestrado em Estudos do Lazer). Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2017, p. 56.

diminuído daí em diante, ao menos até onde se pode julgar por meio de anúncios de jornais – que constituem uma das fontes mais abundantes para o assunto, ainda que limitadas, como todas as fontes, dado que circos podem ter visitado a região sem que tivessem sendo noticiados por jornais ou ainda edições que vincularam tais informações podem não ter sido preservadas nos arquivos. De todo modo, tomando como exemplo uma análise dos circos que visitaram a cidade de Oliveira, no Oeste de Minas Gerais, entre 1890 e 1909, temos um crescimento progressivo do número de circos na cidade ao longo da última década do século 19, seguido de uma redução paulatina dessas presenças daí em diante, conforme indica muito claramente a curva de tendência no Gráfico 2. Ao longo da última década do século 19, um total de 22 circos estiveram na cidade, o que representa, em média, a visita de um circo a cada 5 meses, aproximadamente. A presença de circos na cidade aumenta precisamente a partir de 1892, depois da inauguração de mais estações ferroviárias na região terem conectado Oliveira a um entroncamento ferroviário mais extenso. Já ao longo da primeira década do século seguinte, quando oito circos estiveram na cidade, a média é de uma visita a cada um ano, aproximadamente, frequência 60% menor, portanto, que a década anterior.

Gráfico 2. Circos na cidade de Oliveira, Minas Gerais, 1890-1909



Elaboração dos autores. Paras as fontes relativas ao século 19, cf. notas deste artigo. Para fontes relativas ao século 20, cf. Circo de Touros. *Gazeta de Minas*, Oliveira, 13 abr. 1902, p. 3; Circo Paraense. *Gazeta de Minas*, Oliveira, 24 ago. 1902, p. 2; Circo Rio-Verdense. *Gazeta de Minas*, Oliveira, 27 mar. 1904, p. 2; Circo Sul-America. *Gazeta de Minas*, Oliveira, 8 ago. 1904, p. 1; Circo Pavilhão Mineiro. *Gazeta de Minas*, Oliveira, 12 mar. 1905, p. 1; Circo Sul-Americano. *Gazeta de Minas*, Oliveira, 22 abr. 1906, p. 1; Circo Sul-America. *Gazeta de Minas*, Oliveira, 28 abr. 1907, p. 1; Circo Flor do Brasil. *Gazeta de Minas*, Oliveira, 12 dez. 1907, p. 1.

Obviamente, não se poderia depreender conclusões definitivas sobre a frequência de circos em todas as regiões de Minas Gerais nos primeiros anos do século 20 apenas a partir dos dados de uma única cidade. Nessa época, a vida social e econômica de Minas Gerais era caracterizada por relativa diversidade de circunstâncias, no que tem sido chamado de o “mosaico mineiro”.⁵⁵ No entanto, apesar da indisponibilidade atual de dados já sistematizados a esse respeito, fontes diversas citadas por pesquisas recentes sobre a história do lazer em diferentes cidades de Minas Gerais na transição entre os séculos 19 e 20 sugerem que esta tendência também se registraria, em linhas gerais, em outras regiões do estado.⁵⁶

O que explicaria essa aparente retração do mercado para espetáculos circenses nos princípios do século 20? Embora não se tenha ainda conclusões a esse respeito, como já destacamos, a concorrência com outras diversões parece ter sido um fator importante. Segundo opinião de Regina Horta Duarte, “nos anos que antecedem imediatamente a passagem do século, duas novidades a que o público mineiro passaria a ter acesso – o fonógrafo e o cinema – contribuíram para diminuir o prestígio de espetáculos públicos tais como o circo e o teatro”.⁵⁷

De fato, até o fim do século 19 circos e companhias itinerantes de outras artes cênicas representavam uma das principais e às vezes únicas oportunidades para o consumo desse tipo de bem cultural em Minas Gerais. A partir do século 20, porém, essa já não seria a situação. A partir dessa época, uma oferta relativamente abundante e variada de outras opções de lazer estaria disponível para os habitantes de várias cidades da região. Mais que isso, tais opções não diriam respeito apenas ao fonógrafo e ao cinema, como dissera Duarte. Houve também bibliotecas, restaurantes, confeitarias, charutarias, bilhares e praças de esportes. Em 1920, conforme dados do censo nacional

⁵⁵ A noção de “mosaico mineiro” foi difundida por Wirth, op. cit., p. 39, em trabalho originalmente publicado em 1977 (a tradução para o português é de 1982). Pouco antes, em outras palavras, análise de Paul Singer sobre a economia de Minas Gerais em princípios do século 20 também caracterizou o estado por suas áreas afastadas, desarticuladas, com características peculiares e níveis de desenvolvimento assimétricos entre si. Ver SINGER, Paul. *Desenvolvimento econômico e evolução urbana*. São Paulo: Editora Nacional, 1974. Questionamentos a respeito dessa diversidade de Minas Gerais, sobretudo econômica, podem ser encontrados em VISCARDI, Cláudia Maria Ribeiro. *Elites políticas em Minas Gerais na primeira república*. *Estudos Históricos*, Rio de Janeiro, vol. 8, n. 15, 1995, p. 39-56.

⁵⁶ cf. SOARES, Priscila Gonçalves. *Práticas corporais e de diversão em Juiz de Fora/MG: o discurso do jornal O Pharol (1876-1915)*. 2010. Dissertação (Mestrado em Educação). Juiz de Fora: Universidade Federal de Juiz de Fora, 2010, p. 75-85; OLIVEIRA, Renata Cristina Simões de. *O teatro e algumas diversões em Diamantina: uma história registrada pela imprensa (1888-1915)*. Dissertação (Mestrado em Estudos do Lazer). Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2016, p. 90-99; Nogueira Junior, op. cit., p. 81-89.

⁵⁷ DUARTE, op. cit., p. 273.

daquele ano, Minas Gerais contava 312 teatros ou casas de espetáculos, o que representava quase 22% de todos os estabelecimentos desse tipo disponíveis no Brasil. A população de Minas Gerais, no entanto, representava pouco menos de 12% da população total do Brasil. A discrepância entre o percentual de teatros ou casas de espetáculos e a concentração populacional no estado revela o quanto Minas Gerais oferecia possibilidades relativamente abundantes de consumo cultural no período (considerando os parâmetros nacionais da época).⁵⁸

Em certa medida, toda essa diversificação de oportunidades de lazer e entretenimento em Minas Gerais também estaria direta e indiretamente ligado às ferrovias e as transformações desencadeadas por elas. Assim, se as condições criadas pelas ferrovias facilitaram o consumo de espetáculos circenses em Minas Gerais no fim do século 19, essas mesmas condições desempenhariam um papel relativamente importante para o aparente declínio desses espetáculos a partir do início do século seguinte, na medida em que foram as ferrovias que parecem ter atuado como um dos agentes facilitadores para o consumo cultural de outras práticas que seriam concorrentes diretas dos espetáculos circenses. Tudo isso, porém, já extrapola os limites deste artigo.

Seria útil e interessante estudar possíveis relações entre sistemas de transportes e outros ramos do mercado das diversões, não apenas no fim do século 19, mas também em outros períodos posteriores. Locomotivas, automóveis, navios a vapor, aviões ou até bicicletas são frequentemente destacados na historiografia internacional sobre o assunto como meios históricos fundamentais para satisfazer a crescente demanda por consumo cultural para o lazer. Diversos locais que se consagraram como pontos privilegiados para o lazer e para o consumo de diferentes bens culturais a partir dos meados do século 19, tais como cassinos, parques, praias, regiões serranas, estações termais ou parques de diversão, foram direta ou indiretamente beneficiados por algum tipo de inovação nos sistemas de transportes. Lugares como Blackpool, na Inglaterra; Coney Island, nos Estados Unidos; ou Mar del Plata, na Argentina, entre muitos outros, tornaram-se palcos de práticas culturais populares, como danças, músicas e apresentações teatrais, em grande medida por causa do acesso franqueado por estradas ou

⁵⁸ BRASIL. *Anuário Estatístico do Brasil*. Ano II. Rio de Janeiro: Typographia do Departamento de Estatística e Publicidade, 1936, p. 367. Para uma breve análise da distribuição das casas de espetáculo no Brasil, ver DIAS, Cleber. Mercantilização do lazer no Brasil. *Licere*, Belo Horizonte, v. 21, n. 2, p. 364-403, 2018.

ferrovias.⁵⁹ Conforme resumiu T. J. Clark, referindo-se a Bougival-Colombes e Argenteuil, nos arredores de Paris, “era a estrada de ferro que fazia essa paisagem”.⁶⁰

Até que ponto processos desse tipo teriam também desempenhado um papel histórico relevante no Brasil? Estações termais como as de Poços de Caldas, no interior de Minas Gerais, por exemplo, seguindo o arranjo habitual que combinava tratamentos de saúde com entretenimento por meio de cassinos, músicas e apresentações teatrais, foram beneficiadas, em princípios do século 20, pela rede rodoviária que ligava a região às cidades do Rio de Janeiro e de São Paulo, que eram, já nessa época, dois dos principais mercados consumidores do país.⁶¹ Práticas como o futebol ou o cinema em cidades do interior de São Paulo e de Minas Gerais, no mesmo sentido, também parecem ter sido influenciadas por ferrovias.⁶² De um modo geral, no entanto, relações entre infraestrutura de transportes, desenvolvimento econômico e dinâmicas culturais são ainda um tópico negligenciado pela historiografia brasileira da cultura.

Artigo recebido para publicação em 06/02/2019

Artigo aprovado para publicação em 14/06/2019

⁵⁹ cf. BORSAY, Peter; FURNÉE, Jan Hein (eds). *Leisure Cultures in Urban Europe, c. 1700-1870: A transnational perspective*. Manchester: Manchester University Press, 2015; SEGRETO, Luciano; MANERA, Carles; POHL, Manfred (eds). *Europe at the Seaside: The Economic History of Mass Tourism in the Mediterranean*. New York / Oxford: Berghahn Books, 2009; PASTORIZA, Elisa. *La conquista de las vacaciones: breve historia del turismo en la Argentina*. Buenos Aires: Edhasa, 2011; CULVER, Lawrence. *The Frontier of Leisure: Southern California and the Shaping of Modern America*. Oxford: Oxford University Press, 2010; CROSS, Gary; WALTON, John K. *The Playful Crowd: Pleasure Places in the Twentieth Century*. New York: Columbia University Press, 2005.

⁶⁰ CLARK, T. J. *A pintura da vida moderna: Paris na arte de Manet e de seus seguidores*. São Paulo: Companhia das letras, p. 214.

⁶¹ SEVCENKO, Nicolau. A capital irradiante: técnica, ritmos e ritos do Rio. In: SEVCENKO, Nicolau (Org.). *História da vida privada no Brasil*, v. 3. São Paulo: Companhia das Letras, 1998, p. 513-619; MARRAS, Stélio. *A propósito de águas virtuosas: formação e ocorrência de uma estação balneária no Brasil*. Belo Horizonte: Ed. da UFMG, 2004.

⁶² cf. ALMEIDA, Marco Antonio Bettine de; GUTIERREZ, Gustavo Luis; FERREIRA, Ricardo Pellison. Futebol e ferrovia: a história de um trem da industrialização que parte para o noroeste paulista. *Revista Brasileira de Educação Física e Esporte*, São Paulo, v. 24, n. 2, p. 249-58, 2010; AZEVEDO, Veruschka de Sales. *Cinema e sociabilidade nas cidades do café: Franca e Ribeirão Preto (1890-1930)*. Tese (Doutorado em História). São Paulo: Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, 2016; AMARAL, Daniel Venâncio de Oliveira; DIAS, Cleber. Nos trilhos do lazer: entretenimento urbano e mercado de diversões em Divinópolis, Minas Gerais, 1890-1920. *Revista de História Regional*, Ponta Grossa, v. 22, n. 2, p. 237-261, 2017.