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

MARCEL PEREIRA DA SILVA

DE GADO A CAFÉ:
AS FERROVIAS NO SUL DE MINAS GERAIS (1874-1910)

Versão corrigida. Exemplar original se encontra disponível no CAPH da FFLCH

SÃO PAULO
2012

MARCEL PEREIRA DA SILVA

De gado a café:
as ferrovias no Sul de Minas Gerais (1874-1910)

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História Econômica da FFLCH/USP, como requisito parcial à obtenção do título de Mestre em Ciências, área de Concentração História Econômica.

Orientador: José Jobson de Andrade Arruda

Versão corrigida. Exemplar original se encontra disponível no CAPH da FFLCH.

São Paulo
2012

MARCEL PEREIRA DA SILVA

De gado a café:
as ferrovias no Sul de Minas Gerais (1874-1910)

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História Econômica da FFLCH/USP, como requisito parcial à obtenção do título de Mestre em Ciências, área de Concentração História Econômica.

Aprovado em: 09/11/2012

BANCA EXAMINADORA:

_____

Dr. José Jobson de Andrade Arruda (orientador) – Universidade de São Paulo

_____

Dr. Alexandre Macchione Saes – Universidade de São Paulo

_____

Dra. Dilma Andrade de Paula – Universidade Federal de Uberlândia

Agradecimentos

Nessa jornada foram muitas as pessoas que deixaram seu quinhão de contribuição. Algumas delas tive o descuido e infelicidade de não lembrar. Meus sinceros perdões.

Agradeço ao prof. José Jobson de Andrade Arruda pela oportunidade e orientação acadêmica. Foi um grande aprendizado. Ao prof. Alexandre Macchione Saes, co-orientador, pela prontidão, amizade e paciência desde antes o ingresso no PPGHE. A profa. Dilma Andrade de Paula, que há tempos acompanha a minha caminhada pelos trilhos da História, e sempre contribuiu com inestimáveis sugestões.

Ao NEHEEP pelas discussões, rumo e oportunidades da pesquisa. A Wélber Santos e seu trabalho, que foi fonte de inspiração a este, além das conversas sobre trens. Ao prof. José Eduardo Marques Mauro pelos comentários na qualificação. Ao prof. Flávio Azevedo Marques de Saes, a quem também sou grato pelas contribuições.

Nas passagens em arquivos agradeço especialmente ao CECML e ao ACCM, em Campanha e Machado respectivamente. Não poderia jamais deixar de agradecer a Maria Lúcia Prado Costa pelo trabalho pioneiro, seus materiais e a prazerosa conversa sobre ferrovias e Sul de Minas. A sua calorosa recepção na FUNDAMAR em Paraguaçu foi com direito a saborosos café, broa de milho e almoço com lombo de porco. Estava sobre a mesa parte do que há de melhor na culinária sul mineira!

Ao Aram por existir. A Daniele pelo companheirismo, pela paciência e compreensão em momentos difíceis. Aos meus pais, que sempre acompanharam a minha trajetória, e a minha irmã pelo incondicional apoio.

Finalmente, a todos os amigos, familiares e colegas que de alguma forma, da época de graduação no ICHS/UFOP até os dias atuais de UNIFAL-MG em Varginha, estiveram presentes em minha vida. Ao primo Renato, que nos deixou há algum tempo.

“O passado é, portanto, uma dimensão permanente da consciência humana, um componente inevitável das instituições, valores e outros padrões da sociedade humana. O problema para os historiadores é analisar a natureza desse “sentido do passado” na sociedade e localizar suas mudanças e transformações”.

Eric J. Hobsbawm. *Sobre História.*

RESUMO

O presente trabalho tem como objetivo estudar três companhias férreas do sul da província e depois estado de Minas Gerais: E.F. Minas e Rio, Cia. Viação Férrea Sapucaí e Cia. E.F. Muzambinho, para entender, em termos de atividades econômicas, o que existia no Sul de Minas Gerais no advento de suas ferrovias, e o que mudou com a chegada e formação delas. Estas empresas serviram a maior parte do chamado Sul de Minas, uma região que possuía um quadro produtivo diversificado em nosso recorte cronológico. Os fluxos demonstravam uma forte tendência dos produtos sul mineiros ao comércio interprovincial/interestadual, principalmente com o Rio de Janeiro e São Paulo. As atividades relacionadas à agricultura e pecuária voltadas para o abastecimento ou consumo interno predominavam quando os trilhos foram inaugurados, e a produção cafeeira ainda era incipiente, mas se expandia com consistência. Contudo, com o passar dos anos e o prolongamento dos trilhos, o perfil produtivo sul mineiro começou a se alterar. Não obstante o forte aumento da exportação de gado, o café caminhava para se tornar o principal produto agrícola sul mineiro. Porém, os tradicionais produtos exportados pela região ainda continuaram com forte presença até 1910, que foi justamente o ano em que as três companhias foram aglutinadas e formou-se a Companhia de Estradas Férreas Federais Brasileiras, CEFFB – Rede Sul Mineira. Foi também muito importante a presença da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro em alguns pontos da região, que captou boa parte da produção local e consequentemente desviou a exportação de localidades que utilizavam ou potencialmente poderiam utilizar os serviços das outras três companhias.

Palavras-chave: Sul de Minas, estradas de ferro, economia de abastecimento, comércio interprovincial, café.

ABSTRACT

This research has the aim to study three Minas Gerais south railroads companies: E.F. Minas e Rio, Cia. Viação Férrea Sapucaí e Cia. Estrada de Ferro Muzambinho, to understand, in economics activities subjects, what existed in the south of Minas Gerais in outset of yours railroads, and what change their arrive and expansion. This enterprises served the great most south of Minas Gerais, a region that had a diversify production in later ninethy century. The outflow shown a strong tendence of south of Minas Gerais goods to the interprovincial interchange, Rio de Janeiro e São Paulo mainly. Agriculture and stock farming activities to the supply, predominated when the rails arrived, and the coffee production was still in the begin, but has expanded with force. However, along the years and with the rails expansion, the productive profile started change. Despite the strong growth of cattle exportation, the coffee walked to turn the main good of the south of Minas Gerais. However, the tradicionals exported goods still with great importance until 1910, the same year that the three companies are joined to creat the Companhia de Estradas de Ferro Federais Brasileiras, CEFFB – Rede Sul Mineira. Too much important too was the presence of the Companhia Mogiana de Estradas de Ferro in some places of region, that captured a great part of local production and thereafter desviated the exportations of cities that used or potencialy could to use the services of the other ones companies.

Keywords: South of Minas Gerais state, railroads, supply economy, interprovincial interchange, coffee.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1.1 – Mapa das estradas de ferro das províncias do Rio de Janeiro, São Paulo e Minas Gerais, 1885.....55

Figura 2.1 – Mapas 13 e 15: Comércio interregional e interprovincial segundo os viajantes estrangeiros, primeira metade do século XIX, Minas Gerais – Brasil.....66

Figura 2.2 – As 12 mesorregiões mineiras.....73

Figura 3.1 – Mapa da Rede Sul Mineira na ocasião do contrato de 1910....….....178

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 3.1 – Exportação de gado nas ferrovias mineiras, 1902-1906.....149

Gráfico 3.2 – Principais mercadorias transportadas pela Minas e Rio em quilos, 1884-1888.....151

Gráfico 3.3 – Principais mercadorias transportadas pela Minas e Rio em quilos, 1893-1897.....151

Gráfico 3.4 – Receita das principais mercadorias e dos animais da Minas e Rio, 1893-1897.....152

Gráfico 3.5 – Exportação de fumo em Minas e nas ferrovias mineiras, 1902-1907.....154

Gráfico 3.6 – Exportação de toucinho em Minas e na Minas e Rio, 1903-1907.....154

Gráfico 3.7 – Exportação de batatas em Minas, na Minas e Rio e em Maria da Fé, 1902-1908.....160

Gráfico 3.8 – Exportação de café nas estradas de ferro mineiras em quilos, 1907.....164

Gráfico 3.9 – Principais mercadorias transportadas na Minas e Rio em quilos, 1900-1908.....166

Gráfico 3.10 – Receita das principais mercadorias e dos animais da Minas e Rio, 1900-1908.....167

LISTA DE QUADROS

Quadro 1.1 – Gastos do governo mineiro com a construção de estradas de ferro até 1901.....57

Quadro 1.2 – Empréstimos do governo mineiro a companhias férreas até 1902.....58

Quadro 2.1 – Engenhos de beneficiamento de arroz no Sul de Minas em 1910.....81

Quadro 2.2 – Exportação presumida das principais mercadorias em Itajubá, 1898-1899.....87

Quadro 2.3 – Engenhos de beneficiar café no Sul de Minas em 1910.....93

Quadro 2.4 – Produção estimada de café em algumas localidades sul mineiras, 1909-1910...93

Quadro 2.5 – Participação de alguns políticos sul mineiros em cargos estaduais e federais...97

Quadro 2.6 – População e produção de alguns núcleos coloniais mineiros em 1907.....99

Quadro 2.7 – Núcleos coloniais instalados no Sul de Minas até 1910.....100

Quadro 2.8 – Exportação presumida pelas recebedorias sul mineiras, 1881-1882.....103

Quadro 2.9 – Serviços de luz elétrica e telefone no Sul de Minas até 1910.....105

Quadro 3.1 – Estações da Estrada de Ferro Minas e Rio até 1910.....117

Quadro 3.2 – Tarifas cobradas na Minas e Rio, 1884.....119

Quadro 3.3 – Estrutura dos acionistas da Cia. Estrada de Ferro Sapucaí, até 30/03/1888.....125

Quadro 3.4 – Estações da Companhia Viação Férrea Sapucaí até 1910, trechos mineiros (distâncias a partir de Cruzeiro).....126

Quadro 3.5 – Renda de passageiros e da exportação por estações na Sapucaí, 1893.....129

Quadro 3.6 – Estações da Companhia Estrada de Ferro Muzambinho até 1910 (distâncias a partir de Cruzeiro).....135

Quadro 3.7 – Embarque de café em algumas estações da Leopoldina, Zona da Mata mineira, 1907.....144

Quadro 3.8 – Exportação de batatas nas ferrovias mineiras, 1909.....159

Quadro 3.9 – Exportação de cereais na E. F. Sapucaí, Linha do Sapucaí, 1907.....159

Quadro 3.10 – Movimento na estação de Areado em janeiro e fevereiro de 1909.....167

Quadro 3.11 – Estações com maior embarque de café em Minas no ano de 1907.....172

LISTA DE TABELAS

Tabela 1.1 – Extensão da rede ferroviária em tráfego, 1854-1910.....39

Tabela 1.2 – Transporte de café no tráfego das ferrovias Paulista, Mogiana e Sorocabana, 1872-1920 (ton).....47

Tabela 1.3 – Gêneros transportados em kg pela E. F. Oeste de Minas, 1881-1890.....53

Tabela 1.4 – Extensão da rede ferroviária em tráfego por estados, 1883-1884, 1905 e 1906.....56

Tabela 1.5 – Caminhos de ferro mineiros até 1910.....56

Tabela 1.6 – Garantias de juros pagas a estradas de ferro por Minas Gerais e a União, 1902-1910.....58

Tabela 2.1 – Exportação de gado em Minas por cabeças, 1881-1909.....78

Tabela 2.2 – Volume de negócios – feira de Três Corações, 1902-1922.....79

Tabela 2.3 – Exportações de café da província de Minas Gerais (1850-1892).....82

Tabela 2.4 – Exportação das águas de Caxambu, Lambari e Cambuquira, 1901 a 1907 (caixas com 48 garrafas cada).....96

Tabela 3.1 – Relatório financeiro da *The Minas and Rio Railway Company, LTD*, 1882-1902.....121

Tabela 3.2 – Renda do tráfego de mercadorias na Minas e Rio, 3º trimestre de 1886.....122

Tabela 3.3 – Receita e despesa da Cia. Estrada de Ferro Muzambinho, 1894-1907.....137

Tabela 3.4 – Receita e despesa do Ramal de Caldas, 1888-1907.....140

Tabela 3.5 – Movimento de mercadorias na estação de Poços de Caldas, 1895-1907.....141

Tabela 3.6 – Movimento financeiro e de mercadorias do Ramal de Guaxupé no trecho mineiro, 1906 e 1907.....143

Tabela 3.7 – Transporte de animais na Minas e Rio, 1884-1909.....148

Tabela 3.8 – Exportação de café do Brasil e na Minas e Rio, 1895-1902.....153

Tabela 3.9 – Movimento de mercadorias na parte mineira da Sapucaí, 1895 e 1907.....156

Tabela 3.10 – Exportação de batatas em Minas Gerais, 1902-1908.....158

Tabela 3.11 – Exportação de água mineral na Minas e Rio, 1897 e 1900-1908.....161

Tabela 3.12 – Exportação de café na Minas e Rio, 1885-1908.....162

Tabela 3.13 – Exportação de café na Oeste de Minas, 1887-1908.....163

Tabela 3.14 – Movimento financeiro na Linha Tronco da Muzambinho, 1907-1908.....169

Tabela 3.15 – Receita e despesa da Minas e Rio, Muzambinho e Sapucaí, 1884-1910.....173

Tabela 3.16 – Coeficiente de tráfego da Minas e Rio (1), Sapucaí (2) e Muzambinho (3), 1884-1910.....175

LISTA DE ABREVIATURAS

ACCM – Arquivo da Casa da Cultura de Machado
APM – Arquivo Público Mineiro
CECML – Centro de Estudos Campanhense Monsenhor Lefort
CRL – Center for Research Libraries
IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
NEHEEP – Núcleo de Estudos em História Econômica e Economia Política
PPGHE – Programa de Pós-Graduação em História Econômica
RAPM – Revista do Arquivo Público Mineiro

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....15

CAPÍTULO 1 – O BRASIL E MINAS GERAIS NO CONTEXTO FERROVIÁRIO DO SÉCULO XIX.....23

1.1 – O princípio da "era ferroviária".....23
1.2 – As vias antes das ferrovias no Brasil.....29
1.3 – Estradas de ferro: uma questão (quase) de Estado.....34
1.4 – Para integrar e exportar.....40
1.5 – A vez do café.....43
1.6 – Para além da grande lavoura e aquém do porto.....49
1.7 – Síntese: Minas e o Sul de Minas.....55

CAPÍTULO 2 – PARA AQUÉM E ALÉM DA FRONTEIRA: A ECONOMIA SUL MINEIRA NA SEGUNDA METADE DO XIX E COMEÇO DO SÉCULO XX.....59

2.1 – Algumas notas sobre Minas Gerais no XIX e início do XX.....60
2.2 – Antecedentes: o Sul de Minas no XVIII e primeira metade do XIX.....63
2.3 – O quadro da segunda metade do XIX até a primeira década do século XX.....68
2.3.1 – As indicações de produção e exportação sul mineiras, segundo as fontes.....74
Cana-de-açúcar e seus derivados.....74
O gado bovino, suíno e seus derivados: queijos, manteiga e toucinho.....77
O fumo: o grande produto agrícola sul mineiro no XIX.....79
Cereais e batatas.....80
O café no Sul de Minas.....81
Outras localidades servidas diretamente pela Sapucaí.....86
Outras localidades servidas direta e indiretamente pela Muzambinho.....87
O Sudoeste.....89
Lavras.....89
Poços de Caldas e Guaxupé.....90
2.4 – As águas e a política.....94
2.5 – Apêndice: a mão de obra trabalhadora e a imigração no Sul de Minas.....98
2.6 – Síntese: perfil produtivo sul mineiro.....103

CAPÍTULO 3 – AS FERROVIAS NO SUL DE MINAS GERAIS (1874-1910).....107

3.1 – Introdução: referências e antecedentes.....107
3.2 – Surgimento e breve trajetória: Minas e Rio, Sapucaí e Muzambinho.....114
Minas e Rio.....114
Sapucaí.....122
Muzambinho.....132
3.3 – Uma fronteira paulista? A Cia. Mogiana de Estradas de Ferro no Sul de Minas Gerais.....138
Ramal de Caldas.....139
Ramal de Guaxupé.....142
3.4 – De gado a café: o transporte nas estradas de ferro sul mineiras.....147

3.5 – A formação da Rede Sul Mineira.....175

CONSIDERAÇÕES FINAIS.....179

REFERÊNCIAS.....185

ANEXOS.....195

Anexo I – Comarcas, municípios, freguesias e distritos sul mineiros em 1874.....196
Anexo II – Comarcas, municípios e freguesias sul mineiros em 1884.....199
Anexo III – População em algumas localidades no Sul de Minas, 1873-1910.....203
Anexo IV – Comparação de tarifas entre a Sapucaí, Minas e Rio, Muzambinho e Oeste de Minas vigentes em 1906, por ton-km.....204

INTRODUÇÃO

> O Sul de Minas estava definitivamente em transição na passagem para o século XX. Uma transição para uma sociedade capitalista, em que as relações sociais e econômicas seriam cada vez mais impostas pelas regras do mercado, mercado este capitalista. Mas a dinâmica para que as transformações dessa região levassem a consolidação da estrutura capitalista, isto é, a efetivação do trabalho assalariado, de uma produção capitaneada pela indústria e de toda uma infraestrutura necessária, avançaria por caminhos próprios no Sul de Minas. Em parte por esse flerte da economia tanto com as atividades de abastecimento como com o setor exportador; em parte pela fragmentação da economia em diversos municípios médios, com variadas e pequenas indústrias, e numerosos bancos com atuação local; e, ainda, possivelmente com uma capacidade de acumulação reduzida em comparação com outras regiões de Minas Gerais, ou mesmo do país[1].

A passagem acima traduz sinteticamente alguns dos recentes resultados sobre perguntas que são lançadas desde 2009, quando foi formado o grupo de pesquisa sobre o Sul de Minas, atualmente Núcleo de Estudos em História Econômica e Economia Política – NEHEEP, da Universidade Federal de Alfenas, *campus* Varginha. Desde o início da criação do núcleo, vinculado ao Bacharelado Interdisciplinar em Ciência e Economia, houve várias questões inquietantes quando falamos sobre o Sul de Minas e as transformações ocorridas no bojo do desenvolvimento capitalista no Brasil. As discussões e estudos até então realizados sobre a região, ora pareciam preencher lacunas sobre a trajetória sul mineira, ora nos davam a sensação de incoerência e incompletude. Porém, foi a partir da proposta do NEHEEP que surgiu o interesse em se estudar as estradas de ferro no Sul de Minas Gerais, conjuntamente com outros aspectos intrínsecos a trajetória do desenvolvimento regional, qual seja a atividade bancária, industrial, imigração e mão de obra, participação política, população, urbanização e transportes.

E o que instigou a nos determos especificamente sobre as ferrovias dentro da temática regional sul mineira? Notadamente duas questões. Primeiramente nos chamou a atenção do porquê em nosso período, no Sul de Minas, as ferrovias confluíam para espaços externos à província/estado, e não se conectavam a outras regiões mineiras? Uma ligação do sul rumo ao

[1] Alexandre Macchione Saes, Daniel do Val Cosentino e Thiago Fontelas Rosado Gambi. "Introdução". Em: Alexandre Macchione Saes e Marcos Lobato Martins (orgs.). *Sul de Minas em transição – A formação do capitalismo na passagem para o século 20.* Bauru, SP: EDUSC, 2012.

centro foi concluída apenas depois de 1910. Isso ocorreu também em outras regiões mineiras, como no caso da Estrada de Ferro Bahia e Minas no nordeste mineiro, e a Companhia Mogiana no Triângulo. Representam, entre outras coisas, a fragmentação interna mineira herdada ainda do final do século XVIII, que fez com que vários espaços orbitassem em torno de centros dinâmicos externos à província. E não foi um caso apenas mineiro. Santa Catarina, por exemplo, desenvolveu uma fragmentação interna que ficou explícita com suas ferrovias, pois definiram espaços com dinâmica econômica localizada ou com interesses voltados ao mercado externo[2]. A outra questão refere-se ao motivo que teria levado à instalação da ferrovia em nosso espaço. Comumente afirmado que ora o café, ora a integração regional, e algumas vezes o transporte de gado, acreditamos que uma dinâmica diferente e variada em relação a uma simples área cafeeira (e ainda que o fosse, era em bases diferentes de outros espaços) existia no sul mineiro.

A justificativa de escolha do período ocorre pelo seguinte: 1874 é o ano em que a assembleia de Minas "autorizou por lei n. 2062 de 4 de outubro de 1874 a presidência da mesma província conceder garantia de juros de 4% sobre o capital de 14.000:000$000 à empresa, que se encarregasse da estrada que daquele ponto fosse ter a confluência do Rio Verde e Sapucaí"[3]. Esta autorização foi a primeira em que algo de concreto se constituiu em termos de estradas de ferro no Sul de Minas. Deu origem à concessão de 1875 da Estrada de Ferro do Rio Verde, depois *Minas and Rio Railway Company,* e finalmente Estrada de Ferro Minas e Rio. Todos os projetos e concessões anteriores não saíram do papel, embora parte dos traçados propostos fossem utilizados posteriormente. Além disso, em 1874 foi publicado o primeiro de dois compêndios sobre o Sul de Minas: o Almanaque Sul Mineiro, de autoria de Bernardo Saturnino da Veiga. Bernardo foi dono do principal jornal sul mineiro para o período, o Monitor Sul Mineiro, editado em Campanha entre 1872 e 1896 sob a sua direção. Depois, em uma segunda fase, circulou entre 1898 e 1916. Bernardo, assim como seu pai Lourenço Xavier da Veiga, esteve engajado em diversas ocasiões na articulação para um movimento separatista sul mineiro, a partir da cidade de Campanha da Princesa, depois Campanha. Ligado ao partido conservador, não participou efetivamente do episódio radical em 1892, quando o Estado de Minas do Sul foi declarado por alguns meses[4]. O seu irmão,

[2] Alcides Goularti Filho. "A Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande na formação econômica regional de Santa Catarina". Em: *Geosul*, Florianópolis, v. 24, n. 48, p 103-128, jul./dez. 2009

[3] Relatório do Ministério da Agricultura referente ao ano de 1874, p.162.

[4] Sobre o separatismo sul mineiro, Pérola Maria Goldfeder e Castro. "Regionalismo político no Sul de Minas Gerais: notas sobre o movimento separatista de 1892". Em: Alexandre Macchione Saes e Marcos Lobato Martins (orgs.). *Sul de Minas em transição...*, 2012.

José Pedro Xavier da Veiga, também jornalista, foi em 1895 fundador e primeiro diretor do Arquivo Público Mineiro, assim como também fundou em 1896 a Revista do Arquivo Público Mineiro, que dirigiu até o ano seguinte.

Os almanaques foram, além de outras coisas, um forma de justificar a causa separatista sul mineira, pois exaltavam na maioria das informações e das localidades da região os recursos naturais existentes, o comércio praticado e a produção promissora. Contudo, tanto o de 1874 quanto o de 1884 são fontes riquíssimas para indicações de boa parte da produção e do comércio sul mineiros. Além de pontuarem os principais itens aqui produzidos, indicam também os principais importados, informam sobre a estrutura urbana, comercial e populacional, os serviços disponíveis em cada local, como escolas, farmácias, açougues, abastecimento de água, iluminação e linha de correios. As autoridades locais, os produtores e os comerciantes também estão listados, inclusive aqueles que possuíam engenhos movidos a tração animal ou a roda d'água, e quais aqueles que já eram fazendeiros de café. Afora renda municipal, dos postos de coletoria geral e provincial, trazem mais uma gama de informações que permitem vislumbrar um possível quadro sul mineiro exatamente anterior a chegada de suas estradas de ferro. O Almanaque de 1874 coincidiu com a lei provincial que autorizou o governo a conceder garantia de juros à estrada já mencionada. O de 1884 coincidiu com o ano de inauguração da Minas e Rio, nossa primeira ferrovia.

O marco final do trabalho, 1910, justifica-se por se o ano em que foi celebrado o contrato em que as três companhias sul mineiras foram aglutinadas em uma só. O processo se iniciou em 1908, ano em que a Cia. Estrada de Ferro Muzambinho foi incorporada à Minas e Rio e o edital de concorrência foi publicado[5]. A Cia. Viação Férrea Sapucaí, maior dentre as três, venceu concorrência para arrendamento da Muzambinho e Minas e Rio. As três companhias, a partir de então, deixam de existir individualmente e a maior parte de suas linhas principais já estavam formadas. Apenas alguns pequenos ramais, a ligação entre a 3ª e 1ª e 2ª seções da Sapucaí e a linha de Três Corações a Lavras foram inaugurados após esse período. Por último, a constituição da Rede Sul Mineira em 1910 aconteceu no momento em que o café no Sul de Minas caminhava para se tornar o principal produto agrícola sul mineiro, mas que se concretizou apenas depois, provavelmente por volta de 1920.

Além da literatura pertinente e os Almanaques Sul Mineiros, as principais fontes utilizadas como referência à economia sul mineira consistem nos relatórios de presidente de

[5] Relatório do Ministério da Agricultura referente ao ano de 1908. Também Vasco de Castro Lima. *A Estrada de Ferro Sul de Minas*, 1884-1934. São Paulo: Copag, 1934.

província, revistas do Arquivo Público Mineiro contemporâneas à época, almanaques e anuários estatísticos editados no período. Os artigos da revista do APM utilizados são, em sua maioria, as chamadas “notas corográficas”, que, embora tragam informações históricas sobre o desenvolvimento do local, debruçam sobre os aspectos “atuais” das mesmas. As duas últimas fontes se concentram justamente no lapso temporal da nossa pesquisa, ou seja, 1874 a 1910. Servem, de certa forma, para preencher a lacuna deixada pela relativa ausência de trabalhos atuais sobre a região e a temática. São fontes que merecem o nosso devido cuidado e atenção, pois se baseiam muitas vezes em estimativas, demonstrando em alguns casos algumas inconsistências quando é possível cruzar tais dados em mais de uma fonte. Resumindo, nos servem mais como indicações do que como dados quantitativos. A comprovação em termos estatísticos seria ideal se realizássemos um levantamento exaustivo de fontes referente a cada localidade da região, que passaria por documentos como por exemplo inventários e documentos de registro de arrecadação municipal. Isso certamente extrapolaria as nossas possibilidades de pesquisa e a pouquidade do nosso trabalho, e ainda sim não estaríamos a salvo de inconsistências, pois mesmo estas fontes podem apresentar lacunas.

Todavia, ainda que as fontes aqui perscrutadas sejam apenas indicações, elas certamente possibilitam revelar uma grande riqueza de informações sobre os municípios, pois trazem dados que vão desde os principais itens de produção, importação e exportação, passam pelos fazendeiros listados e chegam até a evolução urbana e divisão administrativa de cada, concentrados em um mesmo lugar. Algumas delas utilizaram os mesmos dados que outras anteriores ou contemporâneas se valeram, outras acrescentaram informações e usaram de diferentes fontes. Se cruzadas, as indicações assumem maior consistência e uma vez comparadas com os relatórios das companhias férreas, relatórios dos presidentes de província e os estudos de historiadores contemporâneos, podem nos dar uma dimensão daquilo que esperamos, ou seja, entender, em termos de atividades econômicas, o que existia no Sul de Minas no advento de suas ferrovias, e o que mudou com a chegada e formação delas. E principalmente, o que essas ferrovias transportavam e o que as sustentava. Ao mesmo tempo perceber que, assim como foi praxe em muitos dos casos de concessão e construção de estradas de ferro no Brasil do XIX, no caso sul mineiro o fator político foi decisivo nas iniciativas e traçados.

Para todos aqueles pesquisadores que se aventuram em investigar aspectos do

chamado Sul de Minas, os estudos são, em sua grande maioria, trabalhos recentes e que se dedicam a analisar determinados municípios em meados do XIX. Contudo, as pesquisas se concentram na primeira metade deste século, apenas alguns avançam até os anos 1870/1880, e mais raramente outros chegam no começo do XX. Apenas um deles é sobre ferrovia, o único até hoje que versa especificamente sobre trilhos em nossa região. Há ainda uma grande lacuna para o último quartel do XIX e início do XX, justamente o período em que o nosso objeto está inserido. Em algumas poucas obras tradicionais[6] dos anos 1970 e 1980, há marginalmente referências a nossa região. Frequentemente são menções à semelhança de processos observados em outras partes, geralmente outras províncias ou estados. Se isso por um lado já nos coloca um passo à frente quando comparamos nosso espaço a outros, por outro pode camuflar esquemas que na verdade são blindados por se entender o Sul de Minas como mera extensão de determinados lugares. Com isso, não se adequam aos processos particulares aqui observados, como transição de mão de obra, tamanho e estrutura de propriedades rurais, atividades econômicas, transportes, etc. e obviamente tais trabalhos estão aqui elencados e discutidos.

Para as companhias férreas, foram utilizadas algumas das mesmas fontes acima descritas, como as Revista do APM, anuários e Relatórios dos Presidentes de Província. As duas primeiras auxiliam principalmente quando pontuam sobre movimento por estação, e aqui destacamos a obra de Rodolpho Jacob "Minas Gerais no XXº Século". Os relatórios do Ministério da Agricultura e de Viação e Obras Públicas contém dados mais completos para a Minas e Rio. A Muzambinho, dentre as três, é aquela em que as informações sobre a discriminação do transporte das mercadorias praticamente não é apresentada. Mesmo os relatórios da própria Companhia, que estão publicados no Diário Oficial da União (reproduzidos em sítio eletrônico) e foram pesquisados diretamente por Maria Lúcia Prado Costa, apresentam no máximo os números de receita e despesa por seção, assim como Rodolpho Jacob reproduziu em sua obra. Isso tornou mais obscuro o mapeamento dos itens que por ela eram transportados, embora as indicações levem a crer que o gado, cereais e principalmente o café influenciassem mais decisivamente na receita ao longo do período.

O primeiro, e no início da nossa pesquisa único, trabalho sobre uma estrada de ferro

[6] Optamos por utilizar ao longo da dissertação os termos "estudo", "trabalho", "pesquisa", "literatura", "obra", etc. A decisão em não se usar aqui o termo historiografia deve-se ao fato de o entendermos em sua interpretação que privilegia a "imersão cultural ideológica", o que a difere da "escrita da história". José Jobson de Andrade Arruda. "Historiografia: a História da História do Brasil (1945-2005)". *Clio*, Revista do Centro de História da Universidade de Lisboa. Lisboa, nova série, v.14-15, p. 15-32, 2006. Para o conceito da História como Ciência Historiográfica ver Júlio Aróstegui. *A pesquisa histórica – teoria e* método. Bauru: EDUSC, 2006.

sul mineira verificou, dentre outras coisas, que "a inexistência de trabalhos específicos sobre a questão ferroviária na região do Sul de Minas e até mesmo de trabalhos que se detivessem na compreensão desta região como área diferenciada das demais do Estado"[7]. Isso para o ano de 1985. Passados quase 30 anos o primeiro ponto pouco avançou, embora o segundo tenha se alterado com os estudos contemporâneos sobre a região. E se hoje temos acesso a informações sobre a origem e funcionamento das ferrovias no Sul de Minas, foi graças à obra descritiva do seu diretor, Vasco de Castro e Lima. No cinquentenário de inauguração da primeira linha férrea na região, 1934, ele editou um livro que é referência indispensável para se compreender a trajetória das estradas de ferro sul mineiras até a formação da Rede Mineira de Viação em 1931.

***

O primeiro capítulo desta dissertação expõe de forma sucinta o contexto da expansão ferroviária mundial, engajando os casos do Brasil e Minas Gerais. As ferrovias no Brasil foram apenas mais uma face dos avanços tecnológicos fruto da expansão capitalista do XIX, onde o setor agroexportador foi o grande beneficiador disso[8]? Ou na verdade, ela representou um dos maiores benefícios sob o prisma econômico e estrutural para o Brasil ao reduzir os custos de transporte, principalmente o de carga, visto que a quase totalidade das formas de transporte no interior do país eram, do ponto de vista tecnológico para o período, arcaicas, além de subutilizadas e mal conservadas[9]? No caso do Sul de Minas a ferrovia, assim como na maior parte do Rio, São Paulo e da própria Zona da Mata mineira, penetrou para servir uma região cafeeira? Ou ela serviu para reforçar fluxos comerciais com um centro dinâmico externo à sua província, para onde eram enviados gêneros alimentícios de consumo desde o século XVIII? Todas estas são questões lançadas neste capítulo.

No segundo capítulo, tentaremos esquadrinhar o quadro produtivo sul mineiro e relacioná-lo à chegada da ferrovia na região, mas não antes de apresentar a própria situação de Minas Gerais e a respectiva inserção do Sul de Minas no XIX. Em seguida, ainda

[7] Maria Lúcia Prado Costa. *A Cia. da Estrada de Ferro Muzambinho no contexto do desenvolvimento ferroviário do sul de Minas (1870-1910): uma tentativa de correção de uma versão consagrada.* Belo Horizonte: Fundação 18 de março – FUNDAMAR, 1996, p. 9.
[8] Jorge Luiz Alves Natal. *Transporte, ocupação do espaço e desenvolvimento capitalista no Brasil: história e perspectivas.* Tese de Doutoramento. Campinas: Unicamp/IE, 1991.
[9] William R. Summerhill. *Order Against Progress – government, foreign investment, and railroads in Brazil, (1854-1913).* Stanford, California: Stanford University Press, 2003.

pontuaremos sobre três temas: as águas, os políticos sul mineiros de projeção e a mão de obra e imigração. Os dois primeiros consideramos imprescindíveis quando tratamos desta região. Pela análise dos locais que hoje fazem parte do Circuito das Águas sul mineiras é que percebemos onde o transporte de passageiros teve alguma importância, além da gênese da exportação de água mineral, que nos últimos anos do nosso recorte apresentou grande evolução. O terceiro tema trata-se de um pequeno apêndice sobre a mão de obra e imigração sul mineiros, assunto este dos mais difíceis de ser tratado. Pelas informações contidas nas nossas fontes utilizadas, e alguma discussão em trabalhos recentes, inserimos pequenas indicações sobre o que aparentemente prevalecia em termos de mão de obra no Sul de Minas, revelando também grandes disparidades internas. A tônica destas fontes é se haviam ou não braços suficientes em determinadas zonas, da mesma foram que onde e como os estrangeiros se inseriam. Neste último caso, a atenção um pouco maior se deu por estar mais diretamente ligado ao nosso tema, já que encontramos algumas estações que se tratavam de núcleos coloniais instalados. Do ponto de vista das companhias, estes núcleos pareciam não ser tão impactantes a ponto de alterar qualquer política específica, exceto algumas diretrizes já implantadas pelo poder público. Mas estavam lá e eram parte de um plano maior dos governos estadual e federal no sentido de tentar atrair imigrantes para estas regiões, que frequentemente reclamavam por falta de braços para a lavoura. E aí parece aflorar outro aspecto das diferenças internas sul mineiras: a composição dos trabalhadores rurais e daqueles envolvidos no comércio. Há grandes diferenças em alguns casos, embora a maioria tenha uma convergência: emigração para o estado de São Paulo e presença de imigrantes no comércio local. Isso é recorrente nas fontes, embora algumas localidades demonstrem menos preocupação do que outras, ora por serem poucos os que emigram, ora por serem "substituídos" por trabalhadores que chegam de outros locais próximos, geralmente por se destacarem como centros microrregionais em crescimento. Deixemos claro que não se trata apenas de analisar se a imigração teve ou não peso aqui, o que nos levaria nesse aspecto a compará-la com São Paulo como um padrão a ser ou não seguido. Em nossas fontes, juntamente com o perfil produtivo e comercial local, a preocupação ou descrição do perfil dos trabalhadores, notoriamente agrícolas e comerciantes, caminhavam passo a passo. Essa realidade confirma ou nega as análises conhecidas sobre a composição da mão de obra e populações locais de alguns estudiosos.

O terceiro capítulo é aquele sobre o transporte nas ferrovias sul mineiras de fato. Além

das três companhias férreas, Minas e Rio, Sapucaí e Muzambinho, abrimos um tópico específico para as estações da Mogiana em solo mineiro até 1910. Não contemplá-las certamente comprometeria os resultados de nossa pesquisa. Além disso, verificaremos até onde pesou a influência política de habitantes locais na hora de aprovar as concessões e definir os traçados das estradas.

O certo é que a estrada de ferro traduz o fluxo e a tendência do transporte de mercadorias e passageiros, ou mesmo o seu conflito. Se não corresponde ao real, a tendência é que tenha baixa receita e movimento. Se corresponde, é um dos melhores indicadores para a economia regional nesse período. E mesmo se não corresponder, já dá ideia do que existe por ali. A ferrovia, como meio de transporte moderno, foi outra faceta do aspecto mais geral do movimento de circulação do capitalismo. E segundo Braudel, é aí (na circulação) que conseguimos captar em boa parte a intensidade e forma desse processo, até mesmo porque vislumbramos as imperfeições e disparidades nessas relações, pois no desenvolvimento de uma economia de mercado "o tradicional, o arcaico, o moderno, o moderníssimo estão lado a lado. Ainda hoje"[10]. E o que eram os transportes e os mercados regionais, sob a perspectiva do capitalismo, no Brasil do XIX para o XX se não um emaranhado de realidades e níveis?

Finalmente, por conta do foco e abordagem do nosso trabalho, alguns temas importantes como o perfil das propriedades rurais, indústrias, evolução urbana, a estrutura social e trabalhadora e mesmo aspectos culturais quase não foram contemplados, ou apenas superficialmente pontuados. Embora todos estes assuntos sejam igualmente parte edificante da realidade que ora nos atemos, assim como qualquer daquela que nos propusermos a analisar, em algumas situações citamos outras pesquisas que mais competentemente abordaram tais aspectos. Não sabemos ao certo por exemplo a composição dos trabalhadores envolvidos na construção de nossas estradas de ferro, até onde escravos, trabalhadores livres nacionais e possíveis estrangeiros estavam envolvidos. Por estudos anteriores maiores e uma e outra referência, somo levados a crer que os três segmentos estavam envolvidos, mas como, de que forma e até onde, é algo que ficará para ser respondido por pesquisadores no futuro.

[10] Fernand Braudel. *Civilização material, economia e capitalismo: séculos XV-XVIII. Os jogos das trocas.* 2ª ed. São Paulo: WMF Martins Fontes, 2009, p. 12.

CAPÍTULO 1 – O BRASIL E MINAS GERAIS NO CONTEXTO FERROVIÁRIO DO SÉCULO XIX

> "As estradas de ferro pareciam estar várias gerações à frente do resto da economia, e na verdade "estradas de ferro" tornou-se uma espécie de sinônimo de ultramodernidade na década de 1840, como "atômico" seria depois da II Guerra Mundial".
>
> Eric J. Hobsbawm. *Da revolução industrial inglesa ao imperialismo.*

> "Nesse momento a população foi sacudida por um apito de ressonâncias pavorosas e uma descomunal respiração ofegante... O inocente trem amarelo que tantas incertezas e evidências, e tantos deleites e desventuras, e tantas mudanças, calamidades e saudades haveria de trazer para Macondo".
>
> Gabriel G. Márquez. *Cem anos de solidão.*

> "Permita pois V. M. I.[11] que esta Câmara deposite ante o Augusto Trono de V. M. I. a solicitação de todos os seus munícipes, e sem dúvida de todos os habitantes do Sul de Minas, para que se torne uma realidade em breve tempo o ramal da estrada de ferro nestas paragens, ou mandado diretamente construir, ou imposto como condição substancial a qualquer companhia a que por ventura o governo de V. M. I. tenha de ceder a nossa primeira estrada de ferro."
>
> Treco de carta enviada a Pedro II pela Câmara Municipal da cidade da Campanha da Princesa, 1873.

1.1 O princípio da "era ferroviária"

Na virada do século XVIII para o XIX o mundo vivia "a mais radical transformação da vida humana já registrada em documentos escritos"[12]. O acúmulo de riqueza gerada pelo

[11] Vossa Majestade o Imperador.
[12] Eric J. Hobsbawm. *Da revolução industrial inglesa ao imperialismo*. 5ª edição. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2009, p.13.

comércio e atividades manufatureiras teve como consequência o surgimento do capitalismo industrial, onde a fábrica era o novo modelo de produção. Todas as coisas e a sociedade vivenciavam grandes mutabilidades. "É evidente – mais do que em qualquer outro período histórico – que a interpretação do mundo econômico do século XIX tem de ser essencialmente uma interpretação de sua transformação e movimento"[13]. Neste contexto, e por razões sociais (como a gradual extinção das terras comuns e do número de camponeses) e políticas (apoderamento do aparelho estatal e seus canais pela burguesia) a Grã-Bretanha foi a pioneira no processo. A Revolução Industrial na primeira fase praticamente se confundiu com o caso britânico. Além disso, a indústria têxtil foi o grande símbolo do período e possibilitou ainda um maior acúmulo de capital para a burguesia e respectivas empresas envolvidas. Obviamente, para os trabalhadores estas transformações não foram tão espetaculares. Desprovidos absolutamente de tudo, formaram a massa que compunha a mão de obra das fábricas. Trabalhar 14 ou 16 horas diárias para ganhar cada vez menos se tornava praticamente o único meio de subsistência, a menos que se seguisse para mendicância ou o mundo do crime. Mas para aqueles que detinham a propriedade e o capital, duas ou três gerações depois havia acumulação suficiente para que fosse possível expandir a produção ou investir em novas áreas[14]. Assim o procedeu. Tal capital disponível foi capaz de sustentar a chamada "segunda fase" da revolução industrial.

Diferentemente da primeira, a segunda fase exigiria uma maior associação entre ciência e produção, o laboratório e a fábrica, o que implicava em maior aplicação de recursos para um retorno viável ou um empreendimento possível. Seria essa a era do ferro, carvão e do vapor (e mais tarde aço e eletricidade). A máquina a vapor era capaz de gerar uma energia "incansável, e era possível de dirigir suas dezenas de cavalos-vapor com muito mais eficiência do que se conseguiam conjugar os esforços de quinhentos cavalos vivos"[15]. Este processo se desdobrou também para os transportes, fosse aquático ou terrestre. Ainda que isso ocorresse com maior intensidade para uma parte da Europa Ocidental e os Estados Unidos, seus resultados já podiam ser sentidos em outros pontos do mundo. Linhas de navegação a vapor eram abertas no Atlântico, e colônias e ex-colônias europeias já possuíam suas primeiras linhas férreas para transportar algum item de exportação aos seus portos, para

[13] Maurice Dobb. *A Evolução do Capitalismo.* 2ª ed. São Paulo: Nova Cultural, 1986, p.184.
[14] Eric J. Hobsbawm. *Da revolução industrial...*, 2009.
[15] David S. Landes. *Prometeu Desacorrentado: transformação tecnológica e desenvolvimento industrial na Europa ocidental, desde 1750 até a nossa época.* Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1994.

depois serem enviados aos países que os consumiam[16]. Reforçavam a relação de dependência histórica Metrópole/Colônia, inclusive desarticulando possíveis manufaturas locais que não resistiam à concorrência estrangeira. Entretanto, estas linhas serviram também para dinamizar atividades locais, criar ou reforçar fluxos migratórios entre espaços diversos, da mesma forma que a concentração de renda e as desigualdades regionais. Simultaneamente o telégrafo revolucionava as comunicações ao tornar instantâneas as informações necessárias. Com esse quadro, que era acompanhado pelo processo de concentração de capital em poucas grandes empresas, já era mesmo possível levar a civilização em pontos longínquos e "não civilizados" do planeta. A "modernidade" podia e desejava chegar à "selva"[17].

Ante de mais nada, é prudente lembrarmos que a ferrovia não apareceu da noite para o dia como o único meio de transporte moderno neste momento. Bons exemplos eram o desenvolvimento de canais no interior e o aproveitamento da navegação costeira por um lado, e o aperfeiçoamento de estradas de rodagem e carruagens por outro. Eles cobriam as necessidades de transporte em geral em alguns lugares, como no caso da Inglaterra e dos Estados Unidos[18]. Chega-se mesmo afirmar que "o sistema de canais se apresenta então como o meio de transporte por excelência do capitalismo em sua experiência originária"[19].

Mas o fato foi que a ferrovia era algo tão espetacular e radicalmente diferente, que quase imediatamente fez com que outros meios de transporte de mercadorias e pessoas, que não o marítimo a longas distâncias, parecessem obsoletos e por um bom tempo não tiveram a mesma atenção até o alvorecer do século XX[20]. Outro fato notável foi que a estrada de ferro deu um impulso inédito a toda uma indústria nova, embora já houvesse alguma importância com a fábrica têxtil: a de bens de capital. "Sua absorção de recursos monetários e bens de capital, ultrapassou em importância qualquer tipo anterior de despesa de investimento"[21]. Além do aumento vertiginoso na produção de metálicos, despontava toda uma indústria voltada para o transporte, ao par que outras mais antigas ganhavam novo fôlego.

> A construção ferroviária implicou no crescimento da produção mineira (ulha e ferro), da produção siderúrgica (trilhos, vagões, pontes

[16] Eric J. Hobsbawm. *A era do capital: 1848 – 1875*. 14ª Edição. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1996.
[17] Francisco Foot Hardman. *Trem Fantasma – a modernidade na selva.* São Paulo: Companhia das Letras, 1988.
[18] Jorge Luiz Alves Natal. *Transporte, ocupação do espaço...*, 1991. Robert William Fogel. *Railroads and american economic growth: essays of econometric history.* Baltimore, Maryland: The Johns Hopkins Press, 1964.
[19] Jorge Luiz Alves Natal. *Transporte, ocupação do espaço...*, 1991, p.31.
[20] Eric J. Hobsbawm. *Da revolução industrial...*, 2009.
[21] Maurice Dobb. *A Evolução do Capitalismo...*, 1986, p.211.

> metálicas) e da produção de máquinas e motores. Mas além de responsável pelo desenvolvimento do setor básico das indústrias, incentivou as indústrias leves como a de roupas (uniformes), de vidro (janelas dos trens e estações) e a de construção (pontes, estações). Ao mesmo tempo que a indústria ferroviária estimulava todos os setores da produção, especialmente o básico, ao prestar-lhes serviço, como meio de transporte eficiente e barato, renovava este impulso. Assim, a estrada de ferro que surgiu na Inglaterra da necessidade de se oferecer um meio de transporte adequado à extração mineira de carvão-de-pedra, se tornou o principal estímulo dessa produção[22].

A própria organização de uma companhia ferroviária exigiu novas formas de associação e de organização do capital, que também acarretou sensíveis transformações.

> As empresas de então, todas elas de cunho familiar (as sociedades por pessoas), tiveram que adquirir uma nova estrutura e uma nova forma jurídica para poder encontrar os meios legais de reunir o capital necessário a tão vasto empreendimento. A solução encontrada foi o recurso ao dinheiro disperso na população, que deveria se transformar em poupança. A centralização e concentração dessas pequenas parcelas de dinheiro se fez através da criação das sociedades por ações. Primeiro, as ações, depois as obrigações, se tornaram o instrumento por excelência para levantamento dos capitais necessários. A indústria ferroviária forçava a transformação da empresa. A sociedade anônima permitia concentrar capitais em quantidades fabulosas nas mãos de uns poucos indivíduos, que criavam os mecanismos legais para manter o controle sobre o capital social da empresa. Em torno da estrada de ferro se alinhavam e se entrelaçavam interesses industriais (fornecimento dos materiais) e bancários (fornecimento dos capitais e serviços, como a venda das ações e obrigações). Com ela surgiram os grupos econômicos e o capital financeiro. Ela esgotou a capacidade de expansão do capitalismo liberal[23].

Contudo, os impactos não foram apenas materiais, pois as transformações no campo humano e social foram igualmente percebidas. Se por um lado o mundo ferroviário era mais uma parte do cenário urbano industrial, representando fogo, movimento, admiração e potência, por outro também gerava certa desconfiança, assombro, inquietação e um sentimento de deslocamento ou não pertencimento. As empreiteiras contratadas para serviços de construção por exemplo, ao utilizarem cidadãos europeus, chineses, indianos, etc, eram

---

[22] Almir Chaiban El-Kareh. *Filha Branca de Mãe Preta: a Companhia Estrada de Ferro D. Pedro II, 1855-1865*. Petrópolis, RJ: Vozes, 1982, p.15.
[23] Idem.

uma face desse quadro. Mesmo no Brasil isso não era incomum[24]. Na zona rural a locomotiva cortava as paisagens, numa sensação mista de partida e chegada. A presença do trem em uma estação era imediatamente sucedida pelo vazio de sua ausência. A ideia de presença e pertencimento agora era relativa. A literatura e a arte retratavam ambos os cenários, cada um de acordo com a sua percepção. O trem podia simbolizar "a corrida vertiginosa do progresso, atropelando quem estivesse à sua frente"[25]. Simultaneamente, as próprias estações eram monumentos que tentavam sintetizar o impacto causado pela ferrovia e a concepção artística burguesa[26]. A percepção do tempo estava completamente alterada no contexto em que a estrada de ferro surgiu.

> O puritanismo, com seu casamento de conveniência com o capitalismo industrial, foi o agente que converteu as pessoas a novas avaliações do tempo; que ensinou as crianças a valorizar cada hora luminosa desde os primeiros anos de vida; e que saturou as mentes das pessoas com a equação "tempo é dinheiro"[27].

O maior símbolo do tempo, o relógio, ganhou um novo sentido na nova sociedade industrial. Se antes era um instrumento que denotava luxo, em certo momento (não por coincidência durante os primeiros anos da revolução industrial) seu uso se difundiu e passou a ser uma mercadoria visada pelos trabalhadores. Podia até mesmo ser "o banco do pobre, o investimento das poupanças: nos tempos difíceis, podia ser vendido ou posto no prego"[28]. E mais do que isso: medir o tempo agora era não apenas necessário, mas fundamental. No caso das ferrovias, o horário cumprido era um questão das mais primordiais. Quão comum era que uma estação ferroviária possuísse uma torre com um relógio em pelo menos um de seus lados?

No Brasil, assim em como em países Latino Americanos como México e Argentina, as

---

[24] Maria Lúcia Lamounier. "Entre a escravidão e o trabalho livre. Escravos e imigrantes nas obras de construção das ferrovias no Brasil no século XIX". *Em: XXXVI Encontro Nacional de Economia.* ANPEC 2008.

[25] Dilma Andrade de Paula. "De máquinas e feras: o ambiente ferroviário em *A Besta Humana*, de Émile Zola. IEm: Geni Rosa Duarte; Méri Frotscher; Robson Laverdi (orgs.). *Práticas Socioculturais como fazer histórico: abordagens e desafios téorico-metodológicos.* Cascavel, PR: EDUNIOESTE, 2009. Série Tempos Históricos, V. 6, p.280.

[26] Eric J. Hobsbawm. A era do capital..., 1996. Inclusive no Brasil, vários engenheiros costumavam imprimir sua "marca" em diversas estações. Por exemplo, o caso da 2ª estação de Varginha (MG) construída na década de 1930, possuía a arquitetura semelhante a da estação de Mairinque de 1906. Esta, no interior de São Paulo na Estrada de Ferro Sorocabana, foi a primeira de concreto armado no Brasil e obra do arquiteto francês, criado na argentina e radicado no Brasil, Victor Dubugras. O aspecto de ambas é uma mesa de cabeça para baixo.

[27] Eduard P. Thompson. *Costumes em comum.* São Paulo: Companhia das Letras, 1998, p.302. Especialmente o capítulo 6, "Tempo, disciplina de trabalho e capitalismo industrial".

[28] Ibidem, p.279.

facetas do processo de modernização que culminou na implantação das estradas de ferro eram diversas: surto industrial, ampliação do comércio, surgimento das primeiras casas bancárias, imigração, transição da mão de obra de cativa para assalariada e urbanização. O capital internacional, e notadamente o inglês, foi o grande financiador de boa parte destas atividades. Através de empréstimos diretos, constituição de empresas de serviços públicos, casas comerciais e aquisições de ações, o capital estrangeiro participou diretamente dos espaços mais dinâmicos de tais economias. Boa parte estava envolvido no setor exportador, através das quatro formas acima descritas. Isso criou ou ampliou concentrações regionais e de renda, pois as pessoas e áreas à margem dessa economia pouco ou nada tiraram proveito disto.

Por volta de 1900, o capital alienígena viveu um novo *boom* e se diversificou. "A corrente principal do capital britânico dirigiu-se para o Canadá e a Argentina, mais uma vez para os Estados Unidos e também para o Brasil, Chile e México"[29]. No caso do Brasil, o capital britânico disponível possibilitou a concretização de vários projetos ferroviários, fosse por concessão direta ou através de empréstimos[30]. Já desde meados da década de 1870 e principalmente 1880, aumentou significativamente a sua participação, a exemplo da concessão da Estrada de Ferro Minas e Rio em 1880 e um empréstimo à Estrada de Ferro Sapucaí em 1889, logo após a sua criação[31]. O capital aplicado em ferrovias, direta ou indiretamente, representava a maior parcela individual dos investimentos ingleses no período[32]. E não só a Inglaterra, mas países como Alemanha, França e Estados Unidos tornaram-se potências industriais e ameaçavam a hegemonia inglesa. Os investimentos inclusive já transbordavam para setores mais complexos como fábricas e a geração de eletricidade[33]. As ferrovias começaram a diminuir sua participação do total por volta de 1890 (apesar de ainda significativos), embora setores de transporte como o de navegação aumentassem[34]. No caso brasileiro, a região sudeste, e a economia cafeeira em especial, apresentou as transformações mais significativas e foi a síntese desse processo[35]. Por outro

[29] Maurice Dobb. *A Evolução do Capitalismo*..., 1986, p.224.
[30] William R. Summerhill. *Order Against Progress*..., 2003.
[31] Richard Graham. *Grã-Bretanha e o início da modernização no Brasil.* Rio de Janeiro: Brasiliense, 1973.
[32] William R. Summerhill. *Order Against Progress*..., 2003. Ana Célia Castro. *As empresas estrangeiras no Brasil – 1860-1913.* Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1973.
[33] Alexandre Macchione Saes. *Conflitos do capital: Light versus CBEE na formação do capitalismo brasileiro (1898-1927)*. Bauru, SP: EDUSC, 2010.
[34] Ana Célia Castro. *As empresas estrangeiras no Brasil*..., 1979.
[35] Apenas alguns estudos de referência: Celso Furtado. *Formação econômica do Brasi*l. 34 ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2007.; João Manuel Cardoso de Mello. *O capitalismo tardio.* São Paulo: Brasiliense, 1982; Sérgio Silva. *Expansão cafeeira e origens da indústria no Brasil*. 5. ed. São Paulo: Alfa-Ômega, 1976; Wilson Suzigan. *Indústria Brasileira: Origem e Desenvolvimento*. São Paulo: Brasiliense. 1986.

lado, as regiões norte e sul do país foram aquelas que registraram a maior presença de capital externo em suas ferrovias[36].

1.2 As vias antes das ferrovias no Brasil

Não obstante, consideramos prudente lembrarmos que vários dos traçados ferroviários não foram apenas frutos de estudos técnicos para caminhos inteiramente novos. As antigas rotas dos tropeiros que realizavam a ligação entre inúmeros pontos, foram em muitos casos os trajetos seguidos pelas ferrovias. Isso, por um lado, deixa evidente a existência de uma rede de comunicações e transportes terrestres já estabelecida, que ligava diversos espaços e cada um com sua própria dinâmica. Mas por outro, tratou-se claramente da nítida demonstração da ausência de planos mais elaborados e próprios a trajetos para estradas de ferro. Boa parte dos caminhos eram trilhas utilizadas pelos indígenas há tempos imemoriais, e que os bandeirantes durante três séculos ainda fizeram proveito[37], inclusive da mesma forma que os índios o faziam: a pé. Foi apenas a partir do século XVIII que esse quadro sofreu alteração.

Com a descoberta de metais preciosos na região que passou a ser chamada de "As Minas", esta passou a receber grandes quantidades de bestas muares provindas do Sul da colônia para que fossem usadas como animais de carga. Este quadrúpede se adaptou melhor às necessidades de transporte no relevo montanhoso e acidentado de partes da colônia, como em Minas. E o Brasil não foi exceção, mas sim um caso via de regra no continente americano, pois no geral "o primeiro progresso real sobre as velhas trilhas indígenas só foi definitivamente alcançado com a introdução em grande escala dos animais de transporte"[38]. Com as tropas, os volumes de mercadoria avolumaram-se, reflexo também do aumento da circulação de pessoas, surgimento de polos urbanos e aumento do comércio na colônia. Pela primeira vez, uma atividade econômica criou por vias terrestres o que poderíamos chamar de um mercado relativamente integrado, ainda que apenas entre determinadas regiões. E a posição chave nesse esquema repousava na figura do tropeiro. Sua importância foi tamanha que, com a chegada da família real em 1808 e a tendência do aumento dos fluxos para o Rio de Janeiro, ocorreu o surgimento de um "setor social novo oriundo da produção e distribuição

[36] Ana Célia Castro. *As empresas estrangeiras no Brasil...*, 1973.
[37] Sérgio Buarque de Holanda. *Caminhos e fronteiras.* 3ª ed. São Paulo: Companhia das Letras, 1994.
[38] Sérgio Buarque de Holanda. *Caminhos e fronteiras...*, 1994, p.26.

de gêneros de primeira necessidade para o consumo interno”[39]. Este grupo “articulou-se politicamente em nível regional e se projetou no espaço da Corte”[40], sendo que o grupo mais representativo foi aquele oriundo do Sul de Minas. Quando chegaram as ferrovias, já na segunda metade do século XIX, bastou-lhes em boa medida seguir tais rotas e caminhos utilizadas pelas tropas. Mas até que isso ocorresse, outra forma de transporte ensaiou presença em determinados espaços.

As estradas de rodagem representaram um segundo avanço no sistema de transportes no Brasil, após a disseminação dos animais de carga. Carente de recursos e políticas mais concretas, a sua existência sempre reclamou melhores atenções[41]. Ao longo do século XIX alguns progressos foram realizados, como a construção de pontes e alargamento de estradas. O intuito era possibilitar o trânsito de carroças e carruagens onde assim fosse possível, principalmente em roteiros de maior trânsito ou nas ligações com o Rio de Janeiro. Para isso, sem dúvida, foi fundamental a chegada da Família Real Portuguesa ao Brasil em 1808, já que antes disso os contatos diretos entre as capitanias (principalmente as de extração de ouro), à exceção dos casos estritamente permitidos pela administração, eram terminantemente proibidos, algumas vezes até com a punição de morte. Minas Gerais foi o principal caso[42]. Mas após esta data, a situação se alterou. Governantes tomaram a iniciativa de realizar levantamentos das vias terrestres já existentes na intenção de melhorá-las, assim como elaborar planos para a abertura de outras[43]. Tais caminhos tinham também a função de, sempre que possível, permitir a comunicação e o intercâmbio com vias navegáveis. Infelizmente, a maior parte de tais planos ficaram apenas no papel, e quando colocados em prática careciam de ações para manutenção e conservação. No caso de Minas Gerais foram três os planos rodoviários no século XIX, sendo eles em 1835, 1864 e 1871. Em 1835 a assembleia mineira aprovou o seu primeiro plano rodoviário, sendo que as estradas projetadas fariam ligação com

[39] Alcir Lenharo. *As tropas da Moderação - O abastecimento da Corte na formação política do Brasil — 1808-1842*. 2ª Ed. São Paulo: Edições Símbolo, 1993, p.24.
[40] Idem.
[41] Marcelo Magalhães Godoy e Lidiany Silva Barbosa. *Uma outra modernização: transportes em uma província não-exportadora – Minas Gerais 1850-1870*. Texto para discussão n. 303. Belo Horizonte: UFMG/Cedeplar, 2007.
[42] Demerval José Pimenta. *Caminhos de Minas Gerais*. Belo Horizonte: Imprensa Oficial, 1971.
[43] São bons exemplos os casos de São Paulo e Minas Gerais. Para o primeiro Odilon Nogueira Matos. *Café e ferrovias: a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira.* São Paulo: Alfa-Omega, 1974. “Eram já extensas e numerosas as estradas existentes ao inciar-se o século XIX. Tanto que, durante o governo de Oyenhausen, nas vésperas da independência sentiu-se a conveniência de uma classificação das estradas da capitania, com o objetivo de melhor regular a sua conservação” (p.32). Para o caso mineiro, Demerval José Pimenta. *Caminhos de Minas Gerais...*, 1971. Já no ano de 1819 “foi organizado o Mapa Geográfico da Capitania de Minas Gerais, por ordem do Intendente Geral das Minas, Conselheiro Câmara Bitencourt, e nele registradas as estradas então existentes em Minas Gerais” (p.27).

outras já existentes, integrando os principais pontos da província e alguns destes com províncias vizinhas[44].

Dois aspectos do primeiro plano merecem destaque. O primeiro deles é que deste plano foi efetivada a chamada Estrada do Paraibuna ou da Corte, que tinha por plano ligar o Rio de Janeiro com parte de Minas, inclusive a capital Ouro Preto (embora na prática não tenha passado por ela), com conexões para outros caminhos, como um para a antiga Estrada Real, herança do século XVIII. Não por coincidência, neste mesmo ano e durante a regência do Padre Feijó, foi aprovada a lei 100, a primeira a regulamentar a construção de estradas de ferro. Na Inglaterra e nos Estados Unidos as ferrovias aumentavam sua rede, enquanto que em outros países europeus surgiam as primeiras linhas[45]. O autor da lei 100, o deputado mineiro Bernardo Pereira de Vasconcelos, foi o mesmo que elaborou o Plano Rodoviário Mineiro de 1835. Por falta de recursos a estrada do Paraibuna não saiu toda do papel e até 1860, provavelmente, não se tornou carroçável, além de que a União e Indústria, criada depois de 1850, em boa parte se sobrepôs a ela[46]. O segundo aspecto é que além das linhas tronco em cada região da província que as ligaria a capital, "seriam, também, construídas quatro estradas ao sul da Capital da Província e que se dirigiriam aos limites com a Província do Rio de Janeiro, a fim de que as regiões por elas servidas se pusessem em comunicação com a Capital do Império"[47]. Destas quatro, duas se conectariam ao caminho que ligava o Rio a São Paulo, abrangendo o nosso Sul de Minas (sem ir a outro ponto da província). Uma delas serviria as localidades de Baependi e Campanha, na época as duas principais cidades da região e que possuíam comércio mais intenso. Baependi veio a ser servida pela Estrada de Ferro Sapucaí, e Campanha pelo Ramal da Campanha da Muzambinho. Isso, ao nosso ver, é outra indicação da forte relação interprovincial sul mineira, o que na verdade se encaixava em um quadro típico de Minas. Contudo, do plano pouco coisa saiu do papel. As consequências para a população e comércio não poderiam ser das melhores.

> Pouco haviam feito às suas diversas regiões as quais, isoladas umas das outras, prosperaram de modo deficiente por falta de estradas que pudessem transportar os produtos de suas lavouras e fomentar o comércio entre elas. Esses entraves impediam que os produtos

[44] Demerval José Pimenta. *Caminhos de Minas Gerais...,* 1971. Ver também Marcelo Magalhães Godoy e Lidiany Silva Barbosa. *Uma outra modernização...,* 2007.
[45] Eric J. Hobsbawm. *A era do capital...,* 1996. Para o caso específico dos Estados unidos ver Robert William Fogel. Railroads and american economic growth..., 1964.
[46] Demerval José Pimenta. *Caminhos de Minas Gerais...,* 1971.
[47] Ibidem, p. 39.

> mineiros pudessem concorrer nos centros consumidores com os produtos similares das outras Províncias e transportados por vias marítimas. Deste modo, a Província não se desenvolveu economicamente, embora fosse notável o seu progresso social, político e cultural[48].

Quase vinte anos depois do primeiro plano, mesma época da segunda regulamentação para a concessão de estradas de ferro, foi justamente quando se construiu a Estrada de Santa Clara, ligando a colônia de Filadélfia (atual Teófilo Otoni, nordeste mineiro) ao litoral. Concomitantemente, surgiu a concessão de outra estrada de rodagem cujo o percurso previsto era partir de Petrópolis e atingir o Vale do Paraíba, e daí atingir a Zona da Mata mineira. Uma vez inaugurada, em 1861, se ligou com a ferrovia em Petrópolis, para atingir Porto Estrela e daí por mar até a cidade do Rio. Trata-se da União e Indústria, a mais importante e conhecida rodovia deste período, que poderíamos chamar de "pré-ferroviário"[49]. No curto período em que a União e Indústria sobreviveu, tínhamos (na região por ela servida) um sistema de transportes multimodal que funcionava relativamente bem. Mas a chegada da E.F. Dom Pedro II naquela região decretou o fim da possibilidade de isso ir adiante. Agora a atenção se voltava basicamente para as construções de estradas de ferro, ainda que fosse às custas do estrangulamento de alguma estrada de rodagem, a exemplo da União e Indústria.

O segundo plano mineiro, de 1864, já possuía uma orientação um pouco diferente. Com a expectativa da chegada da ferrovia Pedro II na divisa mineira, o intuito agora era construir estradas que tivessem por fim o começo ou encontro com ela. Também os rios navegáveis como o Rio das Velhas, Rio Grande, Sapucaí, Jequitinhonha e Doce eram previstos no plano como acessórios das estradas a serem construídas ou melhoradas. Na verdade, se tratava de projeto para um amplo sistema integrado que utilizaria os três modais de transporte. Haviam três troncos: Sapucaí, Rio Grande e da União e Indústria, com seus respectivos ramais. No caso da Sapucaí, seus ramais, sub-ramais e estradas contemplavam boa parte da região que a posteriori foi servida pelas vias férreas, como Baependi, Cristina, Campanha, Três Corações, Alfenas, Pouso Alegre e Itajubá. Entretanto, o plano não foi colocado em prática, por falta de "meios e recursos".

Assim, em 1871 surgiu o terceiro e último plano rodoviário do governo provincial mineiro, em parte consequência pela não execução do segundo. O governo ficou autorizado a construir 11 estradas, sendo três delas no sul da província. Uma de Picu a Pouso Alto, Três

[48] Ibidem, p. 78
[49] Odilon Nogueira Matos. *Café e ferrovias...*, 1974. William R. Summerhill. *Order against progress...*, 2003.

Pontas e Alfenas, com ramais para Cristina, Baependi e Aiuruoca (as três últimas viriam a ser servidas pela Sapucaí). Uma segunda de Delfim Moreira, para a cidade de Itajubá, Pouso Alegre e Caldas (também servidas pela Sapucaí, com a exceção de Caldas)[50], com ramal para Jaguari (Camanducaia). E uma terceira, de São João Del Rei a Lavras e Boa Esperança[51]. Boa parte destas já eram rotas comerciais entre si, e por sua vez com São Paulo e o Rio de Janeiro. Segundo as considerações do próprio Demerval Pimenta,

> No extremo Sul de Minas, uma vasta região banhada pelo Rio Sapucaí, grandemente habitada e dotada de prósperas cidades como Itajubá, Pouso Alegre e Poços de Caldas, e bastante rica pela cultura do café, cereais e gado lutava com dificuldades pela falta de transporte para manter relações comerciais com o centro de Minas. As suas comunicações com o Rio de Janeiro e São Paulo faziam-se pelas antigas estradas que atravessavam a garganta pela Serra da Mantiqueira, nas proximidades de Delfim Moreira, Passa Quatro e Baependi"[52].

Um último aspecto importante do último plano era que ele previa que, as empresas responsáveis pela construção das estradas, poderiam também construir estradas de ferro no lugar das estradas de rodagem[53].

Várias localidades no território reclamavam melhorias dos caminhos ou a abertura de novos. Os acima apresentados foram apenas alguns exemplos. O próprio poder público reconhecia a urgência de melhorias em seus relatórios anuais. Contudo, na ausência de tal, o único caminho factível parecia cada vez mais se tratar de uma estrada de ferro, principalmente nos casos em que existissem produções locais de vulto e os sistemas de transportes tradicionais colocassem a perder boa parte das cargas. Soma-se a isso toda a conjuntura de construções à época, e a ideia de modernidade e progresso atrelados ao imaginário ferroviário que se tinha.

> Sim senhor! Na quase totalidade desta extensa região, o agricultor dedica-se mais ao cultivo das plantas que se prestam para engordar o gado vacum, suíno e ovelhum, que semoventes, dispensam ao produtor as despesas de transporte. A colheita de fumo, café, algodão e todos os outros ramos da indústria agrícola, que por aqui encontram

[50] A atual Delfim Moreira corresponde a antiga Soledade de Itajubá, freguesia desta cidade. Veremos no terceiro capítulo que a ligação ferroviária Pouso Alegre a Caldas foi projetada várias vezes, embora nunca concretizada.
[51] Demerval José Pimenta. *Caminhos de Minas Gerais...*, 1971.
[52] Ibidem, p. 108. Grifo nosso. O autor também reconheceu, mesmo depois de 1870, as estreitas relações comerciais interprovinciais do sul da província, e a dificuldade de se mantê-las com o centro de Minas.
[53] Idem.

> climas quentes ou frios aptos para o seu desenvolvimento, não se aguenta em maior escala, porque é dificílimo e caríssimo o transporte por péssimas vias de comunicação[54].

Neste trecho de carta da câmara de Campanha, é explícito o quanto o transporte de cargas através de animais era dispendioso e limitado. Porém, ao que tudo indica, estas vias de comunicações existentes tinham um importância vital para os lugares a que serviam, revelando ao mesmo tempo os sentidos dos fluxos comerciais e de pessoas. Quando a ferrovia foi inaugurada, alguns dos fluxos foram reforçados e outros invertidos. Dependeu dos interesses e da conjuntura do momento. E no Sul de Minas não foi diferente. Tratando do transporte de mercadorias por exemplo, o açúcar passou de produto com relativa produção e baixas exportação e importação a mercadoria de alta importação, algumas vezes maior até que a do sal, item que quase sempre era o principal de importação nas ferrovias brasileiras. Já o café, em ascendente produção, deixou de ser um produto de pequena importação e exportação para se tornar a principal mercadoria a ser exportada pelas estradas de ferro sul mineiras, dividindo com o gado a primeira posição na geração de receitas. Quanto ao destino das exportações, que em um primeiro momento eram majoritariamente para o Rio de Janeiro, após as inaugurações das linhas e ramais férreos aumentaram progressivamente para São Paulo, embora a praça do Rio ainda continuasse significativa.

1.3 Estradas de ferro: uma questão (quase) de Estado

Chegamos agora ao caso específico do desenvolvimento ferroviário brasileiro, onde antes de mais nada foi crucial a presença do poder público par a implantação deste modal de transporte. Como adiantamos, em primeiro lugar a “Lei Feijó”, de 1835, tentou regulamentar futuros interesses em construir estradas de ferro. Seriam dadas concessões e facilidades para aqueles que ligassem as províncias de Minas Gerais, Rio Grande do Sul e Bahia à capital do Império[55].

> Estabelecia, entre outras vantagens, privilégio de quarenta anos, isenção de direitos de importação para todas as máquinas durante os cinco primeiros anos, cessão gratuita de terrenos necessários à estrada,

[54] Trecho de carta enviada a Pedro II pela Câmara Municipal da cidade da Campanha da Princesa, 1873. CECML
[55] Odilon Nogueira Matos. *Café e ferrovias...*, 1974.

> se pertencessem ao governo, e o direito de desapropriação no caso de pertencerem a particulares, estabelecendo, ainda o prazo de oitenta anos para a concessão, findo o qual reverteria ao patrimônio nacional. Apenas não definia nem delimitava zona privilegiada[56].

O investimento necessário a ser aplicado em uma empreitada ferroviária era muito grande, pois ia desde os estudos do traçado até a obtenção de todo o tipo de material, que em sua maioria era absolutamente novo, como as locomotivas e os vagões. No caso do Brasil, isso significava ter que importar tudo, inclusive o corpo técnico responsável pela construção. Com um retorno incerto, a ferrovia ainda gerava desconfianças.

> O ambiente ainda pouco favorável às estradas de ferro, a grandiosidade do plano em relação às nossas possibilidades, bem como as agitações políticas que conturbaram a vida do país naqueles anos difíceis da Regência, foram os responsáveis por nenhum resultado ter produzido essa lei ferroviária, o que não impede que seja considerada digna de menção, pois como já se acentuou, naquela época, mesmo na própria Europa, muita gente punha em dúvida as vantagens da estrada de ferro[57].

As primeiras tentativas brasileiras não foram além das concessões, a exemplo da Imperial Companhia de Estrada de Ferro, a primeira constituída no Brasil e sob a liderança de Thomas Cockrane[58]. Coube a Irineu Evangelista de Souza, o Barão de Mauá, inaugurar a primeira ferrovia em 1854, de uma concessão obtida pelo Governo Imperial em 1852. O título de Barão foi obtido justamente por este feito. Tratava-se da Imperial Companhia de Navegação a Vapor e Estrada de Ferro de Petrópolis. Mauá tinha um patrimônio e riquezas acumuladas em atividades comerciais que transbordaram para a indústria, o que representava aspectos de uma outra face que surgia no Brasil. Depois de 1845 e principalmente 1850, algumas transformações tornaram possível a existência de empreendimentos, como as estradas de ferro, que algumas décadas antes não passavam apenas de intenções. Causas políticas, econômicas e sociais propiciaram este quadro.

Quanto às causas políticas, podemos lembrar que o país gozava de relativa estabilidade interna, com o término das revoltas do período regencial, justamente no final dos anos 1840[59]. No campo econômico, a criação de aparatos jurídicos permitiram dar forma legal

---

[56] Ibidem, p.49.
[57] Idem.
[58] Idem. Também Almir Chaiban El-Kareh. *Filha Branca de Mãe Preta...*, 1982.
[59] Sérgio Buarque de Holanda. *História Geral da Civilização Brasileira*. 8ª ed. Tomo II: o Brasil Monárquico –

a expansão de certas atividades, como o decreto n. 575 de 10 de junho de 1849 que regulava a associação de capitais. Outro exemplo foi o Código comercial de 1850, que "estabelecia os regulamentos para a constituição de todo tipo de empresa, inclusive as sociedades anônimas"[60]. A própria economia brasileira já demonstrava um aumento de várias de suas atividades. Afora a exportação de café, que em 1847/48 já tinha uma produção de 9.558.141 arrobas e 25.159 contos de réis (frente a 14.121 do açúcar e 3.588 do algodão; este último atingiu 28.061 contos em 1863/64 frente 17.950 do açúcar e 55.985 do café), o incremento de atividades urbanas e manufatureiras era uma realidade em locais como a cidade do Rio de Janeiro[61]. Ainda em 1850, um marco decisivo foi a Lei Eusébio de Queirós, que tratou da proibição do tráfico de escravos africanos e dessa forma liberou grandes quantidades de capital que poderiam e foram investidos em outros empreendimentos[62]. No contexto social, para citarmos um exemplo, havia uma prática, herdada ainda da época colonial, que era o aproveitamento dos "mendigos e vagabundos" urbanos em várias atividades[63]. Muitos deles foram para a construção das estradas de ferro, pois era proibido o uso de braço escravo nas construções, embora fosse comum que os proprietários envolvidos direta ou indiretamente na construção alugassem ou cedessem escravos para trabalhos mais pesados e braçais, como derrubada de matas e limpeza do local a ser colocado o leito dos trilhos. Até mesmo imigrantes foram utilizados nas empreitadas[64]. Se somarmos a isso a edição da Lei de Terras, também publicada em 1850, que permitia o acesso a terras públicas somente através da compra[65], tínhamos "a emergência no Brasil do processo de constituição de um mercado especificamente capitalista, embora com todas as suas imperfeições. Este foi o início do processo de transformação da terra e da força de trabalho em mercadorias"[66]. Ainda que fosse um processo atrofiado e carregado de heranças colonias, como a permanência da escravidão e

---

Reações e transações (vol.5). Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2004.

[60] Almir Chaiban El-Kareh. *Filha Branca de Mãe Preta...,* 1982, p.18; Sérgio Buarque de Holanda. *História Geral da Civilização Brasileira* (vol.5)..., 2004.

[61] Almir Chaiban El-Kareh. *Filha Branca de Mãe Preta...,* 1982; Sérgio Buarque de Holanda. *História Geral da Civilização Brasileira*. 8ª ed. Tomo II: o Brasil Monárquico – Declínio e queda do Império (vol.6). Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2004.

[62] Sérgio Buarque de Holanda. *História Geral da Civilização Brasileira* (vol.5)..., 2004. Almir Chaiban El-Kareh. *Filha Branca de Mãe Preta...,* 1982.

[63] Almir Chaiban El-Kareh. *Filha Branca de Mãe Preta...,* 1982. Para o período colonial ver Laura de Mello e Souza. *Os desclassificados do ouro: a pobreza mineira no século XVIII.* Rio de Janeiro: Graal, 1982.

[64] Maria Lúcia Lamounier. "Entre a escravidão e o trabalho livre...", 2008.

[65] Emília Viotti da Costa. *Da Monarquia à República: momentos decisivos.* 8ª ed. São Paulo: Editora Unesp, 2007. Especialmente o capítulo 4, "Política de terras no Brasil e nos Estados Unidos".

[66] João Antônio de Paula. "O mercado e o mercado interno no Brasil: conceito e história". In: *História Econômica e História de Empresas.* V.1. São Paulo: Hucitec/ABPHE, 2002.

do latifúndio monocultor[67], permitiu a emergência e disseminação de elementos como casas bancárias, firmas industriais, serviços urbanos e ferrovias.

Dado este contexto, o governo deu outro passo crucial para a constituição de companhias ferroviárias: trata-se da Lei nº 641, de 26 de julho de 1852. Este decreto oferecia "vantagens do tipo isenções e garantia de juros sobre o capital investido", que "foram prometidas às empresas nacionais ou estrangeiras que se interessassem em construir e explorar estradas de ferro em qualquer parte do País"[68]. Esta mesma lei foi "vazada em moldes mais práticos do que as leis anteriores, isto é, cercando as concessões de favores mais sólidos e positivos, como o privilégio de zona e a garantia de juros, encerra a fase inicial, o período das tentativas e dos ensaios precursores"[69]. É a partir daqui que começou a onda de concessões que levaram a efetivas construções ferroviárias. A ferrovia de Mauá não gozou de tais garantias por ter obtido a concessão antes da edição do decreto. Mas até o advento da república, a grande maioria da companhias fundadas obtiveram tal benefício. As novidades em relação ao decreto anterior eram duas: "a primeira estabelecia cinco léguas (trinta quilômetros) para cada lado do eixo da linha. A segunda garantia o juro até 5%"[70]. Adicionalmente cada província complementava os juros garantidos, que variavam de 2% a 3%. Esta forma de estímulo governamental às estradas de ferro não foi uma novidade brasileira. O país pioneiro no sistema foi a Rússia[71]. Outros países pioneiros como a França e a própria Inglaterra o adotaram, e o Brasil seguiu o exemplo[72]. O poder público se comprometia com um mínimo retorno do investimento. Simultaneamente, outros países como a Alemanha e os Estados Unidos tiveram formas diferentes de estímulos. Neste último os estímulos iniciais eram locais[73], e posteriormente, quando o governo federal participou, as doações de terras foram o modo mais usual. Já na Argentina, o poder público atuou de diversas formas, fosse como construtor, regulador ou patrocinador[74]. Para Summerhill as

---

[67] Emília Viotti da Costa. *Da Minarquia à República*...2007; João Antônio de Paula. "O mercado interno...", 2002.
[68] Disponível em: http://www1.dnit.gov.br/ferrovias/historico.asp, visitado em 3/11/2009.
[69] Odilon Nogueira Matos. *Café e ferrovias...*, 1974, p.51.
[70] Ibidem, p.52.
[71] Ana Célia Castro. *As empresas estrangeiras no Brasil..*, 1979.
[72] Odilon Nogueira Matos. *Café e ferrovias...*, 1974; Almir Chaiban El-Kareh. *Filha Branca de Mãe Preta...*, 1982; José Vieira Camelo Filho. *A implantação e consolidação das estradas de ferro no nordeste brasileiro*. Tese de Doutorado. Campinas: Unicamp/Instituto de Economia, 2000.
[73] Albert Fishlow. *American railroads an the transformation of the antebellum economy.* Cambridge, Massachusetts: Harvard University Press, 1965.
[74] Elena Salerno. *Reflexiones sobre los comienzos del Estado empresario en Argetina. La AGFE, 1910-1928.* Buenos Aires, AR: Universidad Nacional de Tres de Febrero de Buenos Aires. Disponível em: www.docutren.com

concessões por si só, sem tais garantias, seriam insuficientes para incentivar ou promover a construção das ferrovias no Brasil, pois os obstáculos eram grandes[75], a exemplo do alto custo para a construção e o subdesenvolvido mercado de capitais. Por outro lado, esta forma de subsídio, a longo prazo, demonstrou ser uma faca de duas pontas: possibilitou ganhos substanciais à economia brasileira ao reduzir o alto custo do transporte terrestre, mas inibiu a concorrência onde ela poderia ser benéfica (por conta do privilégio de zona) e forçou o estado a resgatar as companhias quando estas ficaram deficitárias, por conta dos pagamentos de juros que tanto sangravam os cofres públicos[76].

Todavia, nos primeiros vinte anos que se passaram desde o decreto da lei 641, as construções e respectivas inaugurações tiveram lento avanço. Em 1860, oito anos após o decreto, tínhamos apenas 223 quilômetros de trilhos em operação. Para um país com dimensões como o Brasil ainda era muito pouco, principalmente se compararmos com outros como os Estados Unidos que, apenas no estado de Illinois, grande produtor de trigo e milho, tínhamos 2760 milhas ou 4416 quilômetros de trilhos já em 1860[77]. Isso também refletia particularidades interna de cada país, visto que os Estados Unidos nesse período passava pela sua "expansão para o oeste", com um mercado interno integrado.

Foi depois de 1870, e sobretudo de 1875 em diante que ocorreu o maior período de acréscimo de trilhos. Dentro do nosso recorte, os anos de 1883-88, 1891-92, 1894-98 e 1908-10 (em uma sequência que se estendeu até 1914), foram aqueles que registraram a alta de abertura das linhas em tráfego.

[75] William R. Summerhill. *Order Against Progress...*, 2003.
[76] Idem.
[77] Albert Fishlow. *American railroads...*, 1965.

Tabela 1.1 – Extensão da rede ferroviária em tráfego, 1854-1910

Ano	Extensão	**Ano**	Extensão	**Ano**	Extensão	**Ano**	Extensão
1854	15	**1868**	718	**1882**	4464	***1896***	13577
1855	15	**1869**	737	***1883***	5354	***1897***	14015
1856	16	**1870**	744	***1884***	6302	***1898***	14664
1857	16	**1871**	869	***1885***	6930	**1899**	14916
1858	109	**1872**	932	***1886***	7586	**1900**	15316
1859	109	**1873**	1129	***1887***	8400	**1901**	15506
1860	223	**1874**	1284	***1888***	9321	**1902**	15680
1861	251	***1875***	1801	**1889**	9583	**1903**	16010
1862	360	**1876**	2122	**1890**	9973	**1904**	16306
1863	428	**1877**	2388	***1891***	10590	**1905**	16781
1864	474	**1878**	2709	***1892***	11316	**1906**	17243
1865	498	**1879**	2941	**1893**	11485	**1907**	17605
1866	513	**1880**	3398	***1894***	12260	***1908***	18633
1867	598	**1881**	3946	***1895***	12967	***1909***	19241
						1910	21326

Fonte: IBGE. *Séries Estatítiscas.* Disponível em: www.ibge.gov.br

O período que compreende os anos em destaque é exatamente aquele em que ocorre a maior parte dos fatos relacionados às concessões e construção das linhas das três companhias de nossa pesquisa. A primeira concessão da Minas e Rio foi em 1875, sendo inaugurada em 1884. A Sapucaí teve a primeira concessão em 1887, entrou em operação em 1891 e concluiu a linha do Sapucaí, nosso foco, em 1898. A Muzambinho, a lei que concedeu privilégio é de 1887. Por conta do atraso da Minas e Rio, em 1890 a Companhia Muzambinho recebeu a concessão e inaugurou a primeira estação em 1892, e a maior parte da sua linha e ramal até 1898. Justamente entre 1908-1910 é que concluiu o trecho da linha principal que se ligou à Mogiana, e em cujo período esteve arrendada ao estado de Minas e incorporada à Minas e Rio, que ficou sob administração federal de 1908 até a formação da rede sul mineira entre 1909/1910.

Ao que tudo indica, o aumento do capital estrangeiro, a expansão cafeeira, o crescimento do mercado interno, o aumento de interesses locais em usufruir dos benefícios de um caminho de ferro e a edição do decreto 2.450 de 24 de setembro de 1873 foram

condicionantes que contaram bastante para o aumento da média anual de implantação dos trilhos. Este decreto, a partir dos termos da lei 641, concedia subvenção quilométrica ou garantia de juros de até 7% do capital empregado, desde que demonstrasse ser possível ter rendimento de 4%. O relatório referente ao ano de 1873 ainda elencou, entre aquelas em estudos que poderiam ser beneficiadas pela lei, a Estrada de Ferro do Rio Verde[78].

Passemos agora a ver os fatores que condicionaram a implantação dos trilhos no Brasil, ou, quais os motivos que levaram aos interesses de sua construção.

1.4 Para integrar e exportar

Na segunda metade do século XIX, muitas construções das principais linhas e ramais ferroviários no Brasil reproduziram a lógica econômica já existente: levar a produção de um bem primário, geralmente agrícola, até o porto mais próximo. As estradas de ferro, nesses casos, foram talvez o maior símbolo das transformações ocorridas nessas regiões. A vida dessas empresas era uma boa amostra desses limites, já que decisões de cunho estritamente político imperavam sob as demais. Os traçados eram um grande exemplo: quantas vezes não foram alterados para favorecer figuras importantes de uma determinada região ou simplesmente para servir o "quintal" da propriedade de um dos acionistas de alguma companhia[79]?

Com os estímulos propiciados pela lei 641, a formação das companhias ferroviárias não tardou, embora o ritmo tenha sido maior apenas a partir de meados da década de 1870, como vimos acima. Em 1858 foram inauguradas a Estrada de Ferro Recife ao São Francisco e a Companhia Estrada de Ferro Dom Pedro II. Em 1860 foi a vez da Estrada de Ferro Bahia ao São Francisco, e em 1867 foi aberta ao tráfego a Estrada de Ferro Santos a Jundiaí. Todas as quatro ferrovias atendiam ao aspecto econômico a que as primeiras companhias estavam intimamente ligadas, ou seja, serviam a zonas agroexportadoras. Porém, as duas do Nordeste mais a Pedro II cumpriam também o sentido de vias de integração do território brasileiro, fator importante na origem de várias concessões. Quanto à E.F. Recife ao São Francisco e E.F. Bahia ao São Francisco

[78] Relatório do Ministério da Agricultura para o ano de 1873, p. 75.

[79] O ponto de partida da própria Minas e Rio, a primeira estrada de ferro no Sul de Minas, é um caso emblemático. Cruzeiro foi definida como estação inicial por relações de compadrio com o próprio imperador, como veremos no capítulo 3.

> Mesmo sendo consideradas estradas estratégicas que além de atender os interesses econômicos mais imediatos (como o transporte de produtos que atendiam o mercado interno e externo e passageiros), também deveriam ter avançado para o interior em menor espaço de tempo para atender os objetivos de embrenhamento e ocupação do interior do território brasileiro[80].

Diversas regiões nordestinas de tradicional produção de açúcar se empenharam em construir ferrovias que atendessem as suas necessidades, principalmente Pernambuco e a Bahia. Sem dúvida, para isso contou o fato de ambas as províncias terem um grande peso político nacional, o que era fundamental na hora de se obter concessões e respectivas facilidades para implantar um caminho de ferro. Pois sabemos que no caso de concessões ferroviárias "o regionalismo e o conluio entre políticos também contavam"[81]. E não só em matéria de estradas de ferro, mas tudo aquilo que dependesse da benevolência do poder público, ainda que o projeto contemplado fosse visivelmente o menos adequado, o que era muito comum nos projetos ferroviários. Nessa sociedade, de uma maneira geral, "a ética de favores prevalecia sobre a ética competitiva"[82].

Entretanto, foi realmente extraordinário o impacto local dessas estradas. No caso específico da Recife ao São Francisco "ocorreu um aumento extraordinário de 200% de engenhos na área pela qual esta ferrovia atravessa e de 300% o volume físico da produção. Este fantástico aumento ocorreu num espaço de tempo de 20 anos (1857-1877)"[83]. Ficava claro o ganho substancial para a economia açucareira regional acarretado pela construção da ferrovia. Mas além do açúcar, o algodão e o tabaco eram alguns itens da pauta exportadora nordestina. Embora com menor valor e gerando menor receita que o café, elas também seguiram a lógica produção – porto. Esta não se tratava da única realidade das estradas de ferro, como veremos adiante, e também não era uma realidade apenas brasileira, mas sim mundial. Com a chamada "especialização produtiva", países ex-colônias como o Brasil e o restante da América Latina, ou outros ainda do chamado Imperialismo como África do Sul e Índia, seguiran isso. O mesmo ocorreu na E.F. D. Pedro II, nossa terceira ferrovia a ser inaugurada. Entretanto, alguns fatores a diferenciava de outras no cenário nacional. O governo central esteve sempre presente na vida da Pedro II enquanto empresa privada, tornando-se

[80] José Vieira Camelo Filho. *A implantação e consolidação...*, 2000, p.54
[81] John D. Wirth. *O Fiel da balança: Minas Gerais na Federação Brasileira (1889-1937)*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1982, p. 103.
[82] Emília Viotti da Costa. *Da Monarquia à República...*, 2007, p.14.
[83] José Vieira Camelo Filho. *A implantação e consolidação...*, 2000, p.107.

proprietário da mesma em 1865. Chegou a ser o principal acionista dela, e intermediou empréstimos ingleses necessários ao prolongamento de suas linhas. Também, diferentemente da Recife ao São Francisco, em que uma companhia inglesa obteve a concessão, a Pedro II foi formada por capital fluminense ligado a um tradicional grupo escravista cafeicultor. A ferrovia possibilitou uma sobrevida a tal grupo, visto que as possibilidades de expansão da produção e receita eram reduzidas.

> A construção da Estrada de Ferro D. Pedro II surgia como o principal instrumento de sustentação do crescimento da produção cafeeira e de manutenção dos interesses econômicos, a ela vinculados, e estabelecidos na Corte, mas sobretudo como instrumento de concentração do poder político nas mãos dos senhores escravistas fluminenses[84].

Além disso, os dirigentes da Pedro II, assim como o próprio Império, viam a estrada como uma grande artéria a ligar os principais pontos do país, viabilizando pela ferrovia um projeto de integração nacional. Atingir o Rio São Francisco e daí irradiar para outras províncias era um antigo sonho.

Para a E. F. Santos a Jundiaí, podemos afirmar que além de se inserir em um contexto semelhante (agro exportação), a ferrovia foi a materialização de um antigo sonho de vencer definitivamente o obstáculo histórico que dificultava as comunicações do planalto paulista com o seu litoral. Tal caminho foi por um longo tempo transitável apenas para pedestres. Qualquer forma de intentá-la com animais era praticamente impossível, e ainda muito difícil até o XVIII. Com a disseminação da utilização dos muares é que houve algum progresso[85]. Ainda no fim do XVIII foi inaugurada a Calçada da Lorena, o que representou um avanço notável, embora em períodos chuvosos ainda se perdesse boa parte das cargas. O açúcar era escoado por esse caminho para Santos, proveniente da região de Campinas. Os produtores frequentemente clamavam por melhorias. Depois de 1850, com a inauguração da estrada da Maioridade o caminho se tornou carroçável. Isso era parte do "primeiro movimento expressivo – para a época – de construção de estradas de rodagens no páis"[86]. Mas ao mesmo tempo também coincidiu com o princípio das concessões ferroviárias brasileiras. Menos de 20 anos depois de inaugurada a estrada da Maioridade estava concluída a E.F. Santos a Jundiaí. Com os trilhos a produção cafeeira agora tinha condições de avançar para o oeste e contar

[84] Almir Chaiban El-Kareh. *Filha Branca de Mãe Preta...*, 1982, p.131.
[85] Sérgio Buarque de Holanda. *Caminhos e fronteiras...*, 1994.
[86] Jorge Luiz Alves Natal. *Transporte, ocupação do espaço...*, 1991, p.8.

com um porto direto dentro da própria província, já que a produção do Vale do Paraíba, a pioneira do café em São Paulo, era escoada pelo Rio de Janeiro. E da mesma forma que a primeira ferrovia implantada no país foi de iniciativa de Mauá, assim o foi com a Santos a Jundiaí. Mas neste caso ele se associou ao capital inglês. Posteriormente foi toda a companhia de propriedade britânica. A Santos a Jundiaí nada mais foi para a época do que um caso típico de aplicação de capitais exportados da Inglaterra, que era predominante nos transportes e setores exportadores de países como o Brasil durante algum tempo[87]. Por outro lado, a expansão ferroviária brasileira de um modo geral teria possibilitado alcançar níveis de produção e exportação até então diminutos por conta da precariedade dos transportes. Segundo Summerhill, o transporte no Brasil até o advento de suas ferrovias foi uma das causas diretas do retardamento do comércio e desenvolvimento do mercado brasileiro. Para além dos interesses das elites e agroexportadores, teria a estrada ferro representado um gigantesco avanço e melhoria na infraestrutura e consequentemente economia nacional[88], não obstante algumas deficiências registradas (como integração e padronização técnica) e o modelo de concessão. Este, a longo prazo se mostrou inadequado, principalmente pela alta garantia de juros gozada por empresas que apresentavam regime operacional deficitário.

1.5 A vez do café

E foi na atual região sudeste que essa expansão ferroviária foi mais intensa e possibilitou maiores efeitos transformadores[89], econômicos e sociais. Depois de 1840 o café se tornou o principal artigo de exportação brasileiro. Com o tempo, o capital cafeeiro transbordou para outras atividades não agrícolas, e a ferrovia foi uma delas. Como área pioneira da produção cafeeira para exportação, o Rio se adiantou na inauguração das primeiras linhas. Procurou vencer o grande obstáculo da serra e se ramificou pela sua província, além de Minas e São Paulo, com a Pedro II. Aí "os trilhos chegaram onde a renda cafeeira assegurava a lucratividade da companhia, e, ao mesmo tempo, urgia ao capital agrário cafeeiro aumentar sua produtividade"[90]. À exceção da Pedro II (futura Central do Brasil), com

[87] Maurice Dobb. *A Evolução do Capitalismo*..., 1986. Ana Célia Castro. *As empresas estrangeiras no Brasil*..., 1979.
[88] William R. Summerhill. *Order against progress*..., 2003.
[89] Idem.
[90] Hildete Pereira Melo. "O café e a economia fluminense: 1889/1920". Em: Sérgio Silva e Tamas Szmrecsányi. *História Econômica da Primeira República.* São Paulo: Hucitec/ABPHE/Edusp/Imprensa Oficial, 2002, p.221.

forte subsídio do governo, as companhias fluminenses "foram organizadas pelo capital agrário e comercial das regiões exportadoras (café e açúcar)"[91].

Em Minas, além da própria Pedro II (que chegou a Ouro Preto, capital mineira), surgiu também a Estrada de Ferro Leopoldina. Ela foi formada por capitais ligados ao café e por acionistas da região da Zona da Mata mineira, que durante todo o século XIX e primeiras décadas do XX foi a principal região de café em Minas. Concentrou a maioria das vias férreas no estado por muito tempo[92] (figura 1.1). Este espaço se ligava ao Rio de Janeiro como zona de influência, inclusive pelo porto do Rio como seu escoadouro e usufruindo de serviços comerciais relacionados ao café. A concessão, construção e início de operação da estrada ocorreu ainda na primeira metade dos anos 1870. Ainda obteve concessões de outros trechos, e posteriormente incorporou outras pequenas companhias e se expandiu em Minas, Espírito Santo e no Rio, chegando na capital brasileira[93]. Além desta companhia e da Pedro II, a Zona da Mata ainda contava com a União Mineira. A maior parte eram áreas cafeeiras, mas de produção mais antiga e que já registravam queda nas receitas. Posteriormente, a ferrovia se tornou um reflexo disso.

Mas os efeitos mais profundos nestas transformações ocorreram com a província e depois estado de São Paulo. Inicialmente com o açúcar, mas depois com uma produção cafeeira que aumentava a cada dia e ocupava terras virgens e férteis, a ferrovia foi crucial para a expansão econômica paulista. Chega-se mesmo a afirmar que "o desenvolvimento da economia cafeeira não teria sido possível sem as estradas de ferro. As antigas tropas de mulas não podiam escoar uma grande produção espalhada por milhares de quilômetros"[94].

Após a Santos a Jundiaí, precisamente nos anos 1870 do XIX, foi que ocorrerou a avalanche de concessões seguidas de construções. Isso apenas deixou mais evidente, ao menos no caso de São Paulo, a existência da "vinculação café–estrada de ferro", que "vai começar a acentuar-se precisamente a partir de 1870 e a década 80-90"[95]. Curiosamente, foi exatamente neste período que houve fuga de capitais britânicos até então disponíveis. A crise chamada de "Grande Depressão Inglesa de 73" (que, diferente da crise de 1929, alternou pequenos ciclos de recessão, crescimento moderado e expansão até a década de 1890)[96]

[91] Ibidem, p.222.
[92] Perter L. Blasehein. "As Ferrovias de Minas Gerais no século dezenove". Em: *Locus: revista de história*, Juiz de Fora, vol. 2 n. 2, p. 81-110, 1996.
[93] Dilma Andrade de Paula. *Fim de Linha: a extinção de ramais da Estrada de Ferro Leopoldina (1955-1974)*. Tese de Doutorado. Niterói: UFF, 2000.
[94] Sérgio Silva. *Expansão cafeeira...*, 1976, p. 57.
[95] Odilon Nogueira Matos. *Café e ferrovias...*, 1974, p. 41.
[96] Eric J. Hobsbawm. *A era do capital...*, 1996. Maurice Dobb. *A Evolução do Capitalismo...*, 1986. Ana Célia

arrefeceu brevemente investimentos como os das construções ferroviárias em todo o mundo[97], mas que logo em seguida retornam a vários países. Todavia,

> é a partir daí que cresce vertiginosamente a malha ferroviária. Primeiro motivo é a queda da taxa cambial (juntamente com a queda do preço externo do produto, mas compensado em parte pelo câmbio). Segundo motivo era que o desenvolvimento do café era auto alimentado pela própria construção de ferrovias, pois o declínio no custo de transporte criava margem adicional de resistência à queda de preços[98].

Ou seja, o Brasil, e especificamente a área de economia cafeeira, criou condições de expandir sua rede mesmo com a adversidade externa. Os próprios interesses ligados ao café foram capazes de levantar capitais para construções das linhas. A segunda companhia ferroviária surgida em São Paulo, a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, foi a primeira genuinamente cafeeira desta província. Era o primeiro dos típicos casos de empresa criada pelos interesses ligados ao café, proveniente daqueles mais diretamente envolvidos diretamente com a produção: o fazendeiro. A Paulista "era não só a primeira que se organizava em São Paulo, como a primeira com elementos exclusivamente provinciais"[99].

Depois da Paulista, foram organizadas ainda nos anos 1870 a Ituana, Sorocabana e a Mogiana. Elas foram responsáveis pela maior parte das linhas ferroviárias paulistas, principalmente após a fusão da Ituana com a Sorocabana[100]. Chegaram a responder por 78% da rede ferroviária paulista[101]. A Paulista, Mogiana e Sorocabana apresentaram os maiores índices de lucratividade das companhias ferroviárias, ou seja, a relação da despesa para a receita foi menor entre elas, inclusive dispensando a garantias de juros inicialmente concedidas em 1877, 1888 e 1892, respectivamente[102]. Atravessavam as zonas mais povoadas

---

Castro. *As empresas estrangeiras no Brasil...*, 1979.

[97] Maurice Dobb. *A Evolução do Capitalismo...*, 1986. Mesmo nos Estados Unidos, país que veio a desenvolver tecnologia ferroviária própria, "dos 2 bilhões de dólares em capital ferroviário norte-americano postos no mercado entre 1867 e 1873, os capitalistas ingleses subscreveram parte substancial" (p.218).

[98] Flávio Azevedo Marques de Saes. *As ferrovias de São Paulo, 1870-1940.* São Paulo: Hucitec. 1981, p.82.

[99] Odilon Nogueira Matos. *Café e ferrovias...*, 1974, p. 64.

[100] Embora o surgimento da Sorocabana estivesse ligado a interesses de plantadores de algodão, posteriormente o café ocupou uma importante fatia na formação de sua receita. Flávio Azevedo Marques de Saes. *As ferrovias de São Paulo...*,1981. No capítulo 3 veremos algo semelhante no caso da Minas e Rio, que não surgiu por interesses ligados à exportação de café e em nosso período nem mesmo registrou embarque significativo do produto. Porém, pelo transporte em trânsito da Sapucaí e Muzambinho, o café se tornou a principal mercadoria na formação da receita.

[101] Flávio Azevedo Marques de Saes. *As ferrovias de São Paulo...*,1981.

[102] Idem. Para o caso da Companhia Paulista ver também: Ana Célia Castro. *As empresas estrangeiras no Brasil...*, 1979. Quando a concessão era imperial e a companhia ultrapassasse 8% de lucros, todo o excedente

e produtivas da província. A presença delas criou também um mercado integrado ao possibilitar um grande movimento de mercadorias e pessoas entre as diversas regiões paulistas, ficando claro que "embora desenvolvida em torno dos eixos cafeeiros, as ferrovias do Sudeste favoreceram a criação de toda uma rede de comércio, de serviços e de indústrias"[103]**.** O sistema ferroviário confluía do oeste rumo ao centro. Se irradiava principalmente desde Campinas, grande centro comercial, que por sua vez era a porta de chegada à capital e daí para o porto de Santos. E mais do que isso: paulatinamente essa expansão ferroviária não ficou subscrita aos limites geográficos paulistas. Atingiu primeiramente Minas, depois os limites com o Paraná, Mato Grosso e Goiás. Era reflexo de tendências já existentes antes mesmo da estrada de ferro. Boa parte das economias dessas regiões possuíam alguma ligação comercial com São Paulo. Um caso típico foi a região do chamado Triângulo Mineiro, que se especializou principalmente como centro na criação e engorda de gado. A Companhia Mogiana de Estradas de Ferro penetrou nesta região a partir de Franca, além de inaugurar um ramal para o Sul de Minas que atingia a cidade de Poços de Caldas. No século XX construiu ainda outros trechos em solo mineiro. Isto significava que São Paulo e sua economia cafeeira não se restringiam aos limites político-administrativos de sua província e depois estado. As consequências de seu crescimento irradiaram para diversos espaços.

Outras companhias paulistas seguiram o exemplo destas três. Dentre outras, se notabilizou a Estrada de Ferro Rio Claro, que a partir da cidade do mesmo nome inaugurou uma linha até Araraquara. O desempenho financeiro era extraordinário, pois a despesa ficava em média abaixo dos 50% da receita[104]. Posteriormente, a empresa se tornou propriedade inglesa e logo em seguida foi adquirida pela Companhia Paulista, já dentro da lógica de expansão que caracterizou o período, onde as empresas procuravam formas de garantir o aumento do capital e de seus interesses. Assim,

> uma das formas encontradas pelas companhias ferroviárias para garantir a lucratividade e a continuidade da acumulação dos capitais investidos era se expandir através da construção, da fusão com outras

seria dividido. Nas concessões paulistas era acima de 9%. Como todas as três obtiveram, durante o nosso recorte, margem de lucro acima disso, preferiram abrir mão das garantias. Segundo Ana Célia Castro, com esta renúncia a Paulista ainda ficou autorizada a elevar as tarifas, de modo que a margem de 7% paga aos acionistas ficasse garantida.

[103] Dilma Andrade de Paula. *Fim de Linha...*, p.67.

[104] Guilherme Grandi. *Café e expansão ferroviária: a Companhia E. F. Rio Claro (1880-1903)*. São Paulo: Annablume, Fapesp. 2007.

> companhias e, principalmente, da compra de pequenos e médios ramais ferroviários[105].

A tabela 1.2 nos fornece com clareza o quadro geral de uma típica ferrovia cafeeira. Em alguns casos o percentual de café no total das mercadorias transportadas superou 60%, e a receita se aproximou de 50% do total destas mercadorias.

Tabela 1.2 – Transporte de café no tráfego das ferrovias Paulista, Mogiana e Sorocabana, 1872-1920 (ton)

Companhia Paulista					
Período	Volume de mercadorias transportadas	Café	Receita do transporte de café	% da receita do total	% da quantidade total
1872/75	56542	-	-	-	-
1876/80	87214	-	-	-	-
1881/85	131854	83353	-	-	63,22
1886/90	208721	104696	-	-	50,16
1891/95	520855	195189	4488773	38,31	37,47
1896/900	727669	315391	9643133	47,57	43,34
1901/05	784972	404338	12525400	57,53	52,15
1906/10	1018185	531774	14524019	59,28	52,23
1911/15	1355558	505783	12219670	41,83	37,31
1916/20	1497414	415869	11395710	33,39	27,77
Companhia Mogiana					
Período	Volume mercadorias transportadas (ton)	Café (ton)	Receita transporte café	% da receita do total	% da quantidade total
1876/80	32422	14588	-	-	44,99
1881/85	57213	36556	-	-	63,89
1886/90	110968	48158	-	-	43,4
1891/95	215706	80270	3438591	29,7	37,21
1896/900	395397	165814	6976746	43,25	41,94
1901/05	531413	261357	8278699	48,85	49,18
1906/10	720705	314191	9384013	49,54	43,59
1911/15	1106425	329180	9277208	39,57	29,75

[105] Ibidem, p.18.

1916/20	1233312	271656	7655689	29,9	22,03
			Sorocabana		
Período	Volume total de mercadorias transportadas (ton)	Café (ton)	Receita do transporte de café	% da receita do total	% da quantidade total
1875/80	14146	276	-	-	1,95
1881/85	23691	770	-	-	3,25
1886/90	61210	9462	-	-	15,46
1891/95	140672	20961	-	-	14,9
1896/900	248394	44914	3666607	39,69	18,08
1901/05	269598	74138	4261997	42,91	27,5
1906/10	411883	97791	4773155	36,14	23,74
1911/15	588709	83528	3680451	22,15	14,19
1916/20	838267	74559	3496730	14,44	8,89

Fonte: Flávio Azevedo Marques de Saes. *As ferrovias de São Paulo...*, 1981, p.92 e 93.

Entretanto, em crises posteriores ocorreram as primeiras dificuldades das empresas ferroviárias, as nossas "ferrovias do café". Assim, "a década de 1890 representa, para as ferrovias, um período de extrema instabilidade em que o aumento do tráfego, alterna-se com crises ligadas não só à queda do volume de transporte, como também a recessão geral da economia"[106]. Se o café foi o agente que possibilitou um alto rendimento às empresas, e mesmo a expansão da rede paulista, foi ele próprio o principal "culpado" pela queda da eficiência e lucro das vias férreas. Se a ferrovia existiu do e para o café, dele é que dependia a saúde financeira delas. Não obstante a diversificação dos itens transportados, principalmente depois de 1910, o sucesso já não seria o mesmo[107]. Pela tabela 1.2 percebemos que a primeira década do século XX impôs o limite do contínuo aumento dos ganhos diretos do café para as estradas de ferro. A relação produção – porto produziu uma situação paradoxal para o transporte ferroviário.

Os sistemas ferroviários surgidos nas América Latina na segunda

[106] Flávio Azevedo Marques de Saes. *As ferrovias de São Paulo...*,1981, p.90.

[107] Idem. Também Odilon Nogueira Matos. *Café e ferrovias...*, 1974. Ainda segundo Flávio Saes, se a diversificação foi uma tentativa de driblar a cada vez menor proporção de transporte de café, por outro lado ao gerarem uma despesa semelhante (pois os custos de transporte eram praticamente os mesmos) propiciavam uma receita muito menor. A exceção do sal nos primeiros anos, e que se tratava de um artigo de importação, todos os outros itens raramente superavam a casa dos 10% da receita das mercadorias transportadas, ficando em média em torno de 3 a 5%.

> metade do século XIX se viam comprometidos pelas próprias bases de seu estabelecimento. Apesar dos reparos já feitos, a essência da explicação permanece: as ferrovias paulistas foram construídas para exportar café. Enquanto o café se expande de modo firme, também o fazem as ferrovias[108].

A Primeira Guerra Mundial e a crise financeira de 1929 foram outros duros golpes. Depois disso, foram poucas companhias que ainda conseguiram operar satisfatoriamente. Com a Segunda Guerra e consolidação do padrão rodoviário depois de 1940, o quadro se deteriorou. Alguns problemas que estavam no seu bojo, como os baixos preços praticados nas tarifas ou padronização técnica irregular, vieram à tona posteriormente[109].

Contudo, a realidade exportadora ou mesmo econômica não foram os únicos motivos que levaram a implantação das estradas de ferro. Objetivos militares, políticos, estratégicos e sociais eram claros condicionantes. Caso fosse possível associá-los ao transporte de mercadorias, principalmente as de alto valor, seria o ideal. Mas não a princípio.

1.6 Para além da grande lavoura e aquém do porto

Fora da relação café – ferrovia ou de sentidos exportadores, houve uma gama de realidades que estimularam as construções de estradas de ferro no Brasil, inclusive na própria região sudeste.

Ana Célia Castro divide as ferrovias em quatro grupos: café, cana, integração e as estratégicas[110]. Até 1900, apenas as três primeiras teriam relevância no quadro geral. As ferrovias do café estariam localizadas no sudeste, as do segundo tipo foram construídas em províncias do nordeste como Bahia e Pernambuco e a terceira (integração) geralmente tinha a finalidade de ampliação da fronteira agrícola, colonização e quebra de isolamento de algumas regiões. Elas foram muito comum no sul do país. As do quarto tipo, estratégicas, foram importantes em regiões de fronteira como o Rio Grande do Sul, e algumas vezes tinham mais de um sentido[111]. Um grande exemplo foi a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, também

---

[108] Flávio Azevedo Marques de Saes. *As ferrovias de São Paulo...*,1981, p.187.

[109] Margareth Guimarães Martins. *Caminhos Tortuosos: um painel entre o estado e as empresas ferroviárias brasileiras (1934 a 1956)*. Tese de Doutorado. São Paulo: USP. 1995.

[110] Ana Célia Castro. *As empresas estrangeiras...*, 1979.

[111] O caso da Estrada de Ferro São Paulo Rio Grande foi o mais emblemático no sul brasileiro, pois a intenção desde o começo era servir a propósitos integracionistas e estratégicos. Ana Duarte Lanna. "Ferrovias no Brasil 1870-1920". Em: *História econômica & história de empresa*s. São Paulo, vol. VIII, no 1, jan. - jun. 2005, p. 7-

conhecida como Noroeste. A partir de Bauru, no oeste de São Paulo, chegou ao rio Paraná e cortou o território do sul do estado do Mato Grosso, atual Mato Grosso do Sul. Segundo Paulo Roberto Cimó, do lado paulista a Noroeste adiantou-se a um grande fluxo de pessoas e mais uma frente pioneira para o café. Já no Mato Grosso, apesar do transporte de mercadorias como mate, charque e o crescente incremento do gado,

> no trecho sul-mato-grossense, por outro lado, o que se acentua é o caráter estratégico da ferrovia, dirigida às fronteiras, parte de uma possível transcontinental, meio de atração dos vizinhos sem saída para o mar – destinada, enfim, a fazer face, no extremo sudoeste do Brasil, ao comércio associado aos rios e aos interesses argentinos[112].

Na mesma linha de Ana Célia Castro está Camelo Filho. A diferença é que ele entende as ferrovias de integração e estratégicas em um mesmo grupo, e acrescenta ainda um outro. Camelo Filho defende que "no Brasil, as estradas de ferro podem ser dividas em quatro grupos distintos: ferrovia do café, ferrovia do açúcar, ferrovia estratégica ou de embrenhamento e ferrovia da seca"[113]. As do açúcar e das secas foram construídas apenas no Nordeste. As da seca tinham um caráter social e de emergência, pois visavam criar frentes de trabalho em espaços atingidos por estiagens e ao mesmo tempo fornecer condições que melhorassem a infraestrutura local. A Estrada de Ferro Sobral no Ceará e a Estrada de Ferro Paulo Afonso, que ligava Alagoas a Pernambuco, foram dois típicos exemplos. Para o autor as ferrovias do terceiro tipo, estratégica ou de embrenhamento, estariam "ligadas à questão de segurança, povoamento, colonização e controle do território; elas dependem mais de decisões políticas do Governo Central do que dos resultados econômicos positivos ou negativos"[114]. Assim como a Noroeste no trecho sul mato-grossense, algumas ferrovias como a Central da Bahia e a Nazaré tinham este sentido em suas regiões.

Este modelo de grupos de ferrovias parece abranger razoavelmente os estudos de estradas de ferro para o XIX e início do XX. Mas uma questão nos inquietou: em qual destes grupos poderíamos encaixar o caso das ferrovias sul mineiras? A Minas e Rio por exemplo não apresentou transporte significativo de café nos primeiros anos, não cortava uma região em que imperasse a produção de açúcar, e com o passar dos anos chegou mesmo a importá-lo em

40. Alcides Goularti Filho. "A Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande...", 2009.

[112] Paulo Roberto Cimó Queiroz. *Uma ferrovia entre dois mundos: a E. F. Noroeste do Brasil na primeira metade do século 20.* Bauru, SP: EDUSC; Campo Grande, MS: Ed. UFMS, 2004, p.25.

[113] José Vieira Camelo Filho. *A implantação e consolidação*..., 2000, p.101.

[114] Idem.

quantidades significativas. Também não eram um caso de colonização ou povoamento, embora algumas colônias patrocinadas pelo poder público viessem a ter estações. Mesmo se forem consideradas de integração, ainda teríamos uma lacuna a preencher. Já haviam caminhos que ligavam o Sul de Minas às regiões com a qual mantinha laços econômicos, sociais e políticos. A estrada de ferro apenas reforçou ou inverteu algumas tendências. Seria então o caso de criar ou reconhecer um outro grupo de estradas de ferro para classificarmos as ferrovias do sul de Minas Gerais? E que categoria seria essa? Ferrovias "internas"? Estradas de ferro voltadas para o abastecimento interno e para o transporte de passageiros? Ana Célia Castro afirmou que a Minas e Rio foi um caso daqueles em que "os trilhos se antecipavam à atividade produtiva, abrindo grandes áreas às culturas de exportação"[115]. Pelas fontes pesquisadas e trabalhos atuais, ambos apresentados e discutidos nos capítulos 2 e 3, veremos que é pouco provável que a Minas e Rio se encaixe nesse perfil. E mesmo a Sapucaí, onde o embarque de café era significativo na linha do sapucaí, apenas algumas cidades representavam a grande maioria da produção. Dificilmente podemos dizer que, em 1889, ela estivesse projetada para atravessar uma região cafeeira[116].

Não só o Sul de Minas, mas na segunda metade do século XIX muitos espaços tinham uma economia voltada para a produção ou criação de gêneros alimentícios voltados ao abastecimento interno. Frequentemente criaram um comércio intenso com regiões como o Rio, São Paulo ou a capital de sua própria província. Porções de Goiás, Mato Grosso e do Rio Grande do Sul são fortes exemplos[117]. Tais lugares passaram a buscar na ferrovia um meio de transporte rápido e eficiente, que reduzisse custos e preservasse os produtos de grandes perdas devido à longa trajetória percorrida, principalmente regiões que não dispunham de portos ou estavam longe deles. Embora tais espaços já fossem servidos por estradas que permitiam tais fluxos, suas condições de conservação eram péssimas como vimos acima. Em Minas, além do sul da província, há outro bom exemplo de ferrovia construída em região com produção de café pouco significativa, ao menos quando inauguradas as primeiras linhas. Foi o caso da

---

[115] Ana Célia Castro. *As empresas estrangeiras no Brasil...*, 1979, p. 55.

[116] Richard Graham. *Gra-Bretanha e o início da modernização...*, 1973. Embora o autor estivesse se referindo apenas a empréstimos ingleses por companhias nacionais, o mesmo sugere que a Sapucaí e a Oeste de Minas estivessem em "distritos cafeeiros de Minas Gerais", p.62. Por outro lado, reconheceu que no caso da Minas e Rio o transporte de gado foi a principal fonte de renda da empresa, mas que aos poucos a região começou a produzir café para exportação.

[117] Além do trabalho citado de Paulo Cimó para o caso de Mato Grosso, ver Joseph Love "O Rio Grande do Sul como fator de instabilidade na República Velha". Em: Boris Fausto. *História Geral da Civilização Brasileira.* Tomo III: O Brasil Republicano. Vol. 8: Estrutura de poder e economia (1889-1930). 8ª ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006.

região de São João del Rei.

Este município era sede da região conhecida como a comarca do Rio das Mortes, onde surgiu a Companhia Estrada de Ferro Oeste de Minas. A "Oeste", como ficou conhecida, teve seu capital formado na praça da cidade de São João del Rei, importante centro comercial mineiro no século XIX, mas que não possuía economia voltada para o café. De concessão de 1877 e inaugurada em 1881, ela atendia a uma região voltada basicamente para a produção de gêneros de abastecimento interno, tais como cereais, queijos, fumo, toucinho e gado[118]. O destino destes produtos era principalmente a cidade do Rio de Janeiro. Corria a partir da estação de Sítio, ligação com a Estrada de Ferro Pedro II, futura Central do Brasil, e atingia pontos do centro sul e depois centro-oeste mineiro, como Lavras, Oliveira, Divinópolis e até mesmo Paraopeba, banhada pelo rio que lhe dá nome e um dos principais afluentes do São Francisco. Mercadorias e pessoas destas localidades afluíam rumo a São João, e muitas vezes daí para o Rio de Janeiro. A construção de uma estrada de ferro serviu para reforçar esses laços, ao mesmo tempo em que a elite dali tomava parte de um "discurso de progresso e civilização, muito bem representado pelo cavalo de aço", além das "tão lembradas garantias e subvenções geradas no âmbito do poder público"[119]. Mas por apresentar baixa lucratividade, inclusive com déficits nos anos de 1885 e 1898, a companhia declarou falência, e em seguida liquidação, para em 1903 ser encampada definitivamente pela União. Posteriormente, ainda houve acréscimo de trechos em tráfego, com a conclusão da construção da linha Lavras – Barra Mansa em 1915, que mais tarde será de Angra dos Reis (RJ) a Goiandira (GO), nos anos de 1940, mas já como Rede Mineira de Viação. Ainda antes de 1931 adquiriu a Estrada de Ferro Paracatu, também no centro-oeste mineiro. Nesse ano formou a Rede Mineira de Viação, juntamente com a Rede Sul Mineira. Vejamos o que compunha sua pauta nos primeiros anos.

[118] Wélber Luiz Santos. *A Estrada de Ferro Oeste de Minas: São João del Rei (1877-1898)*. Dissertação de Mestrado. Mariana: UFOP, 2009.
[119] Ibidem, p.144.

Tabela 1.3 – Gêneros transportados em Kg pela E.F. Oeste de Minas, 1881-1890

Importação	1881	1883	1885	1886	1887	1890
Açúcar				103410	618937	4227750
Cereais					80654	
Sal	3409284	3949282	2769691	2297289	2151021	
Trilhos e acessórios				1304344	5619071	4280173
Diversos	1414641	1281449	1303031	1917397	1698174	4872996
Total	4823925	5230731	4072722	5622440	10167757	13380919
Exportação	1881	1883	1885	1886	1887	1890
Algodão		1912	1846	1711	1711	
Açúcar		135550	160244	168423	106461	
Cal	567836	865665	720781	582287	924830	1235826
Cereais		147615	332474	322810	466494	171276
Couros		11210	41182	49393	43453	14219
Fumo		87768	87768	85049	212269	78147
Queijos		299812	316522	414182	512920	493218
Tecidos		10487	2391	1740	4693	
Toucinho		507625	311669	317405	575131	242648
Café					79878	
Diversos	780906	346304	364100	630892	1417273	6299557
Total	**1348742**	**2413948**	**2368350**	**3161610**	**4348383**	**9580662**

Fonte: Wélber Luiz Santos. *A Estrada de Ferro Oeste de Minas*..., 2009, p.102.

Embora seja uma série que contemple apenas uma década, e ainda sim não em sua totalidade, os dados atestam o ponto central: a Oeste, no momento em que foi instalada, cumpriu função de transportar gêneros que em sua esmagadora maioria não integravam a pauta de exportações brasileiras. Tinham destino local e interprovincial. "Sem desconsiderar o fato de que durante todo o período analisado a ferrovia estava em construção, fica patente na lista de mercadorias transportadas o caráter eminentemente interno do funcionamento da estrada"[120]. Ainda que a Oeste Minas cumprisse também um papel de integração nacional, pois seus trilhos alcançavam o Rio Grande, não possuía papel de ocupação ou colonização, pois as localidades dos espaços até então servidos pela ferrovia eram em boa parte de ocupação antiga, ainda do XVIII, tendo São João Del Rei se ocupado da mineração como primeira atividade econômica. Quanto à tabela 1.3, podemos observar também que entre os

[120] Idem, p.102.

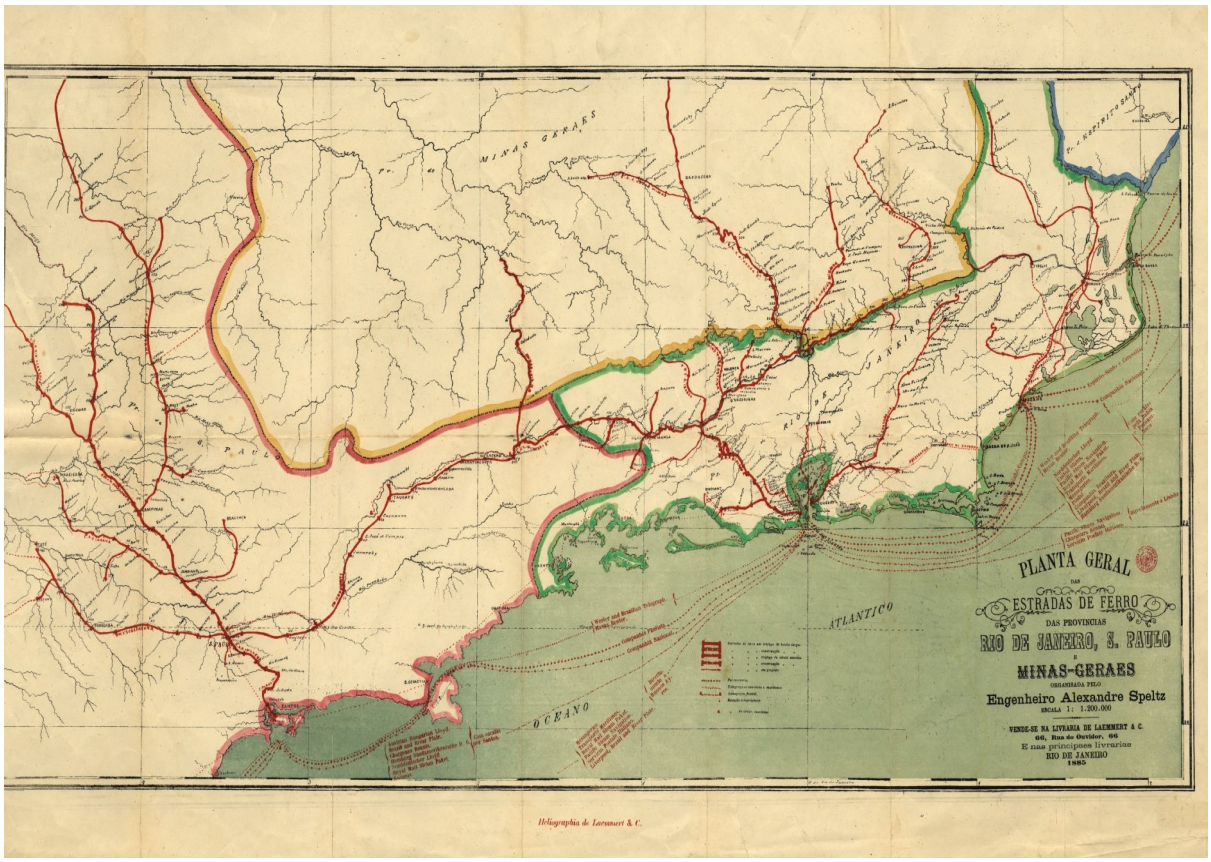
itens de exportação, destacam-se individualmente entre os principais o cal, toucinho, queijos e cereais. Apenas depois de 1890, e principalmente 1900, é que o café obteve importância, como veremos no capítulo 3. A Oeste atingiu algumas localidades, a maioria delas pertencentes ao município de Lavras, que aumentaram a produção de café para exportação. São localidades que, embora fora do nosso recorte, foram elencadas pelo Almanaque Sul Mineiro em ambas as edições, sendo que em 1884 já se noticiava aumento da plantação de café. Depois de 1890, boa parte do cultivo era virtualmente para a exportação. Ainda sim, pelas evidências não acreditamos que a região como um todo cortada pela Oeste podia ser considerada um "distrito cafeeiro", como afirmou Richard Graham[121], principalmente se nos referimos às primeiras décadas

Quando averiguarmos as principais mercadorias transportadas nos primeiros anos das ferrovias no Sul de Minas, perceberemos um perfil bastante semelhante quanto ao da Oeste para os anos abrangidos na tabela. As diferenças ficaram por conta da inexistência (ou pouca relevância) do cal, e o peso maior para o gado, fumo e posteriormente o café. Por outro lado, a mesma tabela 1.3 revela que o item "diversos" é o que apresenta maior evolução, e nos três últimos anos da série respondeu pelo maior percentual dos itens transportados como exportação. Ainda que nesse caso "diversos" não esteja descortinado, atesta também a pauta diversificada da produção dessa região.

Abaixo temos a nossa primeira figura, um mapa das Estradas de Ferro em Minas, no Rio e em São Paulo no ano de 1885. No caso mineiro é explícita a concentração das ferrovias na Zona da Mata (a leste) para o período, principal região cafeeira da província. Na década seguinte o Sul é que liderou a construção dos ramais. Por outro lado, vislumbramos a Oeste de Minas (no centro da figura e no sentido horizontal, onde à direita se liga com a Pedro II) e a Minas e Rio (também no centro da figura, mas no sentido vertical e se ligando a Pedro II no Vale do Paraíba paulista), as nossas "estradas internas". Entre outros aspectos, fica nítida a tendência desses espaços mineiros que estão ilustrados no mapa em confluir seus caminhos de ferro para o Rio de Janeiro. Contudo, no mesmo período a Companhia Mogiana avançava rumo ao oeste de São Paulo e já estava relativamente próxima da divisa com Minas. Um ano depois, em 1886, já atingia Poços de Caldas, na província mineira. Alguns anos depois ela penetrou parte do Triângulo Mineiro, a partir de Uberaba. Ambas as zonas já sobre grande influência paulista.

[121] Richard Graham. *Grã-Bretanha e o início da modernização...*, 1973.

Figura 1.1 – Mapa das estradas de ferro das províncias do Rio de Janeiro, São Paulo e Minas Gerais, 1885



Fonte: Biblioteca Nacional de Portugal. Endereço: http://purl.pt/3486/2/

1.7 Síntese: Minas e o Sul de Minas

Ao fim do nosso período a extensão de linhas férreas mineiras era significativa em termos absolutos, se compararmos com outros estados brasileiros. Disputou ano a ano com São Paulo a primeira posição. O peso político da província mineira, e depois estado, foi um dos motivos que lhe proporcionou extensa quilometragem ferroviária. Logo à frente, temos a distribuição por estado, e depois das companhias em Minas durante alguns anos. Nela, podemos visualizar como, em termos relativos, Minas e respectivamente o Sul de Minas ampliaram sua participação. Alguns estados, e internamente a Zona da Mata, tenderam a diminuir o percentual.

Tabela 1.4 – Extensão da rede ferroviária em tráfego por estados, 1883-84, 1905 e 1906[122]

Unidades	1883-1884	1905	1906
São Paulo	1457	3790	3980
Minas Gerais	662	3843	3957
Rio de Janeiro	1706	2661	2641
Rio Grande do Sul	236	1650	1690
Bahia	708	1311	1314
Pernambuco	91	792	854
Paraná	141	834	832
Ceará	238	514	513
Espírito Santo	-	336	398

Fonte: Para 1883-1884 e 1905: IBGE. *Série Estatísticas do Século XX*. Para 1906: Relatório do Ministério da Agricultura para o ano de 1906, Seção II – Viação, p. 146. Elaboração do autor.

Tabela 1.5 – Caminhos de ferro mineiros até 1910

Companhia	Inauguração	1884	1902 (até junho)	1910
Central do Brasil	1869*	286	721	950
Oeste de Minas	1880	100	944	927
Leopoldina	1874	30	851	851
Sapucaí	1891	-	400	407
Mogiana	1886	-	303	331
Muzambinho	1892	-	238	277
Bahia e Minas	1891	-	233	234
Minas e Rio	1884	147	170	170
Goiás	1884	36	58	114
Juiz de Fora a Piau	1908	-	-	58
Vitória a Diamantina	1908	-	-	37
João Gomes a Piranga	1897	-	26	26
Paraopeba	1898	-	12	12

Fontes: Rodolpho Jacob. *Minas Gerais no XXº Século.* Belo Horizonte: Imprensa Oficial, 1911; Relatórios dos Presidentes de Província de Minas Gerais, Relatórios do Ministério da Agricultura e Relatórios do Ministério de Viação e Obras Públicas. Elaboração do autor.
*Ano de inauguração em território mineiro.

[122] Apesar do uso "rede", a palavra não pode ser entendida em seu sentido estrito. As estradas de ferro muitas vezes não se ligavam a outros pontos dentro de uma mesma província, possuíam bitolas diferentes e até mesmo eram isoladas de qualquer outra. Ainda hoje existem estes casos, como a Estrada de Ferro Amapá, Estrada de Ferro Jari e a Estrada de Ferro Trombetas. A Amapá é a única no Brasil, voltada para o transporte de cargas, a seguir o padrão dos Estados e Unidos e parte da Europa para trens, de 1,435 metros.

O caso do espaço sul mineiro, como recorte espacial desse estudo, apresenta características peculiares. Embora com a entrada de sua primeira linha em tráfego em 1884, foi apenas depois de 1910 e principalmente depois de 1920 que uma ligação com a região central do estado foi estabelecida. Também não foi surpresa que "entre 1894 e 1899, por exemplo, o Sul (de Minas) recebeu mais da metade de todos os subsídios estaduais em empréstimos para a construção de ferrovias e subsídios do estado"[123]. Na verdade "entre 1890 e 1906, a rede sulista cresceu de 246 para 923 quilômetros, enquanto na Mata a Leopoldina acrescentou apenas 86 quilômetros à linha de Muriaé"[124]. Proporcionalmente "desde 1884, a rede da Mata tinha diminuído de dois terços para um quarto do total mineiro"[125]. Isto indica que algo acontecia no sul mineiro, apesar do mesmo crescimento da Oeste de Minas e mesmo outras pequenas linhas. Embora nessa época o café ainda fosse predominante na Mata, que registrava ainda a maior quantidade de ramais ferroviários, a expansão das linhas tem pouco crescimento nela. Por outro lado, no mesmo período, veremos que foi vital a participação dos políticos sul mineiros no legislativo e executivo estadual mineiro, principalmente no período republicano. Em consonância com o governo federal, eles também obtiveram consideráveis subsídios deste para os seus projetos. Vários deles alcançaram altos cargos executivos centrais. E como mencionamos acima, a maior parte dos recursos para estradas de ferro miravam as companhias sul mineiras em alguns anos.

Quadro 1.1 Gastos do governo mineiro com a construção de estradas de ferro até 1901

Companhias	Valor em réis
Leopoldina	17.557:570$000
Sapucaí	17.144:908$598
Bahia e Minas	16.311:867$738
Oeste de Minas	8.562:859$370
Muzambinho	5.784:850$896
João Gomes a Piranga	446:904$050

Fonte: Nelson Senna. *Anuário de Minas Gerais*. Belo Horizonte: Imprensa Oficial, 1907.

[123] John D. Wirth. *O fiel da balança*..., 1982, p. 159.
[124] Peter L. Blesenheim. "As Ferrovias de Minas Gerais...", 1996 p. 108.
[125] Idem.

Tabela 1.6 – Garantias de juros pagas a estradas de ferro por Minas Gerais e a União, 1902-1910

Companhias	1902	1908	1909	1910
Minas e Rio	-	20.581:364$960	-	-
Sapucaí	8.418:521$745	-	13.814:056$502	14.202:056$502
Leopoldina	8.173:821$509	-	11.053:144$108	11.053:144$108
Oeste de Minas	7.022:954$165	-	7.670:095$237	7.670:095$237
Mogiana	-	7.350:185$278	-	-
Juiz de Fora a Piau	-	-	945:663$459	1.063:348$914
João Gomes a Piranga	406:455$674	-	383:085$030	383:085$030
Muzambinho*	140:438$845	1.499:002$440	140:438$845	-

Fontes: Relatórios dos Presidentes de Província de Minas Gerais. Rodolpho Jacob. *Minas Gerais...*, 1911, p. 450. O valores correspondem a cifras acumuladas até o respectivo ano. A Minas e Rio e Mogiana eram de concessão federal.
*Encampada por Minas em 1907 e incorporada à Minas e Rio em 1908. O valor para 1902 e 1909 compreende somente o trecho de concessão estadual, que na maior parte do nosso recorte abarcou apenas a seção entre Fluvial a Areado, com extensão de 94 quilômetros. O valor para 1908 corresponde aos trechos de concessão federal, Ramal da Campanha e Três Corações a Fluvial, com 86 e 57 quilômetros respectivamente.

Quadro 1.2 – Empréstimos do governo mineiro a companhias férreas até 1902

Companhias	Valores em réis
Sapucaí	6.920:000$000
Muzambinho	5.644:412$051
Espírito Santo e Minas	3.311:000$000

Fontes: Relatório do Presidente de Estado de Minas Gerais para o ano de 1902, p. 27.

De qualquer forma, fosse em uma economia cafeeira ou de abastecimento interno, ou ainda em áreas de fronteira e integração, o fato foi que "contando com fartos subsídios, capital estrangeiro, e regulação governamental, o Brasil tanto conseguiu os projetos ferroviários que buscou como obteve êxito na captura de ganhos substanciais deles"[126]. Antes das estradas de ferro, do ponto de vista tecnológico, o país possuía meios de transporte terrestre que "pouco se diferenciavam daqueles que encontramos no Velho Testamento"[127]. E é a partir deste cenário aqui explanado que no próximo capítulo adentraremos ao perfil produtivo sul mineiro, além de tentar identificar qual o seu provável quadro geral quando as estradas de ferro se instalaram.

[126] William R. Summerhill. *Order against progress*..., 2003, p.8.
[127] Ibidem, p. 18.

CAPÍTULO 2 – PARA AQUÉM E ALÉM DA FRONTEIRA: A ECONOMIA SUL MINEIRA NA SEGUNDA METADE DO XIX E COMEÇO DO SÉCULO XX

> "A cidade do Rio de Janeiro representava o principal mercado de consumo do país, e os hábitos de consumo de seus habitantes se haviam transformado substancialmente a partir da chegada da corte portuguesa. O abastecimento desse mercado passou a constituir a principal atividade econômica dos núcleos de população rural que se haviam localizado no sul da província de Minas como reflexo da expansão da mineração".
>
> Celso Furtado. *Formação Econômica do Brasil*.

> "O comércio sul mineiro já é considerável, formando o fumo, café, gados, toucinho, queijos, etc., os principais ramos de sua exportação".
>
> Bernardo Saturnino da Veiga. *Almanaque Sul Mineiro*, 1874.

> "O Sul de Minas é o celeiro do Rio de Janeiro, e tanto que a comissão encarregada de estudar a questão do abastecimento daquela cidade aconselhou que para isso se apressasse a construção da estrada de ferro do Rio Verde".
>
> Relatório do Presidente de Província de Minas Gerais de 1877.

Neste capítulo faremos algumas considerações sobre o virtual quadro produtivo sul mineiro, desde a época da chegada das ferrovias até o primeiro decênio do século XX. De forma breve, lembraremos também de alguns estudos sobre Minas no XIX e primeiras décadas da centúria seguinte, destacando a região sul mineira. Logo depois faremos um rápido comentário sobre os trabalhos que focalizam a região para a primeira metade do XIX, notadamente aqueles que têm como objeto a produção regional. Em seguida, apresentaremos a região do Sul de Minas e as respectivas indicações de produção e exportação[128] de 1874 até a primeira década da centúria seguinte, dividindo por subitens as principais mercadorias e

[128] Exportação no sentido daquilo que é produzido e enviado para fora da província/estado, em sua maior parte.

gêneros. Ao final, dois pontos em separado.

O primeiro é um item específico para as águas e os políticos sul mineiros. São dois temas que a todo tempo permeiam a realidade do nosso objeto de estudo e que, mesmo apresentados de maneira singela, deixaríamos um enorme buraco se não os mencionasse. O segundo é um pequeno apêndice sobre a indicação da mão de obra trabalhadora no Sul de Minas. Não mais do que uma pontuação, sua presença neste trabalho tornou-se imprescindível pela forte associação deste assunto com a economia, e alguma medida também com as ferrovias.

2.1 Algumas notas sobre Minas Gerais no XIX e início do XX

Nos deparamos com uma literatura que se concentra na primeira metade do XIX e no período republicano até 1930, quanto o tema é Minas. No XIX, a estrutura de ocupação dos escravos e da produção regional têm peso maior, se tratando de pesquisas mais recentes. No XX, o foco é a posição de Minas no cenário político nacional, principalmente no período republicano[129], além da situação de relativo atraso da economia do estado e sua respectiva fragmentação geoeconômica[130]. Tal fragmentação foi resultado da conjuntura mineira de perda de um centro dinâmico aglutinador, a partir do declínio da atividade mineratória de fins do século XVIII, mas que perpassou o XIX e se estendeu até primeira república. Ainda no início do período republicano, o crescimento da economia mineira teria sido pequeno no conjunto da unidade. Todavia, o desempenho não foi equitativo se o comparamos entre as regiões mineiras. Houve uma tendência para que a Zona da Mata, Triângulo e Sul apresentassem índices de crescimento maiores que o restante, embora também atrás das outras unidades como São Paulo, e depois até mesmo Rio Grande do Sul. E é nessa

[129] Amilcar Vianna Martins Filho. *A economia política do café com leite (1900-1930)*. Belo Horizonte: UFMG/PROED, 1981. Vera Alice Cardoso Silva. "O significado da participação dos mineiros na política nacional, durante a primeira república". Em: *V Seminário de estudos mineiros: a República Velha em* Minas. Belo Horizonte: UFMG/PROED, 1982.

[130] Dentre outros: Francisco Iglésias. "Política econômica do estado de Minas Gerais (1890-1930)". Em: *V Seminário de estudos mineiros: a República Velha em* Minas. Belo Horizonte: UFMG/PROED, 1982. Clélio Campolina Diniz. *Estado e capital estrangeiro na industrialização mineira.* Belo Horizonte: UFMG/PROED, 1981. UFMG/PROED, 1982. John D. Wirth. *O Fiel da balança: Minas Gerais na Federação Brasileira (1889-1937)*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1982. Otávio Soares Dulci. *Política e recuperação econômica em Minas Gerais*. Belo Horizonte: Editora UFMG. 1999. Marcelo Magalhães Godoy. "Minas Gerais na República: atraso econômico, estado e planejamento". *Cadernos da Escola do Legislativo, v. 11, n.16*. Belo Horizonte: ALMG, p. 89-116, jan-jun 2009.

conjuntura que se situa o objeto de nossa análise.

Segundo Roberto Borges Martins, Minas no XIX possuía o maior plantel escravo do Brasil, além da maior população absoluta. Logo, essa população (cativa) era reflexo da magnitude da economia mineira, que mesmo após a queda da mineração não se retraiu. Entretanto, ao contrário do que se acreditava, que Minas teria se "reerguido" com o café e acompanhado a onda do Rio de Janeiro e depois São Paulo[131], as atividades de caráter interno é que predominaram e eram a vida da província.

> Em marcante contraste com o paradigma da economia exportadora, Minas exportava apenas o excedente do seu consumo interno. Com exceção do setor cafeeiro, talvez de partes das indústrias do fumo e pecuária, e de algodão durante um curto período, nenhum produto era cultivado com vistas à exportação...a realidade era bem outra. A razão de ser da economia mineira era a própria Minas. Qualquer que tenha sido a importância das exportações mineiras no suprimento do Rio de Janeiro, elas representavam uma parcela mínima da produção provincial da maior parte desses bens[132].

Quanto ao primeiro trecho da citação, de fato, ao menos no Sul de Minas o fumo e a pecuária e seus derivados é que estavam na base das exportações até a ascendência do café, nos anos finais do XIX e princípios do XX. Quanto à segunda parte da citação, embora o consumo interno ou local tenha dominado boa parte do XIX, não sabemos ao certo até que momento e em quais regiões isso foi regra. Ainda que tenha sido a maioria, certamente não podemos dizer que a exportação para o Rio foi uma "parcela mínima da produção". Até mesmo porque o autor esclarece em nota que "o coeficiente de consumo interno foi calculado a partir de coeficientes de consumo per capita estimados para a primeira metade do século"[133]. Inclusive boa parte das fontes, relato de viajantes estrangeiros em Minas no XIX, se concentram na primeira metade.

Crítica neste sentido, Robert Slenes defende um maior grau de mercantilização da economia mineira no XIX, sendo o setor exportador baseado em itens como gado, milho e

[131] Celso Furtado. *Formação Econômica do Brasil...*, 2007. Stanley Stein. *Grandeza e decadência do café*. São Paulo: Brasiliense, 1961

[132] Roberto Borges Martins. *A economia escravista de Minas Gerais no Século XIX*. Belo Horizonte: UFMG/CEDEPLAR, 1980, p. 43. Segundo o autor, mesmo com baixo grau de mercantilização, Minas tinha um grande contingente de escravos importados. Este ponto de vista já foi criticado por outros estudos posteriores. Por exemplo: Wilson Cano e Francisco Vidal Luna. "A reprodução natural de escravos em Minas Gerais (século XIX): uma hipótese". Em: Wilson Cano. Ensaios sobre a formação econômica regional do Brasil. Campinas: Editora da Unicamp, 2002; Robert W. Slenes. "Os múltiplos de porcos e diamantes: a economia escrava de Minas Gerais no século XIX". Em: *Estudos Econômicos, V.18, Nº 3.* São Paulo: USP/FEA, 1988, p. 449-495.

[133] Roberto Borges Martins. *A economia escravista de Minas Gerais...*, 1980, p. 44, nota da tabela 20.

feijão, responsável por boa parte da importação de escravos para Minas, com destaque especial para a Mata e o Sul.

> Nas últimas décadas do Império, a Mata e o Sul tinham um setor de exportação bem mais forte, em relação ao das áreas de mineração, do que em meados do século. Não creio que seja uma coincidência o fato de entre 1873 e 1880 a Mata e o Sul terem importado o maior número de escravos dentre todas as regiões da província, ao mesmo tempo em que a Metalúrgica Mantiqueira, o centro da mineração de ouro, ter sido a que mais perdeu escravos[134].

O período descrito por Slenes, entre 1873 e 1880, é exatamente aquele em que ocorre a concessão da Minas e Rio, o que demonstra também que a região possuía atividades econômicas de relativo vulto, ligadas muitas da vezes ao abastecimento dos centros urbanos e espaços cafeeiros de fora da província.

Entretanto, o estudo de Roberto Martins também chamou atenção para a existência de uma economia escravista de magnitude, para além da lógica da *plantation* exportadora. Ainda mais, foi ele um dos primeiros a chamar a atenção para o fato do café no sul se estabelecer de forma tardia, expandindo com consistência e de maneira mais generalizada apenas no período republicano, demonstrado pela tabela 2.3 no subitem que trataremos sobre o café na região. Aqui, Martins também foi precedido por João Heraldo Lima[135]. Por outro lado, Roberto Martins parece rejeitar a tese das significativas exportações sul mineiras ao longo do XIX, como tentou provar Alcir Lenharo[136], embora reconheça a existência do fluxo.

> Durante a maior parte do império, a zona Sul era um região esparsamente povoada, isolada da costa por uma formidável barreira natural e destituída de qualquer via exportadora de importância. A primeira ferrovia a penetrar na região, a *Minas and Rio Company*, só foi aberta ao tráfego em 1884 e, decididamente, não atravessava território cafeeiro...No seu primeiro ano de operação, a ferrovia transportou apenas 24 toneladas de café e funcionou, principalmente, como um substituto para o transporte de gado em pé[137].

---

[134] Robert W. Slenes. "Os múltiplos de porcos e diamantes...", 1988, p. 478. Grifo nosso.

[135] João Heraldo Lima. *O café e Indústria em Minas Gerais: 1870-1920.* Dissertação de Mestrado. Campinas: Unicamp/IFCH, 1977. Ao discutir o não vínculo de café e indústria na Zona da Mata Mineira, à exceção de Juiz de fora, o autor reconheceu que no XIX, e mesmo ainda no começo do XX, o Sul de Minas ainda não havia desenvolvido a produção de café de forma consistente como a Mata.

[136] Alcir Lenharo. *As tropas da moderação...*, 1993.

[137] Roberto Borges Martins. *A economia escravista de Minas Gerais...*, 1980, p. 17. Parte deste trecho é baseado no estudo de Richard Graham, que entre outros pontos, destaca o papel da Inglaterra no financiamento e participação das ferrovias nos Brasil, inclusive a Minas e Rio. Discutiremos este ponto da sua obra no capítulo 3.

Ainda segundo Roberto Martins, "foi só depois que a Mogiana conectou a sua parte ocidental com o porto de Santos que a zona Sul iniciou o cultivo de café em grande escala – um desenvolvimento que pertence, portanto, ao período republicano"[138].

A economia mineira, ao que indicam os estudos a partir da década de 1980, desenvolveu dinâmica específica em cada região. Os já citados estudos de John Wirth e Robert Slenes reconheceram a particularidade de cada espaço, embora o primeiro tenha como foco Minas e seu peso político na primeira república, e o segundo a economia mineira no XIX. Outros estudos um pouco mais recentes, como o de Ângelo Alves Carrara, mostraram que o declínio da atividade mineratória não desorganizou a economia abastecedora da capitania mineira, pois outros centros de consumo emergiram ou consolidaram seus laços[139]. Segundo Clotilde Paiva e Marcelo Godoy "a magnitude e complexidade da economia de Minas Gerais, ao permitir a convivência de sólidas conexões internas com ampla inserção em mercados externos, propulsionou o surgimento de organização econômica original"[140]. Embora ambos estejam focalizados no final do XVIII e na primeira metade do XIX, indicaram um esquema que não se esgotou na segunda metade, principalmente no primeiro quartel.

2.2 Antecedentes: o Sul de Minas no XVIII e primeira metade do XIX

Caio Prado Júnior, em História Econômica do Brasil, foi um dos primeiros autores a pontuar sobre o sul mineiro e seu aspecto abastecedor, "onde se desenvolve uma economia agrária que embora não contando com gêneros exportáveis de alto valor comercial – como se dera com as regiões açucareiras do litoral -, alcançará um nível de relativa prosperidade"[141]. Posteriormente, Alcir Lenharo analisou os produtores e comerciantes sul mineiros, pois mostrou como funcionava o fornecimento de gêneros de abastecimento interno à Corte entre 1808 e 1842 (onde o Sul de Minas tinha maior destaque), da mesma forma como esse grupo buscou se inserir no espaço político nacional através da posição que conquista[142].

[138] Ibidem.
[139] Ângelo Alves Carrara. "A capitania de Minas Gerais (1674-835): modelo de interpretação de uma sociedade agrária". In: *História Econômica e História de Empresas.* V. III.2. São Paulo: Hucitec/ABPHE, 2000.
[140] Clotilde Andrade Paiva e Marcelo Magalhães Godoy. "Território de Contrastes: economia e sociedade das Minas Gerais do século XIX". Em: *X Seminário sobre a Economia Mineira*. Diamantina: UFMG/CEDEPLAR, 2002.
[141] Caio Prado Jr. *História econômica do Brasil*. 30ª ed. São Paulo: Brasiliense, 2008, p. 65.
[142] Alcir Lenharo. *As tropas da moderação...*, 1993.

Na mesma linha de Caio Prado, Lenharo reconheceu a importância sul mineira como centro abastecedor da região das minas auríferas, e como paulatinamente redirecionou sua produção para o mercado da Corte. Mesmo antes da decadência da exploração do ouro já havia conexão com o Rio. O perfil produtivo sul mineiro baseava-se em itens agrícolas de alimentação como milho e feijão e, principalmente, na atividade da pecuária. Porcos, bois, carneiros e seus derivados como o toucinho e o queijo eram a especialidade. Agrega-se o tabaco e este era o quadro dos principais itens de exportação, embora o algodão e a aguardente fossem também largamente produzidos, mas com peso menor no comércio interprovincial. Embora no XIX a produção fosse muito maior, eram os mesmo itens que compunham a base econômica dessa região desde meados do XVIII[143]. Como variação social e política, essa relação se traduziu na articulação dos produtores locais com representantes de seus interesses nas burocracias e esferas de decisões regionais e até mesmo nacionais, ainda que este último por um breve período. Mas suficiente para revelar o nível de importância alcançada pelo grupo. Embora o comércio abastecedor integrasse a Corte com vários espaços do Centro Sul, como São Paulo, Rio Grande do Sul e outras regiões mineiras, foi notoriamente o Sul de Minas, ou o espaço conhecido até então como comarca do Rio das Mortes, que ganhou maior projeção neste contexto[144]. Com isso, mereceu destaque a figura do tropeiro. Geralmente ele mesmo proprietário de terras onde eram produzidas ou adquiridas as mercadorias a serem levadas aos seus centros de consumo, estabeleceu contatos importantes no Rio para que seus interesses pudessem ser melhor preservados, e muitas vezes ele ou seus parentes se lançaram na conquista de cargos políticos, ou foram "agraciados" com cargos burocráticos. Era também uma forma de participar diretamente das arenas de decisões e jogo de influências, que direta ou indiretamente lhes interessassem. Quase sempre tendiam a moderação política, e o ápice da participação de sua influência direta na Corte se deu entre os anos 1820 e 1830, até o advento da fase do Regresso Conservador de 1837, e definitivamente até a revolta liberal de 1842[145]. Inclusive, surgiram vários jornais, como em Pouso Alegre e Campanha, que frequentemente defendiam as causas dos moderados. Várias freguesias foram elevadas a vila, pelo crescimento real ou por compadrio político. Mas, o elo decisivo entre o

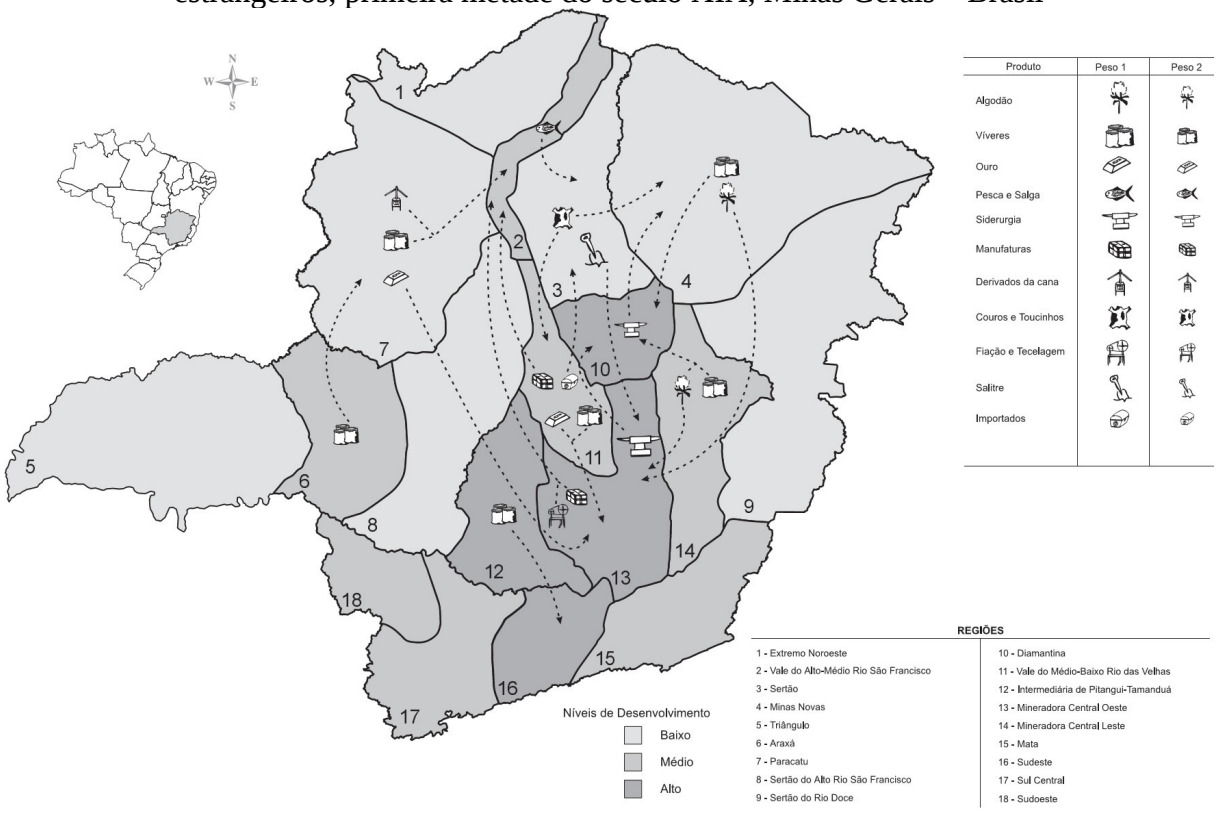
[143] Ângelo Alves Carrara. "A capitania de Minas Gerais (1674-835)...", 2000. Nosso espaço objeto de estudo tem destaque especial no comércio interprovincial, embora esteja englobada a maior parte da antiga comarca do Rio das Mortes, cuja sede era São João del Rei. "É contudo, nas freguesias do sul da Capitania que vamos encontrar o crescimento mais acentuado, desde a metade do século XVIII, o que revela a articulação precoce com o mercado do Rio de Janeiro". p. 58.
[144] Alcir Lenharo. *As tropas das moderação...*, 1993.
[145] Idem.

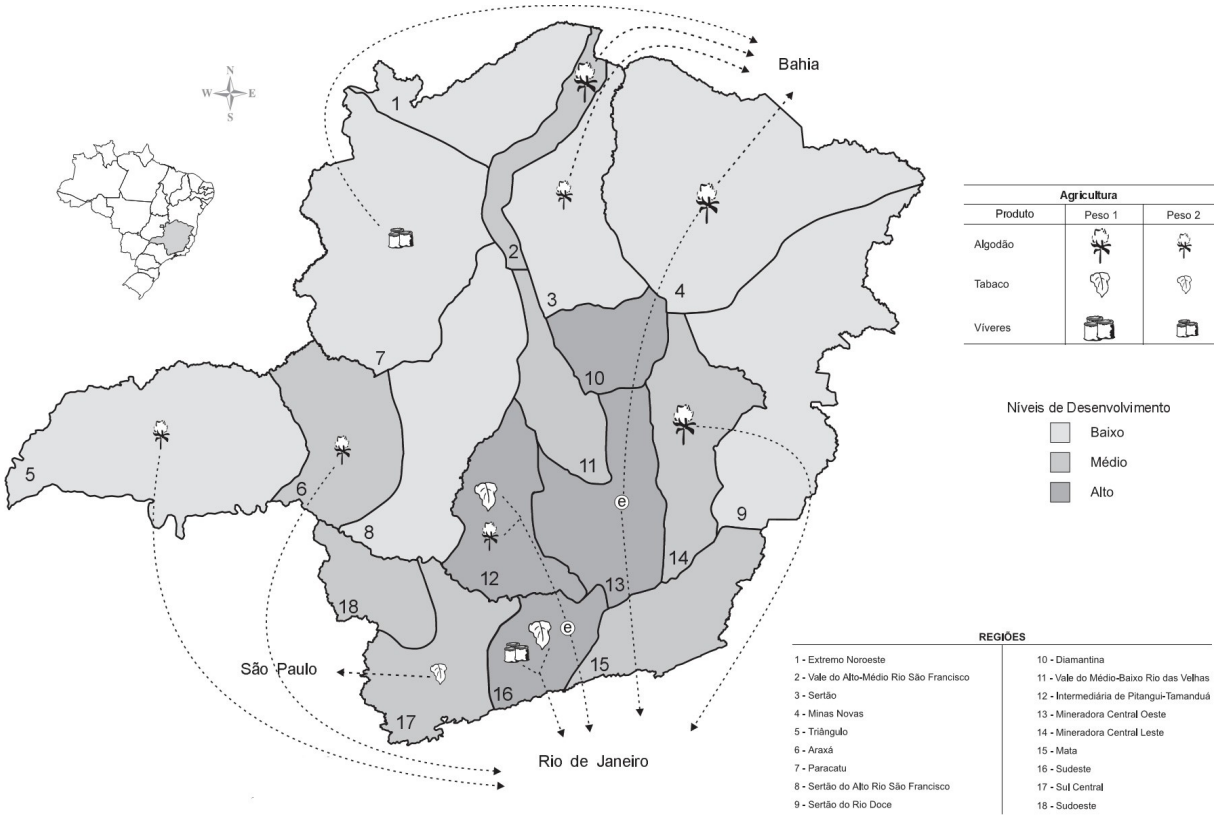
mercado consumidor e as regiões produtoras, no nosso caso especial o Sul de Minas, foi construído e mantido mesmo após esse período. Inclusive, as vias construídas ou melhoradas ainda serviram por muito tempo a este propósito, e muitas delas foram aproveitadas, ao menos em parte, como traçado dos caminhos de ferro abertos na segunda metade do século XIX, como já analisado no capítulo 1 do nosso trabalho. No século XX, serviram também para exportar a crescente produção cafeeira sul mineira.

Outra pesquisa, que tratou da regionalização mineira também para a primeira metade do XIX, é a de Clotilde Paiva e Marcelo Godoy intitulado "Território de Contrastes". Nele, por meio do Recenseamento de 1831/1832 e de relatos de viagens de alguns estrangeiros (entre 1809 e 1840), afora pesquisas já realizadas anteriormente, foi traçada uma regionalização mineira para o XIX de acordo com a produção, grau e relações de importação, exportações inter e intra regional e interprovincial, escravidão, tamanho e composição da população e nível de desenvolvimento. Segundo os autores, tal processo teve sua gênese ainda no XVIII, mas se consolidou de fato no XIX[146]. Minas estaria dividida em 18 sub-regiões. Assim, o que hoje temos como o Sul de Minas estaria dividida em três sub-regiões, sendo elas: Sudeste, Sul Central e Sudoeste. São, respectivamente, as de números 16, 17 e 18 (ver a figura 2.1).

[146] Clotilde Andrade Paiva e Marcelo Magalhães Godoy. Território de Contrastes..., 2002.

Figura 2.1 – Mapas 13 e 15: Comércio interregional e interprovincial segundo os viajantes estrangeiros, primeira metade do século XIX, Minas Gerais – Brasil





Fonte: Clotilde Paiva e Marcelo Godoy. *Território de Contrastes...*, 2002.

Dois pontos merecem destaque. O primeiro são os produtos de cada região. No Sul de Minas, as regiões Sudeste e Sul Central seriam para agricultura e pecuária: tabaco, víveres, bovinos, suínos, outras criações; transformação de gêneros da agropecuária: fiação e tecelagem, couros e toucinhos e queijos; e extrativismo: ouro. Para os principais produtos agrícolas e da pecuária transportados na Minas e Rio, entre 1884-1908, temos exatamente essa configuração, com o acréscimo do café. Em segundo lugar, são importantes os fluxos do comércio. Tanto a região Sudeste quanto a Sul Central estão muito mais ligadas ao Rio e a São Paulo do que a outras partes da província mineira, inclusive a capital. A produção destas regiões, embora tivessem as suas diferenças e grau de intensidade diversos no comércio com uma ou outra província, estava voltada basicamente para uma dinâmica interna ou para as províncias vizinhas (figura 2.1). E nos trabalhos acima descritos, temos exatamente a mesma configuração. Igualmente, veremos depois quando chegaran as ferrovias: começam e terminam em algum ponto no próprio Sul de Minas ou do Rio e São Paulo, e só depois da primeira década do século XX foram conectadas a outras partes do próprio estado.

Sabemos das armadilhas quem envolvem a tentativa de trazer para a segunda metade do XIX e início do XX um esquema desenvolvido para o primeiro[147], mas a ideia aqui é também identificar o que se alterou de um período para o outro. Vários dos trabalhos aqui apresentados se ocuparam de parte do período, assim como as próprias fontes levantadas, ou seja, os relatórios do Presidente de Província, do Ministério da Agricultura e algumas obras de memorialistas. Percebe-se em parte, em uma ampla perspectiva histórica, a continuidade do esquema de comércio interprovincial sul mineiro, ocorrendo entretanto mudanças substanciais. A introdução do café e a sua expansão na virada para o XX, e a acentuação das importações de produtos como o açúcar, a composição da mão de obra, entre outros, são aspectos a serem levados em conta. E assim o fizemos[148]. As várias fontes e pesquisas que analisaremos adiante corroboram nossa hipótese.

Ainda no esquema de Clotilde Paiva e Marcelo Godoy, a sub-região que corresponde ao Sudeste Mineiro (16) é justamente onde se situa a Minas e Rio e as cidades por ela servida, como Três Corações, Passa Quatro e Pouso Alto. Esta última sempre citada em estudos, como

[147] Marcos Lobato Martins. "Regionalidade e História: sobre regionalização nos estudos historiográficos mineiros". Em: *XVI Encontro Regional de História, ANPUH-MG*. Belo Horizonte: 2008. O autor adverte aos historiadores os perigos para as propostas de regionalização que privilegiam determinados pontos em detrimentos de outros, o que pode fazer com que caiamos em anacronismo.

[148] Fernand Braudel. *Civilização material...*, 2009. Braudel nos relata sobre o esforço em reconhecer os movimentos de avanço, ruptura e permanência inerentes a qualquer processo histórico, que na verdade constituem os três níveis de duração de seu modelo teórico.

na rota de tropeiros de comércio interprovincial. Na Sul Central estão cidades como Varginha, Pouso Alegre e Itajubá, reconhecidos centros comerciais e que foram servidos pelas companhias Muzambinho e Sapucaí, respectivamente. Apenas a Sudoeste praticamente não aparece nas rotas comerciais para os dois primeiros quartéis do XIX. Na segunda metade, este espaço se tornou um importantíssimo ponto para a engorda e uma grande rota de gado. No século XX ela foi toda servida por ramais da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, a exemplo de Passos, Guaxupé, São Sebastião do Paraíso e Poços de Caldas. Estes locais tinham peso enorme na pecuária, outros no café[149].

Recentemente, vários estudos sobre o Sul de Minas se encaixaram neste esquema, avançando um pouco mais no XIX, mas na linha de Caio Prado e depois Lenharo, além de regionalizarem determinada produção, atribuindo maior ou menor importância a cada cultura e até mesmo o grau de ligação com a região A ou B, como Cristiano Restitutti deixou claro[150]. Por exemplo, Juliano Sobrinho e sua pesquisa sobre a freguesia de Itajubá, além de outras coisas, constatou "uma produção agropecuária diversificada, tanto para o consumo de subsistência, quanto para a mercantilização, com destaque para a pecuária e o cultivo do fumo"[151]. No geral, percebemos que a ênfase para a produção agrícola e/ou pecuária, e a diversificação dessa mesma produção, continou predominante em cada pesquisa. Vejamos agora o perfil para os períodos da segunda metade do XIX e começo do XX.

2.3 O quadro da segunda metade do século XIX até a primeira década do século XX

Algumas pesquisas mais recentes abrangem, ao menos em parte, a segunda metade do XIX. Uma delas é a de Marcos Ferreira Andrade. Pelo estudo da composição de riqueza da elite escravista sul mineira, através da comarca da Vila de Campanha, ele conseguiu observar a estrutura das maiores unidades produtivas. Para o autor

> O plantio de cana e a produção de açúcar, rapadura, aguardente, alimentos e a criação de animais estavam entre as principais atividades

[149] Cristiano Corte Restittuti. *As fronteiras da província: rotas de comércio interprovincial – Minas Gerais, 1839-1884.* Dissertação de Mestrado. Araraquara: UNESP, 2006.
[150] Idem.
[151] Juliano Custódio Sobrinho. "Produção mercantil e diversificação econômica: um desafio para o sul mineiro. Freguesia de Itajubá, 1785-1850". In: *XIV Seminário sobre a Economia Mineira.* Diamantina: Cedeplar, 2010, p. 23.

> que garantiram a sobrevivência e o enriquecimento dos proprietários mais abastados do Sul de Minas. Alguns deles também plantavam fumo e até mesmo um pouco de café. Em termos percentuais, estes ativos representaram pouco na composição da riqueza, mas constituíam a vida das fazendas[152].

Perfil semelhante também tínhamos para a região do município de Alfenas, onde predominavam médias e pequenas propriedades. Com a diferença de que esta possuía peso maior na criação de animais, principalmente bovinos e suínos, a região da sede do município de Alfenas registrava lenta introdução da cafeicultura cafeeira por volta de 1870. Até 1890, a proporção da ocorrência do seu plantio não superava 15% das propriedades[153].

Trabalho já citado, o de Cristiano Restitutti é rico pelo mapeamento das rotas de comércio interprovinciais mineiras. Sua pesquisa analisou o comércio interprovincial de fronteira mineira, e traçou com afinco rotas e produtos que entravam e saiam do território mineiro até 1884, justamente o ano em que foi inaugurada a E. F. Minas e Rio. Apesar do café ser o único entre os produtos de exportação mineiros que cresceu significativamente após 1860, segundo sua pesquisa, não houve recuo ou mesmo estagnação em muitos artigos tradicionais.

> As exportações de outros gêneros da agricultura, especialmente o fumo, e dos principais gêneros da pecuária (bovino, suínos e seus respectivos derivados queijos e toucinho), cujas antigas técnicas de produção pouco evoluíram no período, permaneceram competitivos no mercado interprovincial e continuaram a serem exportados em grandes quantidades, mesmo que suas participações no total fosse decrescente devido ao maior crescimento do café. Muitos gêneros aumentam sua exportação concomitantemente ao incremento cafeeiro, alguns inclusive aumentando sua participação nas exportações totais, tais como ouro, fumo, gado suíno, toucinho e aves entre as décadas de 1820 e 1840, diamantes, fumo, derivados da cana e gado lanígero entre as décadas de 1840 e 1850, cereais entre as décadas de 1850 e 1860, e queijos e madeiras (outros agrícolas) entre a década de 1860 e 1870-84[154].

Quando observamos a pauta dos itens exportados pela Estrada de Ferro Minas e Rio

---

[152] Marcos Ferreira Andrade. "Elite escravista no sul de Minas Gerais: opções de investimento e composição da riqueza – século XIX". In: *XIV Seminário sobre a Economia Mineira.* Diamantina: Cedeplar, 2010, p. 9.

[153] Marcos Lobato Martins e André Silva Souza. "Notas sobre as propriedades rurais de Alfenas, MG: décadas de 1860-1880". Em:Alexandre Macchione Saes e Marcos Lobato Martins. *Sul de Minas em transição...,* 2012. Veremos, mais à diante, que Areado e Machado, duas freguesias de Alfenas que se emanciparam ainda em nosso recorte, já apresentavam produção de café diferenciada do restante do município.

[154] Cristiano Corte Restitutti. *As fronteiras da província...,* 2006, p. 82.

isto faz todo o sentido. Nos primeiros anos, entre as mercadorias de exportação se destacaram o toucinho, fumo, queijos e por último café. Para a segunda e terceira décadas àqueles se somaram cereais e água mineral. Já em termos de receita, o gado apareceu sempre à frente de qualquer produto até 1895. Em 1896 foi ultrapassado pelo café, sempre disputando com este a liderança nas receitas nos anos posteriores. Ou seja, nossa hipótese de predominância de produtos agropecuários para os primeiros anos se confirma pelos dados levantados por Restitutti, da mesma forma que o aumento vertiginoso da exportação de café nos últimos anos do século XIX e princípios do XX. Cristiano também chamou a atenção para a forte presença de café na parte do que intitulou de "Fronteira Sudoeste", aquela mais próxima e com exportação para São Paulo[155], ponto em que também se aproximou a hipótese de Carlos Rovaron, cujo trabalho tem por foco a região de Caldas[156].

Até agora, ficou claro que no topo da lista dos itens de produção e comércio sul mineiros estavam o gado e fumo. Depois o toucinho e o queijo (grande marca mineira) com produção regular também desde o XVIII[157], disseminando também a produção de manteiga ao longo do XIX. Em meados do XIX os cereais ganharam destaque, principalmente milho e feijão. Na segunda metade também arroz (em menor grau) e batatas, este já na virada para o XX. Também é aí nessa virada que duas outras apareceram ou se firmaram com grande impacto: água mineral e, principalmente, café. Além destes artigos, os derivados da cana, rapadura, açúcar e aguardente, foram em alguma medida, e de forma mais localizada, também amplamente produzidos, mas pouco exportados, assim como também o vinho. Serviram mais ao consumo local, e com a chegada das estradas de ferro, principalmente no caso dos derivados da cana, passaram a itens de importação, notadamente o açúcar. Este, juntamente com o sal, formaram o grosso das importações sul mineiras pelas ferrovias em fins do XIX e começo do XX. Em alguns casos, o açúcar até mesmo ultrapassou o sal.

Outra mudança substancial que ocorreu na segunda metade do XIX foi com o próprio gado. O suíno, que predominou na maior parte da região, aos poucos cedeu espaço ao bovino. Logo após a inauguração dos trilhos, este foi sempre a maioria nas exportações de gado, que diversas vezes perfez a maior parte da receita da Minas e Rio. A divisão da sua liderança com o café, a partir de meados de 1900, apresentava duas faces: que a região se tornava uma

[155] Especialmente o capítulo 8: "Fronteira Sudoeste: a fronteira com São Paulo".
[156] Carlos Eduardo Rovaron. *Ocupação da região da caldeira vulcânica de Poços de Caldas-MG (Sec. XVIII-XX)*. Dissertação de Mestrado. São Paulo: USP/FFLCH, 2009.
[157] Sérgio Buarque de Holanda. "As áreas de criação de gado". Em: *História Geral da Civilização Brasileira – Colônia: Administração, Economia e Sociedade.* 12ª ed. São Paulo: Bertrand Brasil, 2008. Caio Prado Jr. *Formação do Brasil Contemporâneo...*, 1994.

grande produtora cafeeira, embora diferente de outros espaços em alguns aspectos (como mão de obra), mas que ainda sim sua produção de gêneros alimentícios e a criação de animais permanecia nas entranhas produtivas e exportadoras locais.

Esse aspecto da realidade sul mineira é um de tantos outros diferenciadores dos variados espaços cafeeiros brasileiros, embora não com exclusividade[158]. Ao que tudo indica, a disseminação da cultura cafeeira no Sul de Minas, em sua maior parte, ocorreu de forma lenta e através de unidades produtivas antigas que já se ocupavam do comércio dos itens tradicionais como a criação de gado e o cultivo de fumo, toucinho, derivados da cana e queijos. Como já vimos, é um espaço de ocupação relativamente antiga e com laços comerciais intra e interprovinciais fortes. Diferente, por exemplo, de alguns casos do Oeste de São Paulo. O caso de Ribeirão Preto é bastante ilustrativo, para que possamos ter melhor ideia do que afirmamos aqui sobre o Sul de Minas. O próprio método comparativo permite que o trabalho não se perca como um estudo de caso isolado[159].

A região de Ribeirão Preto, de ocupação muito recente, provavelmente começou a ser povoada no início do XIX. O lugar teve sua capela erigida apenas nas década de 1860, e foi elevada a freguesia apenas em 1870[160]. Em uma característica semelhante ao Sul de Minas, se ocupou a princípio de atividades de criação e agricultura voltadas ao consumo. O cultivo do café era praticado entre seus habitantes, mas de forma complementar e incipiente. Ainda sim, já havia alguma atividade urbana e comercial, fruto principalmente do comércio de gado[161]. Na década de 1880, no ritmo da frenética expansão cafeeira no Oeste de São Paulo, o café se transformou no principal produto de Ribeirão Preto. Houve grande recuo de todas as atividades tradicionais, embora ainda persistissem. A maior parte dos cafeicultores deste período eram migrantes de outras regiões paulistas que, em busca de novas e melhores terras, ocuparam boa parte da região, e a ferrovia foi um fator fundamental e catalisador ao atrair estas pessoas[162]. A organização, em 1872, e depois inauguração da Mogiana em 1875, já com

---

[158] Sobre espaços cafeeiros diferenciados, sobretudo os da região sudeste, ver: Wilson Cano. "Padrões diferenciados das principais regiões cafeeiras". Em: *Ensaios sobre a formação econômica regional do Brasil*. Campinas: Editora da Unicamp, 2002.

[159] Ciro Flamarion S. Cardoso e Héctor Pérez Brignoli. *Os métodos da História: introdução aos problemas, métodos e técnicas da história demográfica, econômica e social*. Rio de Janeiro: Graal. 2002.

[160] Luciana Suarez Lopes. "Uma economia em transição: a economia e alocação de riqueza na antiga Vila de São Sebastião do Ribeirão Preto, década de 1870". Em: *História Econômica e História de Empresas.* Vol. X, nº 2, jul-dez 2007. A autora se vale da composição de riqueza dos fazendeiros no período pré e inicial da expansão cafeeira local, assim como a estrutura de posse dos escravos, para tecer suas considerações gerais sobre a formação da cidade de Ribeirão Preto.

[161] Idem.

[162] Idem.

traçado previsto para atingir este local, animou cada vez mais os interessados. Em 1878 ela estava em Casa Branca, em 1882 foi inaugurada a estação em São Simão e finalmente, em 1883, em Ribeirão. E foi nesse momento que o café se expandiu em suas terras como em uma típica nova zona cafeeira.

Com esse exemplo, chegamos ao ponto que aludimos. A diferença básica, como já dito, no conjunto geral sul mineiro e notadamente na região abrangida pelas nossas três ferrovias, é a permanência a médio e a longo prazo das atividades produtivas tradicionais, com destaque para o gado bovino, após a disseminação do café. Parece claro também que este último, proporcionalmente, cresceu muito mais que o restante dos artigos agrícolas. Nossas principais fontes pesquisadas corroboram isso. Da mesma forma, a introdução e cultivo do café para exportação foi exercido por proprietários que estavam inseridos nas atividades tradicionais, onde mais uma vez não fomos caso isolado, a exemplo de Casa Branca e os migrantes sul mineiros em meados do XIX. No último quartel desta centúria, jogaram papel decisivo na expansão de café[163].

Além disso, ficaram notórias as variações dentro do próprio Sul de Minas. Embora em sua maior parte fosse uma região com características comuns, inclusive o perfil social e econômico, internamente apresentava pontos de diferenciação que torna possível subdividi-la. Em seu desenvolvimento histórico tais pontos são mais ou menos diferenciáveis. Dentro do nosso recorte cronológico e espacial a própria produção de gado ou café e a direção do comércio de exportação ilustram muito bem isso. Mas acima de tudo, era uma região como as muitas de Minas, sempre ligada aos interesses exteriores à sua província ou estado, conscientemente pelos seus habitantes, que muitas vezes eram os principais protagonistas (no caso dos tropeiros), outras (como nas ferrovias) não.

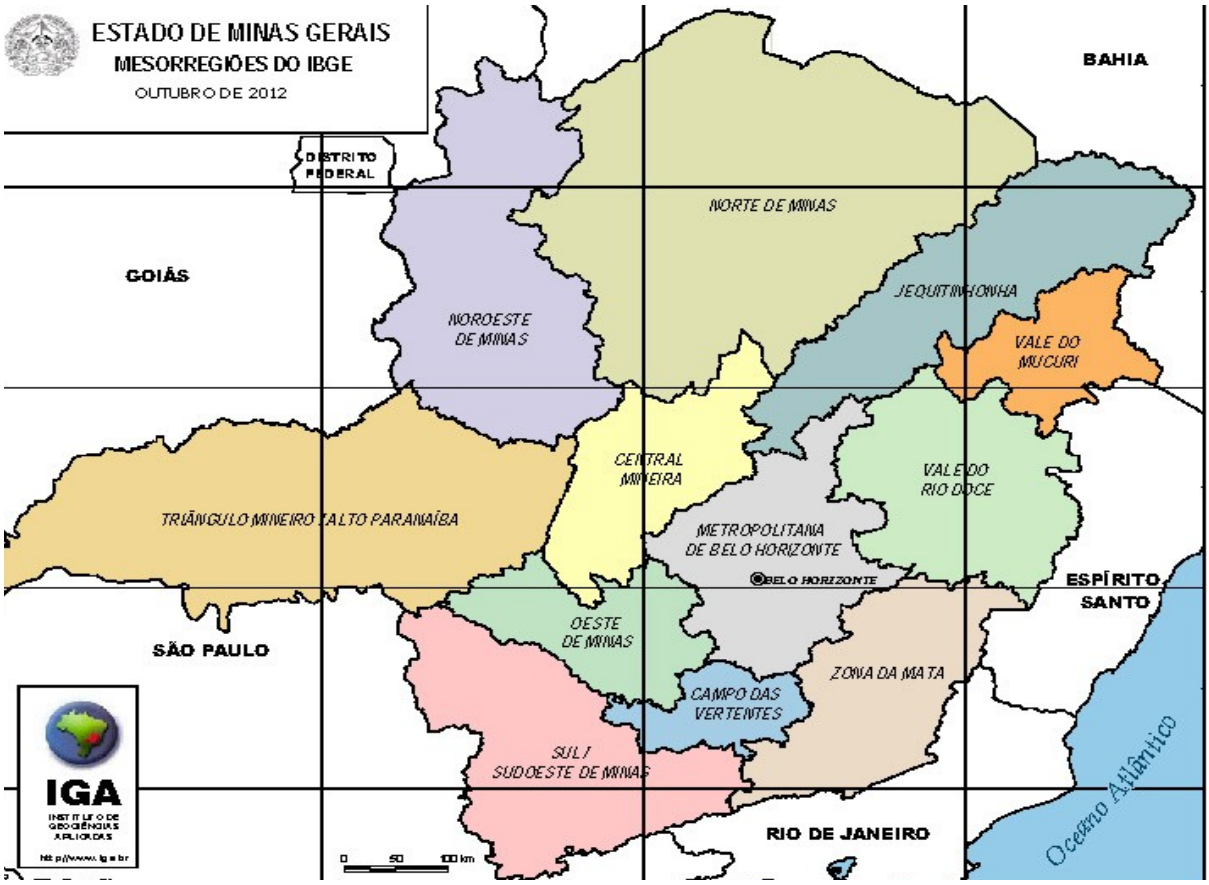
Além da região do sudoeste (Passos, São Sebastião do Paraíso), uma porção sul mineira a leste da Minas e Rio ficou em parte fora de nosso recorte, que se tratava basicamente da maior porção do município de Aiuruoca, importante produtor e exportador de fumo, e famoso centro comercial em meados do XIX. Parece ter entrado em lenta decadência, principalmente pela diminuição da exportação deste artigo[164]. A Linha da Barra (2ª seção da Sapucaí) que servia ao seu território, só se ligou à linha do Sapucaí depois de 1910, fora portanto do nosso recorte. Ou seja, os trens que aí circulavam iam diretamente para o Rio de

[163] Rodrigo Fontanari. "Rompendo fronteiras: a marcha da economia de abastecimento sul mineira rumo ao território paulista (Casa Branca no meio do século XIX)". Em Alexandre Macchione Saes e Marcos Lobato Martins. *Sul de Minas em transição...*, 2012.
[164] Cristiano Corte Restitutti. *As fronteiras da província...*, 2006.

Janeiro. Veremos no terceiro capítulo que o movimento de mercadorias neste trecho era bastante baixo.

Para melhor entendimento da configuração espacial do nosso recorte, o anexo 1 desta dissertação apresenta as comarcas, municípios, freguesias e alguns distritos sul mineiros existentes em 1874, com destaque para aqueles que vieram a ser servidos por via férrea. 1874 foi o ano do primeiro decreto provincial que autorizou a concessão a quem construísse uma ferrovia ligando o Rio, na Pedro II, a um ponto navegável do Rio Verde, que deu origem à concessão da Estrada de Ferro do Rio Verde, depois Minas e Rio. Tal se concretizou em 1884, mesmo ano do anexo 2, e que apresenta uma segunda configuração dos municípios sul mineiros. A figura abaixo e o das estradas de ferro no terceiro capítulo também auxiliam neste sentido.

Figura 2.2 – As 12 mesorregiões mineiras



Fonte: Governo de Minas Gerais.

Esclareçamos que o mapa acima não deve ser visto como proposta de regionalização

para o nosso trabalho. Serve apenas para ilustrar e situar as localidades que apresentamos e fazemos referências, para que assim tenhamos dimensão da posição delas. A mesorregião do Sul e Sudoeste de Minas é composta atualmente por dez microrregiões. Alfenas, Itajubá, Pouso Alegre, Santa Rita do Sapucaí, São Lourenço e Varginha são aquelas inseridas em nosso recorte espacial. A região de Andrelândia é aquela servida pela Linha da Barra da Sapucaí, por linhas que em boa parte foram herdadas de outras empresas, mas que se ligou ao outro trecho só depois de 1910. Já as regiões de Passos, Poços de Caldas e São Sebastião do Paraíso foram servidas por ramais da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, a maioria depois de 1910. No caso de Poços de Caldas e Guaxupé, com estações inauguradas dentro do nosso recorte, mereceram um pouco mais de atenção, principalmente pelas recorrentes indicações de desvio de cargas da Muzambinho e Sapucaí por elas.

Agora, pontuaremos, segundo as fontes pesquisadas, a procedência das principais mercadorias sul mineiras exportadas, eventualmente relacionando-as com alguns dos trabalhos já citados.

2.3.1 As indicações de produção e exportação sul mineiras, segundo as fontes

Cana-de-açúcar e seus derivados

Um ponto que nos intrigou desde o começo da pesquisa foi a posição que o açúcar ocupava dentro do quadro produtivo e comercial sul mineiro. Alguns trabalhos atestam que Minas era um grande produtor de açúcar para consumo próprio, inclusive com um alto número de pequenos engenhos e uma considerável produção açucareira em toneladas, além do destaque na produção de rapadura e principalmente aguardente[165]. Entretanto, no Sul de Minas sua produção pareceu ter sido limitada desde o começo do XIX[166], embora tenha se observado ser uma cultura frequente em quase todas as localidades[167]. Dois fatores parecem ter

[165] Miguel Costa Filho. *A cana-de-açúcar em Minas Gerais*. Rio de Janeiro: Instituto do Açúcar e do Álcool, 1963.; Marcelo Magalhães Godoy. "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". *X Seminário sobre a Economia Mineira*. Diamantina: CEDEPLAR, 2002.
[166] Miguel Costa Filho. *A cana-de-açúcar em Minas Gerais...*, 1963.
[167] Marcos Ferreira Andrade. "Elite escravista no sul de Minas Gerais...", 2010. Apesar da verificação da exportação de açúcar e aguardente por vários registros, o autor reconheceu que ambos jamais figuraram entre as principais mercadorias. A tendência geral era a produção para mercados locais. Novamente, o recorte se deteve na primeira metade do XIX, o que limitou a aplicação de tais dados em nosso estudo.

contribuído para essa baixa produção (quando comparada a outros espaços dentro da província): a precariedade dos transportes – fator também comum ao conjunto da província mineira, residindo aí uma das razões da magnitude da produção açucareira mineira[168] – e fatores climáticos, pois aqui as geadas eram bastante frequentes mesmo em fins do XIX[169]. Todavia, mais uma vez se faz valer as diferenças internas no próprio Sul de Minas, como o peso relativo das exportações de derivados da cana nas regiões de Passos, Guaxupé e Boa Esperança, na qual o café nas duas primeiras ficava atrás apenas do toucinho já em meados dos anos 1870[170]. Mas no geral, ainda na primeira metade do XIX, aparentemente houve um fluxo constante de importações de produtos da cana, como a rapadura, na contramão de outras regiões, como o norte, que exportava seus derivados[171]

No último quartel desta centúria, as fontes indicam a queda de produção de uma maneira geral, e os relatórios das companhias ferroviárias descreviam o açúcar como um dos principais itens de importação, até mesmo com aumento progressivo[172]. A impressão é que, apesar da produção significativa de açúcar em nossa região, ela tendeu a ter um peso menor nas exportações, tornando-se declinante à medida que os trilhos se consolidaram e findamos o século XIX. Tal teria também ocorrido na região de São João del Rei, após a chegada dos trilhos da Pedro II e principalmente a Oeste de Minas, segundo dados da tabela 1.3 do capítulo 1 (gêneros transportados em kg pela E. F. Oeste de Minas). Na primeira década de funcionamento da Oeste, o açúcar passou de item de moderada exportação à mercadoria de elevada importação.

Ainda quanto ao açúcar, verificamos a ausência de estudos que tenham por objeto

---

[168] Marcelo Magalhães Godoy. "Civilizações da cana-de-açúcar: dois paradigmas de atividades agroaçucareiras no Novo Mundo, séculos XVI a XIX". In: *História econômica & história de empresas.* Vol. X, nº 2. São Paulo: ABPHE, jul-dez 2007.

[169] Miguel Costa Filho. *A cana-de-açúcar em Minas Gerais...,* 1963. Bernardo Saturnino da Veiga. *Almanaque Sul Mineiro...,* 1874. Apesar de reconhecer a importância do cultivo da cana, o Almanaque Sul Mineiro foi um pouco vago nesse ponto. Em ambos, de 1874 e 1884, apenas menciona-se que está entre as principais plantações na maioria das localidades onde se registra seu cultivo. "Do açúcar faz-se apenas comércio interno, mas a aguardente é já exportada, embora em porção diminuta". 1874, p.31. Para o de 1884 diz apenas ser, com o fumo, "importantes gêneros de exportação do Sul de Minas", p.45. No caso específico das geadas, mesmo atualmente ainda há prejuízos em alguns anos decorrente de sua ocorrência, principalmente para a cultura cafeeira.

[170] Cristiano Corte Restitutti. *As fronteiras da província...,* 2006.

[171] Miguel Costa Filho. *A cana-de-açúcar em Minas Gerais...,* 1965.*;* Marcelo Magalhães Godoy. "Espaços canavieiros regionais...", 2002

[172] Embora com registros de importações, a produção de rapadura e aguardente tinha aparente estabilidade e até mesmo aumento das exportações em alguns lugares. Já o açúcar branco, geralmente, figurava apenas atrás do sal como principal artigo agrícola de importação nos relatórios das companhias férreas sul mineiras. Segundo Rodopho Jacob, com o açúcar se deu o mesmo que com o algodão, principalmente na Mata e no Sul, "cuja produção atual é inferior também ao consumo local". Rodolpho Jacob. *Minas Gerais no XXº Século.* Rio de Janeiro: Gomes, Irmão & C., 1911.

específico a produção sul mineira em nosso período, ou mesmo estudos mais abrangentes que contemplem nossa região. Mas os dados dos relatórios das companhias, uma vez cruzados com as indicações que apresentamos sobre a particularidade histórica sul mineira de limitada produção, assim como a progressiva queda na produção de derivados da cana principalmente depois de 1870[173], parecem corroborar a hipótese e os dados das próprias companhias sobre a grande quantidade de açúcar importado na virada do XIX para o XX. Embora possamos perceber algumas exceções, isso não altera o quadro geral de inversão do produto, caracterizado deste período em diante como de importação. São unidades isoladas ou algumas freguesias de poucos municípios, como no caso de um engenho em Boa Esperança, onde "existem 14 engenhos de moer canas, e que fabricam açúcar e aguardente, um deles movido a vapor, os mais a água"[174]. Mas, afora o movido o vapor, todos os outros "nenhum resultado satisfatório oferecem aos seus proprietários que nestes últimos 3 anos pouco cuidaram das safras da cana por causa do café, obrigando os senhores de engenhos a importar açúcar e comprá-lo por altos preços"[175]. Teria sido a inexistência de uma estação ferroviária aí que estimulou uma persistência da produção de derivados da cana, ao contrário de tantos outros lugares na região? Além de Boa Esperança, apenas Carmo do Rio Claro e Varginha possuíam 1 engenho central, sendo que apenas a última possuía estação em seu município[176].

Mais significativo ainda o era o caso de Pedra Branca, atual Pedralva. A indicação é que aí se cultivava cana-de-açúcar, café, milho arroz, feijão e batatas. "Há em todo o município oito engenhos de cana para o fabrico de aguardente e de rapaduras, sendo cinco movidos por água, cujo produto exporta-se em grande quantidade"[177]. Distava 18 quilômetros de Maria da Fé (distrito seu), principal estação que lhe servia, na Sapucaí. Mas como já afirmado, eram de fato poucas exceções. A Sapucaí, cuja linha principal ficava a estação de Pedra Branca, tendia a apresentar os maiores índices de importação de açúcar, principalmente por volta de 1900. Em Itajubá, também na Sapucaí, "há fábricas de aguardente de cana e de rapaduras, que não chegam para o consumo"[178]. Mesmo Campanha, que em meados do XIX tinha na produção de derivados da cana uma da fontes de riqueza das propriedades locais, acusou já em 1893, 2 anos antes da chegada da ferrovia, a aguardente e derivados da cana

[173] Rodolpho Jacob. *Minas Gerais no XXº Século...*, 1911.
[174] RAPM, Vol. 3, jan-mar de 1898, p. 426
[175] Ibidem. Grifo nosso.
[176] Rodolpho Jacob. *Minas Gerais no XXº Século...*, 1911.
[177] RAPM, Vol. 3, 1898, p. 358
[178] RAPM, Vol. 4, 1899, p. 578.

como produção decadente no município[179].

O gado bovino, suíno e seus derivados: queijos, manteiga e toucinho

O toucinho, juntamente com o fumo, eram os grandes artigos sul mineiros, mesmo para a primeira metade do XIX. Para os anos ao advento das ferrovias na região e mesmo por um período após sua chegada, o quadro permanece o mesmo. Para o toucinho, estima-se que a quantidade exportada seja de aproximadamente 160 mil arrobas, quase em sua totalidade para a cidade do Rio de Janeiro[180]. Novamente, no caso de Boa Esperança o almanaque para 1884 já destacava a criação e engorda para exportação em seu município. Ainda na década seguinte

> Quase todos os proprietários de terrenos são criadores de gado vacum, suíno, cavalar e lanígero. Esta freguesia conta com 20 invernistas possuidores de excelentes pastagens de capim gordura nos quais engordam anualmente 4 a 5 mil reses. Esses industriais importam todos os anos do centro deste Estado e dos de Goiás e Mato Grosso 3 a 4 mil reses para engordar em seus pastos empregando o capital de 180 a 200 contos de réis. No tempo em que esse gado se acha nas condições de ser exportado para o mercado do Rio de Janeiro, não contando com as oscilações desse negócio sempre variável, obtém os invernistas nesta indústria uma renda líquida de 100 contos de réis[181].

Nos municípios de Alfenas e Varginha a situação não era muito diferente. Neste último, "em relação ao gado vacum tem havido algum melhoramento pela introdução do gado zebu. A criação é exportada para o Rio de Janeiro"[182].

Veremos no capítulo 3 que, ao contrário da Minas e Rio (apesar de algumas exceções como Pouso Alto, exportando para o Rio), e provavelmente a Muzambinho, na Sapucaí o transporte de gado suíno predominou sobre os demais, inclusive sobre o bovino. Um dos municípios servidos por ela era Pedra Branca, já citado acima. Aí "a principal espécie de criação é a de porcos, que criam-se e engordam em grande escala. Há pouca criação de gado vacum, cavalar, muar, carneiros e cabritos"[183]. Embora não se refira quais produtos ou mercadorias exatamente, é declarado que "os gêneros não consumidos no município são exportados de preferência para a Capital Federal em maior escala, exportando-se também para

[179] Formulário do Censo Agrícola enviado pelo Vice-presidente em exercício do Agente Executivo do município de Campanha, 1893, SA34, Cx1, APM.
[180] Bernardo Saturnino da Veiga. *Almanaque Sul Mineiro...*,1874.
[181] RAPM, Vol. 3, jan-mar de 1898, p. 427.
[182] RAPM, Vol. 4, 1899, p. 618.
[183] RAPM, Vol. 3, 1898 , p. 359.

o Estado de São Paulo”[184].

Outro caso de exportação de porcos na Sapucaí, e seu derivado o toucinho, era o de Itajubá. “Há muita engorda de porcos no distrito, exportando-se muito toucinho para o Rio de Janeiro e algum para São Paulo”[185], embora também houvesse o bovino e lanígero, que inclusive aqui “a exportação se faz toda para S. Paulo, podendo-se calcular em 200:000$000 a exportação, sendo o dobro de 7 anos atrás”[186]. Esse intervalo de 7 anos, considerando a confecção do artigo e sua publicação, 1898/1899, trata-se dos primeiros anos após a inauguração da estação em Itajubá, que se deu em 1891.

Tabela 2.1 – Exportações de gado em Minas por cabeças, 1881-1909

Ano	Bovino	Suíno
1881-1884*	98000	26000
1890	98903	10988
1897	196000	-
1897-1900*	182000	17000
1900	199643	21425
1901	201657	22913
1902	232293	29242
1903	233120	43800
1904	244718	45279
1905	272948	42032
1906	277174	46268
1907	280538	37739
1908	260269	56975
1909	269216	73561

Fonte: Relatório do Presidente de Estado de Minas Gerais, 1901-1910.
*Média anual

Pela tabela acima, as exportações de gado depois de 1890 praticamente dobram. Além das feiras instaladas, a expansão das ferrovias, o crescimento populacional do Rio e São Paulo, assim como a especialização produtiva das áreas cafeeiras, aumentaram a demanda pelo consumo de carne. E foi aí que a feira de gado de Três Corações jogou papel

[184] Idem, p. 361.
[185] RAPM, Vol. 4, 1899 , p. 577.
[186] Idem, p. 578.

fundamental para o transporte de gado na Minas e Rio. Essa feira era umas das três autorizadas pelo poder público. Embora já organizada antes de 1900, foi somente em 1902 que passou a ser regulada oficialmente. Pelo volume da feira, podemos observar que a alta das atividades ocorreu até a 1ª Guerra Mundial.

Tabela 2.2 – Volume de negócios da feira de Três Corações, 1902-1922

Ano	Cabeças	Ano	cabeças	ano	cabeças
1902	75.503	1909	101.589	1915	127.041
1903	78.873	1910	116030	1916	156.332
1904	86.056*	1911	125.206	1917	126.937
1905	99.963*	1912	137.188	1918	116.186
1906	99.681*	1913	136.325	1919	93.928*
1908	102.885	1914	132.997	1922	81.867

Fonte: Alexandre Macchione Saes e Elton Rodrigo Rosa. "Mercado pontual: atuação estatal na formação da Feira de Gado de Três Corações (1900-1920)". Em: Alexandre Macchione Saes e Marcos Lobato Martins. *Sul de Minas em transição...*, 2012.
*Estimativa a partir da receita.

Os derivados queijo, já no XVIII[187], e a manteiga no XIX, eram por excelência produção sul mineira, com destaque para os municípios de Baependi e Aiuruoca. Ambos já não apresentavam a riqueza de outrora, a exemplo de São Tomé das Letras, freguesia de Baependi, "um arraial decadente, pertencente à comarca de Baependi, com 400 habitantes, aproximadamente sem indústria e sem vida própria"[188]. Entretanto, a sede do município de Baependi ainda desenvolveu atividades locais ligadas à criação de gado bovino, como queijos e manteigas, com grande exportação deles. A estação de seu município, embora fosse da linha da Barra, estava diretamente ligada, pela estação de Soledade da Minas e Rio, à linha do Sapucaí. A produção de todos estes itens foi intensa ao longo do XIX, e adentrou o XX como importante item de exportação pelas ferrovias, e não só as sul mineiras, mas também a Oeste de Minas e a Central do Brasil[189]. Eram pouquíssimos os municípios da região, como São Sebastião do Paraíso, Cabo Verde e Extrema, em que não havia pelo menos uma fábrica de manteiga até 1910[190].

[187] Sérgio Buarque de Holanda. "As áreas de criação de gado"..., 2008. 12 edição.
[188] RAPM, Vol. 4, 1899, p. 566.
[189] Rodolpho Jacob. *Minas Gerais no XXº século*...,1911.
[190] Ibidem.

O fumo: o grande produto agrícola sul mineiro no XIX

No caso do fumo, o Almanaque de 1874 foi categórico em afirmar que "é sem dúvida alguma o principal produto da exportação sul mineira"[191]. A produção é estimada em 500 mil arrobas, das quais 400 mil seriam exportadas.

Pelas fontes pesquisadas, tudo indica que depois de 1890 o fumo caminhou para deixar de ser o principal produto agrícola sul mineiro. Foi um processo lento, o mesmo que registrou estabilidade proporcional a outros itens, embora crescessem em números absolutos. O café, feijão, os cereais arroz e milho, e também a batata, passaram a perfazer a maior parte dos gêneros transportados entre as mercadoria exportadas na Minas e Rio e Sapucaí, como ficou claro nos relatórios das companhias. Ainda sim, os artigos tradicionais continuaram na pauta exportadora regional, e muitas vezes ainda compuseram a produção, comércio e riqueza das propriedades sul mineiras. Em comparação com outras ferrovias mineiras, aquelas que são nosso objeto de estudo lideraram até meados de 1910, período final de nosso recorte temporal, a exportação do fumo. Minas Gerais ficava atrás apenas da Bahia na produção e exportação, pois esta já possuía tal cultura desde o século XVI. Mas, mesmo na virada do XIX para o XX a produção era ampla e disseminada em quase toda a região. Pouso Alto, inclusive sua freguesia de Santana do Capivari, atual Itanhandu (ambas estações na Minas e Rio), era município tradicionalmente produtor deste item. "Dos ramos principais da lavoura destaca-se a do milho, feijão e toda sorte de cereais, seguindo-se-lhe a do fumo"[192]. À frente, "em geral são os gêneros exportados para o Rio de Janeiro. Ainda não se acha introduzido o plantio da uva, do algodão, nem do café"[193]. Ainda para este distrito, a exportação, em geral cereais e fumo, era feita para São Paulo e Rio. A receita municipal era de 30 contos, e não havia iluminação e nem mercado[194]. Era o principal daqueles lugares que ficavam na chamada estrada do picu, uma das rotas utilizadas para o comércio interprovincial sul mineiro com o Rio desde meados do XIX[195]. Itajubá também ainda produzia fumo significativamente[196]. O quadro 2.2, sobre a exportação presumida de Itajubá em 1899, confirma isso.

[191] Bernardo Saturnino da Veiga. *Almanaque Sul Mineiro...*,1874, p. 31.
[192] RAPM, Vol. 4, 1899, p. 610.
[193] Idem
[194] Ibidem, p. 612.
[195] Cristiano Corte Restitutti. *As fronteiras da província...*, 2006.
[196] RAPM, Vol. 4, 1899, p. 577.

Cereais e batatas

Assim como no restante do estado, o Sul de Minas produzia milho e feijão em praticamente todas as suas localidades desde o XVIII. Entretanto, após a chegada da estrada de ferro, houve uma virtual tendência para que o arroz e a batata se disseminassem pela região. Inclusive, estes dois últimos responderam pela maior parte da receita de exportação dos cereais nas ferrovias sul mineiras. Em Minas como um todo, a exportação de ambos cresce em maior proporção que a dos dois primeiros. E o Sul de Minas foi um dos espaços que contou bastante para isso. No caso do arroz, Oeste, Sul e Triângulo eram os principais cultivadores. No caso das batatas, a grande maioria das localidades estavam em altitudes elevadas, que no nosso caso são Pouso Alto, Itajubá e Pedra Branca, sendo este último onde se localizava Maria da Fé, a estação de maior embarque do produto no Sul de Minas, como veremos no capítulo 3. Abaixo, um demonstrativo sobre os engenhos de beneficiar arroz.

Quadro 2.1 Engenhos de beneficiamento de arroz no Sul de Minas em 1910

Município	Quantidade	Município	Quantidade
Alfenas	4	Passos	2
Boa Esperança	1	São Caetano da Vargem Grande	1
Guaranésia	2	São Sebastião do Paraíso	1
Lavras	3	Três Pontas	1
Machado	1	Varginha	1

Rodolpho Jacob. *Minas Gerais no XXº Século*...1911, p. 294. De um total de 58, existiam 17 no Sul de Minas, que corresponderia a 29,3% do total. Como veremos no quadro 2.3, sobre a proporção de engenhos de café, o índice para arroz é quase o dobro daquele. São Caetano da Vargem Grande, freguesia de Itajubá, corresponde a atual cidade de Brasópolis.

Salientamos também que, no caso do transporte de cereais, e principalmente do arroz, parte era movimentado pelos serviços de navegação fluvial. No caso do café, não parecia ocorrer o mesmo, embora não fosse o caso por exemplo da Oeste de Minas. Contudo, a produção destes itens estava praticamente em todos os municípios sul mineiros, inclusive o milho e feijão. Mas percentualmente, o transporte dos dois últimos em nossas ferrovias ficava atrás de algumas outras mineiras, como a Leopoldina e a Oeste de Minas[197]

[197] Rodolpho Jacob. *Minas Gerais no XXº Século*...1911, p. 47.

O café no Sul de Minas

Embora muito provavelmente com alguma presença rarefeita na região desde meados do XIX, ao que indicam as fontes e vários estudos, o café no Sul de Minas começou a se estabelecer com alguma consistência na década de 1880, mas por volta de 1900 ainda era pontual se levarmos em conta onde a exportação era realmente significativa. Mas a partir daí, ele já começava a fazer a riqueza de alguns fazendeiros e ser a mercadoria que mais exigia atenção das companhias férreas. De caráter oscilante, principalmente com a maior incidência das crises de supersafras e baixa dos preços, ao que tudo indica, na maior parte ainda não era praticado como cultura exclusiva. Vejamos algumas considerações a seu respeito.

Por apresentar dados que se estendem ao longo da segunda metade do XIX, a tabela de Roberto e Maria do Carmo Martins nos coloca alguma luz sobre a questão.

Tabela 2.3: Exportações de café da província de Minas Gerais (1850-1892)

Ano	Zona da Mata	Sul	Resto da Província
1850-51	99,8	0,2	-
1867-68	99,7	0,3	-
1881-82	97	2,8	0,2
1882-83	97	2,8	0,2
1883-84	93,1	6,4	0,4
1888	94,6	4,7	0,7
1889	89,3	9,2	1,6
1890	79,5	18,8	1,7
1891	80,5	16,9	2,6
1892	80,1	12,5	7,4

Fonte: Roberto B. Martins e Maria do Carmo S. Martins. "As exportações de Minas Gerais no sec. XIX. In: *Revista Brasileira de Estudos Políticos*, n. 58, p. 105-120. Belo Horizonte: UFMG, 1984. Omitimos os dados até 1850, pois o peso do sul não ultrapassava 0,2% do total.

No Alamanaque Sul Mineiro de 1874 a indicação do café na região é que

> Dá excelentemente em municípios e com vigor admirável nos de Pouso Alegre e Alfenas. É plantado por enquanto quase que só para o consumo local, mas nos municípios vizinhos às províncias de S. Paulo e Rio, principalmente Pouso Alegre e Jaguari há imensas plantações e já se faz desse gênero alguma exportação[198].

[198] Bernardo Saturnino da Veiga. *Almanaque Sul-Mineiro...*, 1874, p.32.

Primeiramente, é fundamental ressaltarmos que quando o autor diz "municípios", se refere também às freguesias e distritos, e não apenas à sede. No caso de Pouso Alegre e Alfenas, considerando que a indicação é de 1874, as sedes muito provavelmente tinham pouco peso.

Para Pouso Alegre, lembremos que Ouro Fino e Jacutinga ainda eram freguesias suas, como está no anexo 1. Para este lugar, as fontes indicam o café e os cereais como "a sua produção agrícola"[199]. Jacutinga (que se emancipou da primeira em 1901): "café e indústria vinhateira"[200]. Em 1907 Ouro Fino foi a primeira cidade sul mineira a possuir casa bancária, seguida de Guaxupé em 1909. As outras apenas depois de 1910. Não acreditamos que apenas a atividade cafeeira em Minas, ou mesmo no sudeste, foi a única responsável por atrair este tipo de atividade. Mas no Sul de Minas, foi o café que atraiu as primeiras agências. Já para Alfenas, Machado e Areado eram parte do seu município em 1874. Justamente estas quatro freguesias, cerca de 20 anos depois, eram algumas daquelas que puxavam a exportação de café nas nossas estradas de ferro. A freguesia de Santo Antônio do Machado é frequentemente referenciada desde a primeira metade do XIX. Com riqueza gerada pelas atividades ligadas ao comércio de abastecimento, vários habitantes seus tinham estreitas ligações na arena política. E influências políticas muitas vezes contaram mais que as condições econômicas locais para a constituição de determinados empreendimentos. No caso de Machado, a constituição da Sociedade Anônima Indústria Machadense em 1871, que deu origem a Fábrica de Tecidos de Machado inaugurada em 1875, foi o seu maior símbolo. Foi a primeira companhia têxtil criada no Sul de Minas e a primeira da província a utilizar energia a vapor como força motriz, mas funcionou com relativa regularidade e dificuldades até 1902, quando provavelmente encerrou suas atividades[201]. No período em que a companhia foi organizada, Machado – ainda freguesia do município de Alfenas – "vivia sua fase pré cafeeira, tendo ainda como atividade principal a exportação de gado em pé e de toucinho para o Rio de Janeiro"[202]. Embora tais atividades fossem capazes de movimentar recursos e fazer a riqueza de muitos habitantes locais, não eram suficientes a ponto de sustentarem iniciativas deste porte. Mas segundo o Almanaque de 1884, em Machado, agora município desmembrado de Alfenas, "a cultura mais usada é a do café de que já há plantação superior a 500.000 pés, tendendo a aumentar, pelo

[199] Nelson de Senna. *Anuário de Minas Gerais*...1907, p. 231.
[200] Ibidem, p. 208.
[201] Maria Lúcia Prado Costa. *A Fábrica de Tecidos de Machado, 1871-1917*. Belo Horizonte: Mazza Edições/Fundação 18 de Março
[202] Maria Lúcia Prado Costa. *A Fábrica de Tecidos de Machado*..., p.26

que parece terá de predominar na freguesia, outrora entregue exclusivamente de gado e porcos, do que todavia ainda se cuida em escala notável”[203]. Pela indicação, ficou claro a forte persistência da pecuária e seu peso para a economia local. Mas em 1899 o café respondeu por 62% da arrecadação de impostos sobre a produção agropecuária[204]. Era uma das localidades que, embora a 30 quilômetros da estação de Fama na Muzambinho, escoava parte de sua produção pela Mogiana, como veremos no capítulo 3. Na primeira década do XX, o produto se consolidou e movimentava a economia local com intensidade.

> O município de Santo Antônio tem 3.250 alqueires de cafezais, produzindo 487.500 arrobas; exporta anualmente 15.000 reses; possui excelente e farta criação de gado suíno, cavalar e lanígero, cultura de fumo e cereais; 16 usinas de beneficiar café, uma fábrica de tecidos, 14 engenhos de serrar madeira, duas ferrarias e três selarias; sua importação é de cerca de 1.000 contos de réis[205].

Até aproximadamente 1910 surgiram diversas casas e agentes comissários de café, que intermediavam a comercialização do produto nas praças exportadoras. Foi um caso do que poderíamos chamar de disseminação precoce da atividade cafeicultora, para além da porção sul mineira mais próxima de São Paulo. Entretanto, na maioria das vezes essas casas comissárias eram filiais de outras da cidade do Rio de Janeiro, que apenas revendiam a produção para as grandes casas exportadoras. A maioria dos agentes físicos nem mesmo estavam envolvidos em atividades ligadas à produção ou beneficiamento de café[206]. Foi apenas em meados de 1920, já fora de nosso recorte cronológico, que o capital ligado ao café em Machado transbordou de maneira mais sólida para outras atividades, a exemplo do Banco Machadense de 1921 e a Estrada de Ferro Machadense, da mesma década. Ambos os empreendimentos foram materializados por pessoas ligadas diretamente à produção e comercialização de café no município[207].

Voltando à citação do Almanaque sobre a localização do café, nos resta falar sobre o município de Jaguari. Esta comarca correspondia a boa parte do extremo sul mineiro, que se limita a São Paulo pela Serra da Mantiqueira. Era composta principalmente pelas localidades

---

[203] Bernardo Saturnino da Veiga. *Almanaque Sul-Mineiro...*, 1884, p.232.
[204] Maria Lúcia Prado Costa. A cafeicultura machadense, 1899 – 1912: uma análise da ação econômica e política dos principais fazendeiros e dos agentes de café. Paraguaçu: Fundação 18 de março, 1997.
[205] Nelson Senna. *Anuário de Minas Gerais...*, 1906, p. 117.
[206] Maria Lúcia Prado Costa. A cafeicultura machadense..., 1997.
[207] Homero Costa. *Contribuição à História de Machado.* Machado, MG: Serviço de Educação e Cultura da Prefeitura Municipal de Machado/Editora São Vicente, 1976.

de Jaguari, atual Camanducaia (sua sede), Extrema e Cambuí. Possuía laços estreitos com São Paulo, apesar de também praticar a exportação para a Corte. Não está dentre as localidades que fazem parte do nosso recorte espacial para o caso das estradas de ferro sul mineiras, pois não chegou a contar com estrada de ferro em nenhuma de suas freguesias. É muito provável que raramente chegasse a usar algum caminho de ferro das três companhias para movimentar suas mercadorias e passageiros, embora a 1ª seção da Sapucaí, de Soledade a Sapucaí, estivesse relativamente próxima, principalmente as estações entre Itajubá e Pouso Alegre. Mas também, como já dito, muito próximo da fronteira paulista, especificamente da cidade de Bragança, que até 1910 era o ponto terminal da Estrada de Ferro Bragantina. Foi inaugurada em agosto de 1884, apenas 2 meses após a inauguração da Minas e Rio. Extrema fica a 26 e Camanducaia (Jaguari) a 54 quilômetros de Bragança Paulista. Embora com um peso maior no café já antes de outras porções sul mineiras, a criação de gado e plantio de fumo também tinham grande importância e eram largamente exportados. Segundo Nelson Senna, não só estas três cidades mencionadas utilizariam a estação, mas também uma parte de São José do Paraíso e até mesmo Pouso Alegre[208]. Já em 1884, o Almanaque indicou para a sede do município que "a cultura do fumo, que se exporta para a corte, é a mais usada, cultivando-se também café, de que já há cerca de 100.000 pés"[209]. Da mesma forma "exporta-se igualmente gado e toucinho". Para a freguesia de Cambuí o relato é que "cultiva-se café, cana e fumo, exportando-se muito gado e porcos para S. Paulo e para a corte"[210]. Logo à frente destaca que "é de mais de 500.000 pés a plantação de café, e apesar de serem quase todos os cafezais ainda novos a exportação anual já é de 5.000 arrobas"[211]. Isso pode ser mais um fato que vem a confirmar o caráter ainda incipiente da cafeicultura sul mineira para o período, mesmo em áreas muito próximas a São Paulo. Por último, no caso de Santa Rita da Extrema, ou Extrema, "a cultura mais usada é a do café, cuja plantação excede a 300.000 pés. Cultiva-se muita cana, cereais, pouco fumo e algodão"[212]. Outros almanaques estatísticos e anuários como o Anuário de Minas Gerais e Geografia do Estado de Minas Gerais fornecem as mesmas indicações sobre as principais exportações dessas localidades, os seus principais destinos e as vias de comunicação utilizadas. Como exemplo, o caso de Extrema acima citado e já elevada a cidade, era informado que "o comércio é ativo com o E. de S. Paulo, para o qual exporta o seu

[208] Nelson Senna. *Anuário de Minas Gerais...*, 1907, p. 121.
[209] Bernardo Saturnino da Veiga. *Almanaque Sul-Mineiro...*, 1884, p.395.
[210] Ibidem, p.400.
[211] Idem.
[212] Bernardo Saturnino da Veiga. *Almanaque Sul Mineiro...*, 1884, p.408.

café, fumo e gado.” Quanto aos transportes, “os ramais de Bragança e de Amparo das linhas paulistas são os veículos do seu comércio”[213]. Esta última fazia parte do ramal de mesmo nome, construído pela Mogiana ainda em 1875.

Outra fonte que, ainda por explorar, indica que a disseminação do café no Sul de Minas começou com mais consistência a partir de meados da segunda metade do decênio 1880 são os jornais. A partir daí começaram a aparecer os anúncios de casas comissárias de café, geralmente do Rio de Janeiro ou em estações da Pedro II, como Cachoeira, onde se encontrava com a Estrada de Ferro Norte. Ainda sim, não eram raros os anúncios para comissários em Santos[214].

Outras localidades servidas diretamente pela Sapucaí

Em Pedra Branca “o plantio de café está se desenvolvendo satisfatoriamente em todo o município, havendo já alguns cafezais formados e dando fruto abundantemente e em pouco tempo promete haver exportação abundante desse gênero”[215]. Reiteramos que, mesmo em espaços mais próximos da fronteira paulista, que a priori desenvolveram a cultura do café antes dos demais espaços, este ainda não era totalmente disseminado. Veremos no capítulo 3 que mesmo depois de 1900, na Sapucaí e até certo ponto também na Muzambinho, o embarque de médias e grandes quantidades de café tendia a se concentrar em algumas estações.

Assim como Pedra Branca, Itajubá também era servida pela Sapucaí. Para o ano de 1898/99, “os principais ramos da lavoura são: café, fumo, cana, algodão, milho, arroz e todos os mais cereais”[216]. A exportação do município “é toda feita para o Rio de Janeiro, pela Estrada de Ferro Sapucaí, que tem estação na cidade de Itajubá, pelas estradas das *Minas and Rio* e Central, sendo por essas últimas duas também a exportação para S. Paulo”[217].

---

[213] Francisco Lentz de Araujo. *Geografia do Estado de Minas Gerais e Noções de história do mesmo estado*. Belo Horizonte: Editores Paes & C., p.1907, p.356.
[214] Nesse caso, nos referimos a anúncios que começaram a aparecer com frequência, entre 1887 e 1890, nos seguintes jornais: Gazeta Sul Mineira (São Gonçalo do Sapucaí), Monitor Sul Mineiro (Campanha) e a Verdade (Itajubá). Pesquisa preliminar de iniciação científica intitulada “O café na imprensa sul mineira: décadas de 1870 a 1900”, de Carolina Messias Cação e sob a orientação do prof. Marcos Lobato Martins na Universidade Federal de Alfenas, investiga justamente o café na imprensa e alguns periódicos sul mineiros.
[215] RAPM, Vol. 3, 1898, p. 358.
[216] RAPM, Vol. 4, 1899, p. 577.
[217] Idem.

Quadro 2.2 – Exportação presumida das principais mercadorias em Itajubá, 1898-1899

Mercadoria	Itajubá	S. Caetano da Vargem Grande	Todo município
Fumo	150:000$000	100:000$000	750:000$000
Café	400:000$000	450:000$000	675:000$000
Toucinho e gado suíno	200:000$000	200:000$000	400:000$000
Milho	50:000$000	60:000$000	150:000$000
Feijão	20:000$000	-	-
Cereais	-	60:000$000	150:000$000
Galinhas	30:000$000	-	-
Gado vacum	-	20:000$000	50:000$000

Fonte: RAPM, Vol. 4, 1899, p. 578 e 584. Existiam ainda os distritos de Pirangussú e Soledade de Itajubá. O valor total do fumo, que parece superestimado, está de fato próximo da realidade, pois o artigo do mesmo autor publicado no Anuário de Nelson Senna de 1907 indica que a sua exportação presumida esteja em torno de 600 contos. O café, este sim, apresenta inconsistência de informações.

O quadro acima nos serve mais como mapa de produção e exportação para o município de Itajubá, do que como real dimensão de valores para cada item, pois as distorções de dados são claras. Mas reforça a tese da diversificação produtiva, mesmo na virada para o XX, ao mesmo tempo em que deixa evidente a equivalência entre a exportação tradicional (fumo) e a ascendência da nova (café), embora pareça que este último esteja concentrado na freguesia de São Caetano. Pelas fontes, é quase unânime que Itajubá (inclusive distritos) tivesse uma das economias mais vigorosas na região. O movimento de mercadorias em suas estações e o desenvolvimento de alguns serviços urbanos antes de 1910 o provam.

Por último, Santa Rita do Sapucaí, que em 1907 “exporta muito café, cereais e gado”[218]. Juntamente com Ouro Fino e Jacutinga (já relacionadas anteriormente), as estações destes três municípios servidos pela Sapucaí correspondiam a mais de dois terços do embarque de café.

Outras localidades servidas direta e indiretamente pela Muzambinho

Além de Areado, Fama e Varginha eram aquelas que registravam maior embarque de café na Muzambinho. As duas primeiras eram município de Alfenas. Segundo o Almanaque de 1884, em Areado “não há campos, e as matas têm nos altos as melhores condições para o

[218] Nelson de Senna. *Anuário de Minas Gerais*...1907, p. 301.

plantio de café, que é a cultura mais usada...já a exportação para Santos (por Casa Branca) aproxima-se anualmente de 20.000 arrobas”[219]. A estação de Fama era em parte utilizada para embarque de mercadorias provenientes de Machado. Já Varginha, emancipou-se de Três Pontas em 1882. Três Pontas, assim como Machado, também possuía produção cafeeira de vulto “precoce”, e apesar de contar com duas estações em seu município, ambas estavam longe do núcleo urbano sede. Assim como Machado, depois de 1920 foi que a cidade contou efetivamente com ramal férreo, custeado por produtores locais de café. Mas para o caso específico de Varginha, “os principais ramos da lavoura são o café, a cana e o fumo”[220]. “A exportação é feita para o Rio de Janeiro e S. Paulo. Tem-se aumentado muito o cultivo de café. Tem diminuído o de gêneros alimentícios, encarecendo o seu valor. Atribui-se ao desenvolvimento da lavoura do café e à falta de braços”[221]. Sendo esta estação a que mais receitas gerava na Muzambinho, “constituindo em café, gado vacum e suíno, pode-se avaliar a exportação anual do distrito em 500 contos e a do município em 1.200:000$000”[222]. E isso vale para os respectivos distritos, Carmo da Cachoeira e Pontal, atual Elói Mendes. Embora possuíssem atividades de criação para exportação, assim como os derivados toucinho e queijos, já havia produção cafeeira. Para a primeira “o café, a cana-de-açúcar, cereais e fumo, são as culturas mais usadas no Carmo da Cachoeira. Em 1886, a plantação de café já era calculada em cerca de 400.000 pés. Era essa a primeira cultura do distrito[223]. No Pontal, “cultivavam-se, além dos cereais, muito café, cana e fumo, sendo então de mais de 200.000 pés a plantação de café, de que se exportaram em 1885 cerca de 6.000 arrobas”.[224]

Por último, Boa Esperança. Já constituído como município no marco inicial de nosso recorte, além de cereais, “cultiva-se cana em larga escala, e depois algodão para consumo local, e café, que começa a desenvolver-se, contando-se já cerca de 50.000 pés. Cria-se e engorda-se muito gado e porcos para exporta-se para a corte. Está bastante desenvolvido o fabrico de queijos”[225]. Na freguesia de Espírito Santos dos Coqueiros, atual Coqueiral, “a cultura mais usada é a da cana, sendo desenvolvida a de cereais e café, e plantando-se também fumo e algodão...A plantação de café anda por 200.000 pés, e dela já se exporta 6.000 arrobas”[226]. Havia também a criação e engorda de gado bovino e suínos, “sendo a exportação

[219] Bernardo Saturnino da Veiga. *Almanaque Sul Mineiro...*, 1884, p. 207.
[220] RAPM, Vol. 4, 1899, p. 617.
[221] Idem.
[222] RAPM, Vol. 4, 1899, p. 618.
[223] Nelson de Senna. *Anuário de Minas Gerais*...1909, p. 1106.
[224] Ibidem, p. 1107.
[225] Bernardo Saturnino da Veiga. *Almanaque Sul Mineiro...*, 1884, p. 168-169.
[226] Ibidem, p. 174.

anual de 3.000 reses e 1.000 arrobas de toucinho”[227]. No final da década seguinte, Boa Esperança já produzia café para exportação. “Há nesta freguesia 40 cultivadores de café que já exportam para o mercado Rio de Janeiro número superior a 30 mil arrobas desse produto, oferecendo uma renda líquida de 200 contos de réis”[228].

O Sudoeste

Uma outra região que não está dentre aquelas servidas pelas ferrovias que são nosso foco é o sudoeste mineiro, envolvendo cidades como Passos, São Sebastião do Paraíso, Monte Santo, Guaranésia, Guaxupé e Muzambinho, embora a primeira ainda se baseiasse principalmente na criação e engorda de gado que provinha do sul de Goiás, parte do Mato Grosso e Minas[229]. Mas todas elas foram interligadas por ramais da Mogiana construídos em solo mineiro entre 1912 e 1921, cujos os trechos foram originados a partir de concessões ferroviárias sul mineiras, originalmente da Minas e Rio e depois da Muzambinho[230]. As exceções foram o ramal de Guaxupé, cuja única estação mineira foi aberta em 1904, que partia de território paulista, e a Estrada de Ferro São Paulo Minas, que partia da estação de Bento Quirino, município de São Simão e linha tronco da Mogiana, e chegou em São Sebastião do Paraíso através de três estações, construídas entre 1910 e 1911. Ligou esta cidade a Ribeirão Preto. Segundo dados de Nelson Senna, “S. Sebastião do Paraíso, Monte Santo, Passos e S. Rita de Cássia são os quatro maiores e mais importantes cafeeiros e pastoris do extremo Sul de Minas, no vale do Rio Grande”[231]. Mais à frente, “terminada a colheita de café da safra de 1906, foi calculada ela em 800.000 arrobas aproximadamente no município de Muzambinho”[232], lembrando que nessa época Guaxupé ainda era distrito da cidade. No caso deste último, “é o café a principal cultura do distrito, seguindo-lhe a cana e depois o fumo e o algodão”[233].

Lavras

Outra porção sul mineira que até 1910 teve aparente peso na exportação de café foi a

[227] Idem.
[228] RAPM, Vol. 3, jan-mar de 1898, p. 426.
[229] Nelson de Senna. *Anuário de Minas Gerais*...1907; Antonio Grilo. *Tocaia no Fórum: violência e modernidade*. Bauru, SP: Edusc, 2012.
[230] Vasco de Castro Lima. *A Estrada de Ferro Sul de Minas*..., 1934.
[231] Nelson de Senna. *Anuário de Minas Gerais*...1907, p. 423
[232] Ibidem, p. 425
[233] Nelson Senna. *Anuário de Minas Gerais*, 1909, p. 691.

de Lavras, servida pela Oeste de Minas. A sede do município e os distritos de São João Nepomuceno, Ribeirão Vermelho e Perdões, todos eles com estações na Oeste, com exceção de Nepomuceno, registraram significativo embarque do produto em 1907, segundo dados de Rodolpho Jacob. Nepomuceno, além de cana e cereais, tinha "plantação do café superior a 100.000 pés"[234]. No caso de (Bom Jesus dos) Perdões, o Almanaque de 1884 indicou que "anualmente exporta-se de 8.000 arrobas de fumos, 5.000 de açúcar, 4.000 de toucinho e 200 rezes"[235], além de já cultivar algum algodão e café. Mas no final da década seguinte, segundo artigo de revista do APM de 1898,

> Outrora passava ele por ser uma dos mais férteis em cereais, de todo o Sul de Minas; exportava feijão, toucinho, farinha, aguardente, fumo, e, que iam abastecer os mercados de S. João del Rei, Rio de Janeiro; atualmente, Perdões importa da Capital Federal os gêneros de Primeira necessidade, limitando-se a exportar cerca de vinte e cinco mil arrobas de café, e cinco mil arrobas de fumo. A única indústria explorada é a pastoril – engorda de gado – esta mesmo em não avultada escala"[236].

Pesquisas recentes acusam o início do plantio de café nas freguesias de Lavras antes de 1890, o que corrobora as fontes apresentadas[237].

Poços de Caldas e Guaxupé

Por que separamos ambos os locais em um mesmo subitem? Porque foram as primeiras estações da Mogiana em solo mineiro, 1886 e 1904 respectivamente. Veremos no terceiro capítulo que, uma vez como ponta de ramal, tenderam a absorver parte de potenciais exportações da Muzambinho e Sapucaí.

Poços de Caldas consistia em estância hidromineral e região plantadora de café quando se inaugurou a estação da Mogiana em 1886. Há indicações de uma presença precoce do café para o início do último quartel do XIX nessa porção sul mineira, principalmente na região de Andradas (antiga Caracol) por volta de 1870. Carlos Rovaron e o seu estudo sobre a Caldeira Vulcânica de Poços de Caldas[238], ao analisar as rotas da chamada Estrada Samambaia

---

[234] Bernardo Saturnino da Veiga. *Almanaque Sul Mineiro...*, 1884, p. 597.
[235] Idem, p. 592.
[236] RAPM, Ano 3, Fascículo 2, abr-jun de 1898, p. 737.
[237] Dissertação de mestrado em andamento, na FFLCH/USP, de Eduardo José Vieira, intitulada "Lavras nas décadas finais da escravidão (1870 e 1880)".
[238] Carlos Eduardo Rovaron. *Ocupação da região da caldeira vulcânica de Poços de Caldas-MG...*, 2009.

e seu paulatino abandono quando da chegada da Estrada de Ferro Mogiana na região, discutiu o desmembramento do município de Caldas (criado em 1839), e que abarcava cidades como Alfenas, Muzambinho, Poços de Caldas e Machado. O minifúndio se tornou predominante neste espaço, e o café se espalhou com relativa rapidez em suas imediações.

Um artigo da RAPM de 1896, dentre outras coisas, tentou justificar sobre o suposto rápido desenvolvimento da vila de Poços de Caldas, sendo que o destaque ficou por ser ponta do Ramal da Mogiana, o clima e altitude agradável (aproximadamente 1200 metros), ou mesmo as águas minerais e termais. E acima de todas elas se afirma: "tudo isto vale sem dúvida; mas para nós outros o que vale mais é a vizinhança de S. Paulo, cujo enorme progresso transbordou para aqui: os fizeram de Poços a sua Petrópolis"[239]. Para esse ano a renda orçada era de 40 contos, reconhecida como relativamente baixa, e de fato o era. Como comparação, a de Ouro fino em 1899 ficou em 123 contos, posição que a deixava como a 14ª no estado[240]. Quanto à agricultura local, referiu-se que o campo "ao demais belas matas, que são aproveitadas para o cultivo de cereais e o plantio do café"[241]. Mais um pouco à frente, frisou que "infelizmente, por causa da escassez do braço, o cultivo de cereais tende a diminuir; todos querem plantar e colher café"[242]. Por outro lado, o autor afirmou: "como se vê, em que pese ao nosso progresso, em Poços de Caldas está quase tudo por fazer: não temos ruas e praças que prestem; não temos serviços de águas e esgotos; não temos iluminação pública"[243]. A estrutura urbana da Vila ainda era frágil, apesar das exportações, ferrovia e do turismo. Alguma produção derivada da pecuária também subsistia, como toucinho e couros. Entretanto, a comarca de Caldas, a qual pertencia Poços, ainda era vista como região de pecuária.

> A terra do leite, nós importamos queijos e manteiga, e ninguém ainda cuidou de montar aqui uma fábrica de laticínios!E por que tudo isso? Em primeiro lugar por causa do café e do exemplo de São Paulo: o café rendia muito e dava para tudo, e por isso todo o mundo quis ser cafelista, abandonando por completo a indústria pastoril e todas as culturas peculiares a esta abençoada zona. Em segundo lugar, por falta de instrução técnica...Em terceiro lugar, por incúria e falta de orientação dos nossos governos, que, em vez de virem em auxílio à lavoura, dando-lhes fretes e mercados, consome a vida a fazer politicagem e a aumentar os impostos existentes, sem cuidar de criar

[239] RAPM, abr-jun de 1896, p. 203.
[240] Monitor-Sul Mineiro, 16/07/1899.
[241] RAPM, abr-jun de 1896, p. 204.
[242] Ibidem, p. 205.
[243] Ibidem, p. 208.

fontes novas de produção[244].

O artigo ainda relatou sobre a tentativa de um produtor local que, em 1901, tendo plantado milho e feijão que abastecesse o mercado, quis exportá-los para Mogi Mirim e Campinas pela Mogiana, “mas não pôde porque o frete da Mogiana era proibitivo, não se falando no imposto mineiro, que concorria ainda para agravar a situação. E pois o milho e o feijão foram atirados aos porcos ou apodreceram nas tulhas”[245]. Para o ano de 1907 a informação é que Poços de Caldas “exporta café, cereais, vinhos, laticínios”[246], além de ser também “dotada de excelentes serviços de higiene urbana (esgotos, luz elétrica, água potável, jardins, parque, cassino, termas, hotéis, passeios, avenidas, etc.)”[247]. Aparentemente, em aproximadamente 10 anos Poços vivenciou um processo de urbanização relativamente acelerado.

Guaxupé foi a segunda cidade mineira a ser servida diretamente pela Mogiana, ao ter sua estação erigida em 1904. Muito próxima da fronteira, era um centro comercial regional relativamente importante. Guaxupé era sede de uma recebedoria, que segundo o Almanaque Sul Mineiro para 1884 rendia 20 contos anuais[248]. Além disso, “cultiva-se muito o café, principal cultura da freguesia, seguindo-se-lhe a cana e depois fumo e algodão”[249]. Em 1884, a lista de fazendeiros do lugar, num total de 25, era daquelas em que os “que plantam café” eram a maior proporção, sendo 18, ou 72% do total.

[244] RAPM, Ano 8, Nº 3, 4, jul-dez de 1903, p. 807-808.
[245] Ibidem, p. 808.
[246] Nelson Senna. *Anuário de Minas Gerais*, 1907, p. 275.
[247] Idem.
[248] Bernardo Saturnino da Veiga. *Almanaque Sul Mineiro...*, 1884.
[249] Ibidem, p. 363.

Quadro 2.3 – Engenhos de beneficiar café no Sul de Minas em 1910

Município	Quantidade	Município	Quantidade
Alfenas	1	Monte Santo	19
Cabo Verde	7	Muzambinho	13
Campanha	1	Pedra Branca	2
Carmo do Rio Claro	7	São Caetano da Vargem	2
Guaranésia	14	São Gonçalo do Sapucaí	2
Itajubá	4	Santa Rita de Extrema	2
Jacuí	2	São Sebastião do Paraíso	3
Jacutinga	4	Três Pontas	3
Lavras	12	Varginha	2
Machado	9	Vila Nova de Rezende	1

Fonte: Rodolpho Jacob. *Minas Gerais no XXº Século...*, 1911, quadro 86. Elaboração do autor. De um total de 716 no referido quadro, o quantitativo de 111 representa apenas 15,5% dos engenhos de café no Sul de Minas. Dados de alguns locais sabidamente cafeeiros, como Ouro Fino, não estão disponibilizados, o que, em teoria, poderia elevar esse índice. Entretanto, também não há dados para municípios de outras regiões, como Juiz de Fora na Mata. Assim, provavelmente, o índice não sofreria alterações significativas. Outro ponto importante é que parte dos engenhos de beneficiamento possivelmente estavam localizados em pontos fora do estado. Igualmente relevante é que o engenho não estava necessariamente na sede do município, podendo ser um distrito seu. É o caso de Alfenas, onde o engenho estaria localizado em Fama, segundo dados do quadro 91 (diversas industrias estabelecidas nos municípios mineiros).

Segundo dados de Rodolpho Jacob, da safra 1909-1910 (no limite de nosso recorte cronológico), os principais municípios cafeeiros seriam São Sebastião do Paraíso, Guaranésia, Monte Santo, Ouro Fino, Jacutinga, Santa Rita do Sapucaí, Varginha, Muzambinho, Alfenas, Machado, São Gonçalo do Sapucaí e Três Pontas. O quadro abaixo mensura a produção por local, embora não haja dados para Varginha, Três Pontas e Alfenas (neste caso principalmente Areado). Possivelmente há dados incompletos para alguns locais, mas é possível se ter uma ideia dos lugares em que o café estava concentrado.

Quadro 2.4 Produção estimada de café em algumas localidades sul mineiras, 1909-1910

Localidade	Sacas de 60 kgs	Localidade	Sacas de 60 kgs
São Sebastião do Paraíso	187500	Jacutinga	87500
Monte Santo	125000	Botelho, Caldas e Campestre	40000
Guaranésia	125000	Muzambinho	37500
Guaxupé	100000	Caracol e Santa Rita	37500

Fonte: Rodolpho Jacob. *Minas Gerais no XXº Século*...1911, p. 56.

Se por um lado não há informações sobre outras localidades sabidamente cafeeiras, e em alguns casos dados incompletos como já alertamos, por outro lado esta estimativa de produção vai ao encontro dos dados de Cristiano Restitutti e das indicações de Nelson Senna que explicitamos acima, quando nos referimos ao sudoeste. Este autor colocou justamente São Sebastião do Paraíso e Monte Santo como os principais municípios cafeeiros. Já mostramos também que, em 1910, estava em construção uma ferrovia que ligou São Sebastião a Ribeirão Preto. O quadro 2.3, que localiza engenhos de café por município, faz todo o sentido quando cruzados com estas fontes e indicações, pois Monte Santo e Guaranésia possuíam a maior quantidade de engenhos.

2.4 As águas e a política

Julgamos ser relevante, ainda que de forma breve, frisar outros dois pontos do quadro sul mineiro na passagem do XIX para o XX. Ambos são importantes por permearem o desenvolvimento da região no período. São eles: as futuras estâncias hidrominerais e a latente participação política sul mineira.

Poços de Caldas na ponta da Mogiana, São Lourenço na Minas e Rio, Lambari e Cambuquira na Muzambinho, e Caxambu na Sapucaí eram as principais localidades que, antes mesmo da chegada das ferrovias, possuíam fontes de águas minerais de conhecida propriedade medicinal, e que paulatinamente tentaram explorar isso com um viés turístico. Esta era, inclusive, uma das justificativas de autoridades locais para que se implantassem os trilhos na região. Contudo, na maioria das vezes, estas vilas e cidades não possuíam infraestrutura urbana mínima, e nem mesmo ofereciam serviços adequados de cidades turísticas[250]. Foram dificuldades que enfrentaram mesmo após a chegada dos trilhos, pois faltavam ainda aos locais uma estrutura adequada aos visitantes, "que ofereçam o conforto indispensável aos doentes que, além do clima, procuram alívio aos seus sofrimentos, no uso metódico destas águas"[251].

[250] Cristiane Maria Magalhães. "Medicina entre flores na Belle Époque do sul mineiro: os jardins paisagísticos nas cidades das águas". Em: Alexandre Macchione Saes e Marcos Lobato Martins. *Sul de Minas em transição...*, 2012. Francislei Lima da Silva. ""Ubi sunt thermominerales fontes, ibi salus": Onde houver fontes termominerais, encontra-se saúde. A edificação das cidades de águas virtuosas do Lambari, Cambuquira e Caxambu como estâncias hidrominerais". I*I Congresso Internacional UFES/XVII Simpósio de História da UFES.* 2009.

[251] Relatório da diretoria apresentado aos acionistas da Cia. Estrada de Ferro Muzambinho de 1895, publicado no DOU em 26/11/1895, p. 14.

Isso não quer dizer que todos estes lugares não desenvolveram outras atividades, mas foi pelo suposto benefício das águas minerais que elas ficaram conhecidas, inclusive com patrocínio do próprio estado. Apesar da criação de porcos e cultivo de cana, café, cereais e principalmente fumo, que chegavam a ser exportados, Águas Virtuosas do Lambari ficou conhecida pela diversidade de suas fontes minerais. Américo Werneck, ex-prefeito de Belo Horizonte, planejou toda uma cidade balneário aí. A colônia estatal de Nova Baden, com imigrantes alemães, foi iniciativa neste sentido, embora sem muito sucesso. A Freguesia de São Sebastião do Cambuquira, com produção mais modesta, mas com alguma exportação de derivados da cana, também possui fontes de águas minerais que ficaram conhecidas pelas tão propaladas propriedades medicinais[252]. Todas as autoridades e administradores destes locais (que eram indicados pelo governo estadual) intentavam em dotá-las de serviços urbanos adequados, modelá-las com jardins, parques e paisagismo típico das estâncias europeias, tudo embalado pelo clima de sanitarismo e *belle époque* que se vivia[253].

A outra face da questão das cidades das águas é a exportação de água mineral, que embora fosse exportada desde a inauguração da Minas e Rio, tomou algum vulto depois de 1900. Desde 1890, Bernardo Saturnino da Veiga, o mesmo autor do jornal Monitor Sul Mineiro e dos Almanaques Sul Mineiros, e sua família obteram um concessão para para exploração das fontes, através da empresa Companhia das Águas Minerais de São Lourenço. Devido a crises financeiras a companhia foi dissolvida em 1895, e a partir de 1905, exatamente o ano em que há aumento vertiginoso de exportações de água, a exploração em São Lourenço mudou de direção. Afonso Noronha França adquiriu as propriedades e expandiu consideravelmente as atividades, como aquisição de novo maquinário e aumento físico dos prédios da empresa[254]. Com sua morte em 1908 houve um nova fase de declínio, sem contudo encerrar as atividades exploratórias. Este ano também coincidiu com a baixa de exportação de água mineral na Minas Rio. Na maior parte do decênio havia uma única empresa que explorava as águas minerais de Caxambu, Cambuquira e Lambari[255], três das cidades estâncias hidrominerais no Sul de Minas, sendo as duas últimas no Ramal de Campanha da Muzambinho.

Entretanto, havia ainda Araxá, Contendas (povoado e hoje distrito de Conceição de

[252] Bernardo Saturnino da Veiga. A*lmanaque Sul Mineiro...*, 1874 e 1884.
[253] Cristiane Maria Magalhães. “Medicina entre flores...”, 2012.
[254] Disponível em: http://biblioteca.ibge.gov.br/ Consultado em 27/04/2012.
[255] Nelson C. Senna. *Anuário de Minas Gerais...*1909, p. 370

Rio Verde) Poços de Caldas e São Lourenço[256]. As três últimas no Sul de Minas, sendo Poços servida pela Mogiana e Contendas e São Lourenço servidas pela Minas e Rio desde 1884. Esta última, com produção aproximada de 100 caixas diárias, a colocava no mesmo nível de Caxambu[257].

Tabela 2.4 – Exportação das águas de Caxambu, Lambari e Cambuquira, 1901 a 1907 (caixas com 48 garrafas cada)

Ano	Caxambu	Lambari e Cambuquira
1901	21704	11444
1902	13901	8722
1903	17504	9515
1904	11288	6552
1905	18016	5926
1906	20917	-
1907	20752	10023

Fonte: Rodolpho Jacob. *Minas Gerais no XXº século*, 1911, p.203.

Na questão política, a participação sul mineira nas arenas é um ponto já conhecido por vários autores[258]. A ideia geral é que desde o começo da república os políticos sul mineiros se apoderaram do executivo estadual, após terem se disseminado no legislativo no Império e mesmo alguns cargos executivos no governo central. Teriam construído uma aliança com os políticos da região central do estado (antigo centro do poder político), em detrimento dos políticos da Zona da Mata. Alguns dos principais expoentes foram Silviano Brandão, Venceslau Brás, Júlio Bueno (cunhado de Silviano) Brandão, Francisco Sales e um pouco mais tarde Delfim Moreira. Silviano, o principal líder do grupo, foi governador e vice-presidente eleito com Afonso Pena, falecendo antes da posse. Em 1892, quando já era senador, reuniu um bloco oposicionista ao levante separatista de Campanha[259]. Este grupo, em troca de apoio político ao governo estadual e federal, angariou favores e recursos públicos aos seus aliados internos, como foi o caso das estradas de ferro. Movimentos oposicionistas eram isolados e enfraquecidos, eventualmente com algum radicalismo. O caso mais famoso foi "a

[256] Nelson C. Senna. *Anuário de Minas Gerais*...1906, p. 107.
[257] Nelson C. Senna. *Anuário de Minas Gerais*...1907.
[258] John D. Wirth. *O fiel da balança*..., 1982. Vera Alice Cardoso Silva. "O significado da participação dos mineiros...", 1982. Cláudia Maria Ribeiro Viscardi. "Elites políticas mineiras na Primeira República Brasileira: um levantamento prosopográfico". *Primeiras Jornadas de História Regional Comparada.* Porto Alegre: FEE, 2000.
[259] John D. Wirth. *O fiel da balança*..., 1982.

tocaia do fórum" de Passos de 1909, onde um grande "partido lavourista" inconsonante com o governo estadual, quase foi eliminado pelo próprio aparato oficial, com o aval do governador recém-eleito Venceslau Brás, que tinha interesses pessoais na querela[260].

Maria Lúcia Prado Costa refutou a ideia da hegemonia centro sul ter sido um dos motivos para o surgimento e expansão das ferrovias no Sul de Minas[261]. Para a autora, o ápice da participação política sulina, a partir de 1897/1898 com a eleição de Silviano como governador, coincidiu justamente com a paralisação da expansão ferroviária da Muzambinho e Sapucaí, que apenas ao final da década seguinte foi que a retomaram. Por outro lado, acreditamos que estes políticos, até mesmo pelos cargos que já ocupavam, como o próprio Silviano que era secretário do interior de Afonso Pena entre 1892 e 1894, certamente estavam em posição de canalizarem recursos necessários aos seus interesses. Para além das manobras e disputas internas, assim como se deu o jogo para a projeção no cenário federal, vale destacar que foi entre 1890 e 1910 que choveram recursos nas estradas de ferro sulinas, com alguns hiatos em anos de crise. Vimos nos quadro e tabelas ao final do capítulo 1 que nossas ferrovias foram "agraciadas" com fartas verbas públicas.

Quadro 2.5 – Participação de alguns políticos sul mineiros em cargos estaduais e federais

Político	Principais cargos	Período	Origem
Joaquim Delfino Ribeiro da Luz	Governador e Ministro da Justiça, Marinha e Guerra	1857 e 1860; 1872-1875; 1885-1887; 1887-1888	Cristina
Francisco Silviano de Almeida Brandão	Governador e Vice-presidente eleito	1898-1902	Silvianópolis
Francisco Antônio de Sales	Governador e Ministro da Fazenda	1902-1906; 1910-1913	Lavras
Júlio Bueno Brandão	Vice-governador e Governador	1906-1908; 1908-1909 e 1910-1914	Ouro Fino
Venceslau Brás Pereira Gomes	Governador, Vice-presidente e Presidente	1909-1910; 1910-1914; 1914-1918	Brasópolis
Delfim Moreira da Costa Ribeiro	Governador, Presidente e Vice-presidente	1914-1918; 1918-1919; 1919-1920	Cristina
Francisco Álvaro Bueno de Paiva	Senador Federal e Vice-presidente	1911-1923; 1920-1922	Andradas

O cargo de governador e respectivo vice em Minas era chamado de presidente de província e depois presidente estadual. Silvianópolis corresponde a antiga Santana do Sapucaí, então freguesia de Pouso Alegre na época do nascimento de Silviano, que faleceu antes de assumir o mandato de vice.

[260] Antonio Grilo. *Tocaia no fórum...*, 2012.
[261] Maria Lúcia Prado Costa. *A Cia. Da Estrada de Ferro Muzambinho...*, 1996.

Brasópolis corresponde a São Caetano da Vargem Grande, ex-freguesia de Itajubá. Delfim Moreira faleceu no meio do mandato de Vice-Presidente, sucedido por Bueno de Paiva. Andradas corresponde à antiga São Sebastião do Jaguari, depois Caracol, ex-freguesia de Caldas.

Em um período de 20 anos, de 1898 a 1918, a presidência estadual mineira teve um sul mineiro em todos os mandatos, ininterruptamente. E é quase desnecessário lembrar que, todos eles ocuparam postos no executivo estadual e legislativos estadual e federal antes de atingirem os maiores cargos, como deputado, senador e secretário. Não é de se admirar que neste período a região apresentou um dos maiores índices de desenvolvimento no estado, embora também acompanhado de crescimento econômico.

2.5 Apêndice : a mão de obra trabalhadora e a imigração no Sul de Minas

É provável que este ponto tenha sido o mais difícil de incluir em nossa dissertação. Como adiantamos na introdução, não havia qualquer plano, mesmo que fosse um pequeno apêndice. Mas como negligenciar por completo um tema que a quase todo momento emergiu em várias fontes? No nosso caso, tais fontes com as respectivas referências se concentram no período de 1892/1909. Aí, segundo Norma de Goés Monteiro, a entrada de imigrantes no estado foi uma tentativa de resposta à falta de braços na lavoura, principalmente na Zona da Mata e Sul, que também eram as duas principais regiões cafeeiras[262]. E é praticamente aqui que delimitamos nosso escopo: a partir das informações destas fontes, apenas pontuamos em diferentes lugares da região as indicações sobre a situação dos trabalhadores agrícolas, e principalmente se a imigração foi relevante, e onde tal imigrante estava localizado, geograficamente e em qual setor. Antes de tudo, apresentaremos a relação dos núcleos coloniais que possuíam estações em nossa região[263].

[262] Norma de Goés Monteiro. *Imigração e colonização em Minas (1889-1930)*. Belo Horizonte: Imprensa Oficial, 1973.

[263] Para a discussão sobre a mão de obra em Minas no XIX e começo do XX, além das já citadas neste capítulo: Emília Viotti da Costa. *Da senzala à colônia.* São Paulo: Editora Unesp, 1998. Douglas Cole Libby. *Transformação e trabalho em uma economia escravista: Minas Gerais no século XIX. S*ão Paulo: Brasiliense, 1988. Ana Lanna. *Organização do trabalho livre na Zona da Mata Mineira: 1870-1920.* Campinas: UNICAMP/IFCH/NEPO. Estudos mais recentes têm se ocupado da questão regional, inclusive do Sul de Minas: Maria Lúcia Prado Costa. *Fontes para a História Social do Sul de Minas: os trabalhadores de Paraguaçu e Machado (1850-1900)*. Belo Horizonte: Fundamar (Fundação 18 de Março), 2002. Daniel do Val Cosentino. *Um múltiplo de transações: a transição do trabalho escravo para o trabalho livre em Minas Gerais.* Dissertação de Mestrado. Campinas: UNICAMP/Instituto de Economia, 2006. Fábio Francisco de Almeida Castilho. *Entre a locomotiva e o fiel da balança: a transição da mão de obra no Sul de Minas (1870-1918).* Dissertação de Mestrado. Juiz de Fora: UFJF, 2009.

Em duas ocasiões, antes mesmo da criação da maioria dos núcleos coloniais, temos notícia sobre desembarque de imigrantes em nossas ferrovias. Na Minas e Rio foram 408 para o ano de 1888. Parte deles, provavelmente, são aqueles que se estabeleceram em Varginha no mesmo ano. Em Três Corações, ponto terminal da Minas e Rio, houve durante algum tempo uma hospedaria de imigrantes, certamente inaugurada com a estrada de ferro[264]. O outro relato sobre desembarque ocorreu na Sapucaí em 1897, onde 770 imigrantes italianos "se localizaram entre as estações de Itajubá e Silviano Brandão"[265]. Possivelmente, boa parte deles se estabeleceram na colônia de Francisco Sales em Pouso Alegre. Na estação de Soledade, entroncamento da Minas e Rio com a Sapucaí, funcionou por algum tempo outra hospedagem para imigrantes[266]. Em nosso recorte quatro colônias foram criadas, três estaduais e a federal de Ouro Fino. Aparentemente, todas elas procuravam minimizar os efeitos da falta de mão de obra na região, e em pelo menos duas delas, Itajubá e Ouro Fino, é evidente que o destino deveria ser a lavoura do café. No caso de Nova Baden, no município de Águas Virtuosas (Lambari), a iniciativa foi capitaneada por Américo Werneck e seu grande projeto para o local. Criada no ano de 1900, o mesmo era secretário estadual de agricultura e o governador era o próprio Silviano Brandão[267].

Quadro 2.6 – População e produção de alguns núcleos coloniais mineiros em 1907

Núcleo	Cidade	População	Produção
Rodrigo Silva	Barbacena	1316	247:891$000
Nova Baden	Lambari	213	19:674$000
Francisco Sales	Pouso Alegre	201	12:168$000
Américo Werneck	Belo Horizonte	175	11:286$500
Afonso Pena	Belo Horizonte	154	34:418$000
Bias Fortes	Belo Horizonte	149	60:575$000
Carlos Prates	Belo Horizonte	125	26:658$100
Adalberto Ferraz	Belo Horizonte	85	4:624$000

Fonte: Nelson Senna. *Anuário Estatístico de Minas Gerais...*, 1907, p. 467.

[264] Maria Lúcia Prado Costa. *Fontes para a História Social do Sul de Minas*..., 2002.
[265] Vasco de Castro Lima. *A Estrada de Ferro Sul de Minas*...1934, p. 47.
[266] Norma de Goés Monteiro. *Imigração e colonização...*, 1973.
[267] Nelson Senna. *Anuário de Minas Gerais*...1909, p. 171.

Quadro 2.7 – Núcleos coloniais instalados no Sul de Minas até 1910

Núcleo	Município	Fundação	Ferrovia
Francisco Sales	Pouso Alegre	1893	Sapucaí
Nova Baden	Lambari	1900	Muzambinho
Itajubá	Itajubá	1907	Sapucaí
Inconfidentes	Ouro Fino	1910	Sapucaí

Fonte: Norma de Goés Monteiro. *Imigração e colonização...*, 1973. Elaboração do autor. A estrada de ferro servia aos municípios cujas as sedes estavam localizadas as colônias, não necessariamente havendo estação no próprio núcleo. Entretanto, nunca estavam a grandes distâncias das estações. A de Inconfidentes, que era a mais distante destas quatro e hoje corresponde ao município de mesmo nome, dista aproximadamente apenas 10 quilômetros da cidade de Ouro Fino.

Segundo Norma Monteiro, "entre 1907 e 1930, poucos são os imigrantes entrados em Minas que se dirigem às atividades assalariadas. A maioria deles se destina, de preferência, para os poucos núcleos organizados pelo governo"[268]. Ao mesmo tempo, segundo dados de 1894 a 1901, a maioria das entradas ocorreram nas plantações de café do Sul e Mata. E ainda segundo a autora, como o café estava em fase de expansão no sul mineiro no período, a região absorveu boa parte do pouco de imigração que adentrou em Minas. Em suma: para a autora haveria, ainda que em pequena escala, uma relação café e imigrante no Sul de Minas na virada do XIX para o XX, ao menos nos núcleos coloniais.

Já para Maria Lúcia Prado Costa, o Sul de Minas é ainda um caso a ser estudado, pois haveriam padrões diferenciados para cada localidade, visão esta que compartilhamos. Machado, por exemplo, registrou uma imigração italiana significativa, mas en Paraguaçu, a menos de 30 quilômetros e ambas antigas freguesias de Alfenas, a entrada já foi bem menor. Porém, as fontes levam a crer que imigrantes estrangeiros, trabalhadores livres nacionais e ex-escravos estavam na base da mão de obra trabalhadora sul mineira[269]. A esta afirmativa, somamos o fato de que, segundo as fontes que veremos agora, o imigrante estava principalmente no comércio. As descrições sobre fuga de braços locais para São Paulo é recorrente, embora sem padrão. Pode variar de casos esparsos a frequentes. Uma chamada de agricultor da cidade de Espírito Santo do Pinhal, publicado no jornal Gazeta Sul-Mineira, anunciava que "precisa-se de trabalhadores para a lavoura de café. Paga-se por trabalhador, 1$000 por dia e dá-se o sustento"[270]. Esta localidade é limítrofe, dentre outras, a São João da Boa Vista, Aguaí e Mogi-Guaçu. Ou seja, está muito próxima de Poços de Caldas e região,

[268] Norma de Goés Monteiro. *Imigração e colonização...*, 1973, p. 161-162.
[269] Maria Lúcia Prado Costa. *Fontes para a História Social do Sul de Minas...*, 2002.
[270] A Gazeta Sul-Mineira, Ano II, Nº 17, 21/11/1886, p. 4.

onde a situação já era outra. Em alguns casos, de fato pareceu ter havido utilização, em escala considerável, do imigrante na agricultura, inclusive no café, e para além da abrangência das regiões dos núcleos coloniais. O perfil destas seis localidades diferentes no Sul de Minas, a maioria a partir de dados de uma mesma fonte, a Revista do Aquivo Público Mineiro, revela as disparidades internas. Pouso Alto na Minas e Rio, Pedra Branca e Itajubá na Sapucaí, Varginha na Muzambinho e Poços de Caldas na Mogiana. Apenas Cambuí não era servida por via férrea, mas utilizava a estação de Bragança como vimos anteriormente.

Pouso Alto

Embora a emigração de trabalhadores na sede fosse quase nula, o distrito de Capivari (Itanhandu) teria perdido em torno de 200 pessoas nos últimos anos para São Paulo, sendo a falta de braços um grande problema. Por outro lado, os negociantes, na maioria, eram estrangeiros[271].

Pedra Branca

"Não há no município trabalhadores estrangeiros"[272]. Na sede havia 13 casas de negócio. "Desses negociantes, quatro são estrangeiros, mas naturalizados brasileiros. No distrito de São José do Alegre há oito casas de negócio, sendo três de estrangeiros italianos. No distrito de Maria da Fé têm dois negociantes brasileiros"[273]. Por outro lado a emigração para o estado de São Paulo parece ser frequente aí, "com a influência dos salários elevados, que ali se pagam"[274].

Itajubá

"Têm 29 negociantes de fazendas, sendo 16 brasileiros e 13 estrangeiros; destes, 8 portugueses e 5 italianos"[275]. Já no seu distrito de São Caetano da Vargem Grande, existiriam "alguns trabalhadores agrícolas estrangeiros, que se aplicam, de preferência, à lavoura do café, empreitando a campina por alqueire ou com o trato de meeiros na colheita. São, em sua maioria, italianos do centro e norte da Itália, aptos para o serviço, dedicados e probidosos"[276].

[271] RAPM, Vol. 4, 1899.
[272] RAPM, Vol. 3, 1899, p. 358
[273] Ibidem, p. 359.
[274] Ibidem, p. 361.
[275] RAPM, Vol. 4, 1899, p. 579.
[276] Ibidem, p. 583

Ainda segundo a fonte, os lavradores que empregaram esta mão de obra demonstraram satisfação com os trabalhos. Quanto à emigração do distrito, o fluxo se dirigia "para o Oeste de São Paulo, atraída pela alta de salários, ajustando-se os emigrantes como trabalhadores rurais, já tendo se repatriado, porém, parte deles. Tal emigração tem sido compensada com a entrada de novos trabalhadores, igualmente rurais, vindos na maior parte, dos municípios vizinhos"[277].

Varginha

"Há trabalhadores estrangeiros no distrito, que se dedicam a lavoura de café...São italianos, têm aptidão para o serviço estando com eles satisfeitos os lavradores"[278]. A emigração também ocorria no município, mas é vista como pequena. "Calcula-se o seu número em 70, sendo principal motivo da emigração a promessa de aumento do salário". Por outro lado, quanto aos comerciantes "os brasileiros estão para os estrangeiros numa proporção 60 para 2. O maior números deles são portugueses"[279].

O distrito do Pontal, antiga Espírito Santo da Mutuca e atual município de Elói Mendes, aparentemente também se valeu dos trabalhadores italianos que vieram para Varginha. Além de alguma estrutura como igreja, escola e correio, "o distrito produz muito café, já havendo muitos colonos italianos empregados na sua lavoura"[280].

Poços de Caldas

"Os trabalhadores agrícolas são estrangeiros no geral, principalmente italianos; eles se dedicam ao serviço dos cafezais, que já recebem plantados pelos trabalhadores nacionais; mas exploram a pequena lavoura, cujos gêneros são consumidos no mercado de Poços"[281]. Ainda segundo a revista, havia em Poços 108 negociantes, sendo 64 nacionais e 44 estrangeiros em 1896. Embora não distingua a nacionalidade, cita que em 1891 haviam 37, sendo 19 brasileiros, 9 italianos e 9 portugueses. Menciona também sobre marceneiros italianos e alemães. Outra fonte indica sobre ter "predominância no comércio as colônias italiana e síria"[282]. Para 1903 o quadro de "cidadãos que pagam o imposto de indústrias e profissões em

[277] Idem.
[278] Ibidem, p. 617.
[279] Ibidem, p. 618.
[280] Nelson Senna. *Anuário de 1909...*, p. 107-108.
[281] RAPM, Ano 1, Nº 2, abr-jun de 1896.
[282] Nelson Senna. *Anuário de 1909...*, p. 826.

Poços de Caldas se distribuem assim – 69 estrangeiros e 44 nacionais”[283].

Cambuí

Haviam imigrantes no comércio, na maioria portugueses e italianos. O Presidente da Câmara diz não ter dados suficientes de nacionalidades e ocupação, mas afirma que na lavoura existiam mais nacionais, “de péssima índole”. A falta de braços e o alto custo dos transportes, pois está a 72 quilômetros da estação de Bragança, seriam os maiores obstáculos ao crescimento do município, embora exportasse algo em torno de 250 contos anuais[284].

2.6 Síntese: perfil produtivo sul mineiro

“O sul de Minas é o celeiro do Rio de Janeiro”. A afirmação, constante no relatório do presidente província de Minas para o ano de 1875, pode muito bem, se quiséssemos resumir, sob o contexto produtivo e comercial, a posição sul mineira durante boa parte do século XIX. Já na virada do XIX para o XX, seu perfil produtivo sofreu alguma alteração, e que marcou profundamente a região e ecoa até os dias atuais. Para o começo dos anos 1880, a partir de dados das recebedorias de Caldas, Guaxupé, Itajubá, Jaguari, Presídio do Rio Preto, Monte Santo, Jaguara, Ouro Fino, Passa Vinte, Picú, Ponte Alta e Sapucaí Mirim, teríamos esta possível exportação:

Quadro 2.8 – Exportação presumida pelas recebedorias sul mineiras, 1881-1882

item	quantidade	item	quantidade
fumo	2020480 kg	feijão	180490 litros
pixuá*	285 "	milho	485640 "
mel de fumo	74518	queijos	169539
toucinho	1566368 kg	galinhas	149189
aguardente	24722 litros	cabras e carneiros	1037
polvilho	18620 "	animais cavalares	125
cal	10800 "	gados	46836
farinha de milho	14840 "	porcos	26262
café	2895060 kg	Receita em réis	282:411$883

[283] RAPM, Ano 8, Nº 3, 4, jul-dez de 1903, p. 806.
[284] Formulário do censo agrícola enviado pelo Presidente da Câmara de Cambuí, 1892, SA34, Cx1, APM.

Fonte: Bernardo Saturnino da Veiga. *Almanaque Sul Mineiro...*, 1884, p. 49 e 72.
*Fumo forte e de má qualidade.

Se confiarmos fielmente nos dados do quadro acima, somos levados a acreditar que o café já era a maior cultura do Sul de Minas. Entretanto, cabem algumas observações.

As recebedorias de Guaxupé e Monte Santo provavelmente são aquelas em que as exportações de café têm maior peso no quadro. Além disso, acreditamos que a recebedoria do Rio Preto pode estar elevando a cifra de café para além da real situação sul mineira para estes anos. Segundo Restitutti, "parte das exportações da Mata Mineira (saem) nas recebedorias no rio Preto, extremo oeste desta zona fisiográfica, rotas características do trânsito da pecuária desde o interior"[285]. E mesmo o próprio autor do almanaque, que se valeu de informações coletadas de alguns documentos oficiais, afirma que "deduzido o que sabe do sul por outros pontos, diversos das recebedorias notadas, o que é certo é que os algarismos, que extraímos de documentos oficiais, não parecem nem ao menos se aproximar da verdade em relação à exportação de nossos gêneros"[286]. Ainda que a preocupação dele fosse dizer que a cifra de todos os itens estava abaixo do real, também entendemos que alguns outros estivessem distorcendo o peso que possuiam na pauta exportadora local. Em 1885, a Minas e Rio exportou quase 2 mil toneladas de toucinho, em uma região que não abrangia nem metade das recebedorias enumeradas. Mas independente de tudo isto, o fumo, os gados suíno e bovino e o toucinho estão entre as principais mercadorias exportadas, o que, mais uma vez, atesta a nossa hipótese de predominância destes gêneros quando a primeira ferrovia é instalada. Em 1884, ano de inauguração da Minas e Rio, o quadro produtivo sul mineiro aparentemente não apresentava grandes alterações, embora o café estivesse se disseminando. Na década seguinte, de uma maneira geral, foi que o ritmo e intensidade das mudanças começaram a se modificar. Isso é que reafirmamos a todo tempo em nosso trabalho, principalmente através da composição das mercadorias transportadas. Em 1885, segundo ano da Minas e Rio, o jornal Gazeta Sul-Mineira expôs que a "temerosa crise que nos assoberba, pondo em condições difíceis a lavoura de café, de fumo e de cana, acaba de estender-se infelizmente à criação de gado, único elemento de vida com que o Sul de Minas contava para equilibrar-se entre as ruínas da produção atual"[287]. Acontece que, a chegada da estrada de ferro, a conjuntura econômica (valorização do preço do café) e a boas condições naturais da região, propiciaram

[285] Cristiano Corte Restitutti. *As fronteiras da província*...2006, p. 150.
[286] Bernardo Saturnino da Veiga. *Almanaque Sul Mineiro...*, 1884, p. 50.
[287] Gazeta Sul-Mineira, Ano I, Nº 13, 25/10/1885, p. 1.

a expansão do artigo que ainda era apenas mais um na produção geral. A intensidade e forma da expansão variou em cada lugar.

Por último, segue abaixo um pequeno quadro sobre os serviços de luz elétrica e telefone na região até 1910. Como estes serviços ainda eram incipientes na maioria do interior do país, acreditamos ser interessante ter em mente a localização deles, principalmente porque era o momento em que a cultura do café e o setor de abastecimento estavam lado a lado nas entranhas produtivas e comerciais da região.

Quadro 2.9 – Serviços de luz elétrica e telefone no Sul de Minas até 1910

Município	Luz elétrica		Linha telefônica
	Instalada	Projeto/construção	
Alfenas		x	
Cambuí			x
Cristina		x	
Itajubá	x		x
Jaguari			x
Lavras	x		
Machado			x
Monte Santo			x
Muzambinho			x
Ouro Fino		x	x
Poços de Caldas	x		x
Pouso Alegre	x		x
São José do Paraíso		x	x
Santa Rita do Sapucaí		x	x
São Sebastião do Paraíso			x

Fonte: Rodolpho Jacob. *Minas Gerais no XXº* século..., 1911. Além destas cidades com projeto/construção, havia o caso da recém-formada Companhia Força e Luz Sul Mineira, sediada provisoriamente em Santa Rita de Cássia, para fornecer energia a esta, Passos e São Sebastião do Paraíso. Entretanto, não a colocamos no quadro por estar ainda em fase bastante embrionária e nem mesmo ter realizado o seu capital, que seria de até 500 contos. Pelos contratos de concessão, a câmara de Passos ainda garantiria 7% de juros sobre o capital de 250 contos. Nelson Senna. *Anuário de Minas Gerais*..., 1909.

Para a energia elétrica instalada, além dos 4 sul mineiros, de um total de 18 municípios, 5 estavam na Mata, 2 no triângulo, 3 no oeste e 4 na região central, incluindo

Belo Horizonte. A proporção é de 22,2% para a nossa região. Já naquelas projeto projeto/construção, de um total de 8, 5 estavam no Sul, 2 na Mata e 1 no centro-norte (Curvelo), num percentual de 62,5% para a região. Curiosamente e não por mera coincidência, quem fundou e foi o primeiro diretor da Companhia da Força de Luz de Pouso Alegre, inaugurada em 1907, foi Benjamim Franklin Silviano Brandão. Era filho de Francisco Silviano de Almeida Brandão, o afamado político sul mineiro. Foi prefeito de Caxambu e Belo Horizonte (ambas tinham sempre seus prefeitos nomeados), nomeado por Venceslau Brás. Existiam ainda outras que já possuíam iluminação por diversos meios, como Varginha, que desde 1902 havia inaugurado com o gás acetileno[288]. Porém, foi depois de 1910 que a maioria dos principais municípios se iluminaram com a energia elétrica. Já as linhas telefônicas estavam bem desenvolvidas, sendo a principal região do estado servida por elas. "Ultimamente, a rede deste serviço tem adquirido alguma importância no Estado, sobretudo na zona limítrofe com S. Paulo"[289]. Quatro pequenas empresas atuavam na região: Caldas, Itajubá, Ouro Fino e Pouso Alegre. Ligavam as sedes destes municípios aos respectivos distritos e vilas, além das cidades limítrofes.

As três cidades que possuíam ambos os serviços, luz e telefone, estavam dentre aquelas em que o desenvolvimento era mais intenso. A política certamente contou para isso, mas o nível de atividade econômica de Itajubá, Poços de Caldas e Pouso Alegre eram elevados. Esta última recebeu ainda uma diocese em 1902. As outras cidades no mesmo nível já tinham ao menos o projeto ou construção encaminhados, como Ouro Fino e Passos. Se a relação café x serviços (ferrovia, telefone, luz elétrica) não foi via de regra no Sul de Minas em nosso recorte, em alguns casos ela também não pode ser descartada.

[288] José Roberto Sales. *Espírito Santo da Varginha (MG): 1763-1920.* Varginha: Gráfica Editora Sul Mineira, 2003.
[289] Rodolpho Jacob. *Minas Gerais no XXº século*..., 1911, p. 566.

CAPÍTULO 3 – AS FERROVIAS NO SUL DE MINAS GERAIS (1874-1910)

> "Sabe V.M.I., que a distâncias de 18 a 40 léguas da estação no fim da 4ª seção da estrada de ferro central encontram-se águas minerais de sabida riqueza de princípios medicamentosos, como as de Baependi, Lambari, Cambuquira e Caldas; e entretanto a população do litoral prefere ir a Europa usar de águas talvez inferiores, porque lhe é mais fácil e mais cômodo transpor pelo Oceano as 2000 léguas que nos separam do continente europeu, do que viajar 20 ou 30 léguas nas estradas afamadas de Minas".
>
> Trecho de carta enviada a Pedro II pela Câmara Municipal da cidade da Campanha da Princesa, 1873.

> "O sono da ociosidade é interrompido pelo silvo alegre da locomotiva, que é a vida, a atividade e a glória"
>
> *Monitor Sul-Mineiro*, 02/07/1884.

> O que é verdade é isto: a estrada de ferro Minas e Rio tem sido a desgraça do Sul de Minas; não lhe trouxe esperanças, veio cavar ainda mais a sua ruína.
>
> *Gazeta Sul-Mineira*, 18/10/1885.

3.1 Introdução: referências e antecedentes

Embora encontremos em um número razoável de obras alguma menção sobre as vias férreas sul mineiras, na sua grande maioria referem-se apenas breve e marginalmente a elas; e a Minas e Rio, principalmente pelo seu pioneirismo e por ter sido de propriedade inglesa por aproximadamente 20 anos, quase sempre é o exemplo. Vimos rapidamente no primeiro capítulo três referências. Primeiro, Ana Célia Castro e Richard Graham, a partir do quadro da

participação estrangeira, principalmente a britânica, no contexto da expansão dos serviços e infraestrutura no Brasil. E ainda Peter L. Blesenheim, que analisou as estradas de ferro na Zona da Mata mineira, principalmente o caso da Leopoldina. Vejamos outros.

J. Wirth, referindo-se aos transportes em Minas de maneira geral, generalizou as ferrovias sul mineiras com as do Triângulo, pois "essas duas zonas, estando próximas a São Paulo, se ligaram ao sistema ferroviário da Mogiana e ao porto de Santos"[290]. Embora a ligação com a Mogiana tenha sido fato consumado, veremos à frente que a ligação das ferrovias sul mineiras com o porto de Santos foi algo mais complexo e menos generalizado.

Cristiano Restitutti, destacando o quão foi vital para a expansão do café na Zona da Mata a chegada da estrada da ferro, afirmou que

> A partir da década de 1870 as ferrovias perseguem o café e o café chama pelas ferrovias. A malha ferroviária montada inicialmente atendendo os interesses cafeeiros vai permitir a reestruturação da comercialização dos gêneros de abastecimento, e ferrovias secundárias são construídas atendendo a interesses que não são do café, como a Minas e Rio e a Oeste de Minas[291]

Dentre os trabalhos já citados, o de R. Graham é aquele que apresenta o maior conjunto de dados sobre uma ferrovia sul mineira, basicamente a Minas e Rio. O foco de sua obra é a Inglaterra e a "modernização brasileira", o que inclui diretamente os investimentos dos capitais deste país no nosso, como as estradas de ferro. Segundo o autor, a Minas e Rio "era uma curta linha de propriedade britânica, servindo a uma pequena região cafeeira do Sudoeste de Minas Gerais"[292]. Mais à frente, afirma que "no princípio, sua principal fonte de renda foi o transporte de gado de uma área esparsamente povoada. Mas a estrada de ferro terminou com o isolamento da região e transformou suas bases econômicas. O café começou a espalhar-se pela região"[293]. Segundo o autor, a queda da monarquia trouxe uma piora ao desempenho financeiro, assim acarretou a impossibilidade de captar recursos para concretizar outras concessões. Embora sempre lucrativa, tal lucro era modesto e a dependência da Estrada de Ferro Central do Brasil, antiga Pedro II (era tributária dela), a deixou à mercê de vários obstáculos, como falta de combustíveis ou materiais.

[290] John Wirth. *O fiel da balança*...1982, p. 133.
[291] Cristiano Corte Restitutti. *As fronteiras da província*...2006, p. 298, grifo nosso.
[292] Richard Graham. *Grã-Bretanha e o início da modernização*..., 1973, p.65. Grifo nosso. Na verdade, a Minas e Rio nunca atingiu o sudoeste mineiro, embora, como veremos adiante, o primeiro projeto o contemplasse, pois deveria atingir as imediações de Passos e Muzambinho.
[293] Idem.

Para Mario Leite, apesar do nome Minas e Rio, a companhia, por partir de Cruzeiro, seria uma "derivada da rede paulista", assim como teria sido também a Mogiana e depois a Estrada de Ferro São Paulo a Minas, que depois de 1910 ligou Ribeirão Preto a São Sebastião do Paraíso.

> o que trouxe a construção dessa estrada, derivada da rede paulista, para toda a região do Rio Verde, que ficou articulada com as duas principais capitais do país, por comunicação ferroviária, então a mais eficiente entre os meios de transporte, aí estão a demonstrar as florescentes localidades, da aprazível região, as suas estâncias de cura que, pelas virtudes de suas águas, pelo seu clima, atraem os necessitados de reparos de saúde, de descanso, ou de aprazimento, de todos os recantos do país[294].

Ainda segundo o autor, a região do Rio Verde veio a possuir certa dinâmica apenas com a chegada dos trilhos, já que após algum impulso minerador a mesma teria decaído.

> A região do Rio Verde, passada a febre do ouro, apesar do seu excelente clima e condições de produtividade, havia ficado pobre e largada, até que a estrada de ferro a tirou do marasmo. Intensificou a sua produtividade e exportação, deu vida às localidades privilegiadamente dotadas dessas extraordinárias fontes minerais, fez o desenvolvimento daquelas que são rodeadas de campos de pastoreio, proporcionou largueza às culturas de fumo e de cereais, contribuiu para o engrandecimento da indústria de laticínios[295].

Se por um lado o autor reconheceu todo o contexto produtivo e comercial que rodeava as cidades servidas pela ferrovia, por outro ele defendeu a tese de que foi apenas com a chegada dela que isso se tornou realidade. Aí é o ponto em que discordamos, pois acreditamos que foi justamente por este contexto, que segundo Mario Leite foi a posteriori, a razão da instalação da Minas e Rio, não obstante a expansão de café e início da cultura de batatas ocorrer depois da chegada dos trilhos.

O único trabalho conhecido que tem como objeto central uma empresa ferroviária sul mineira é a monografia de Maria Lúcia Prado Costa, intitulada A Cia. Estrada de Ferro Muzambinho, de 1887 a 1910[296]. Definitivamente, seu trabalho é ponto norteador em nossa pesquisa. Desenvolvida como trabalho de conclusão do curso de graduação em História na Universidade Federal de Minas Gerais em 1985 e publicada 10 anos depois, a autora criticou

[294] Mário Leite. *Paulistas e mineiros: plantadores de cidades.* São Paulo: Edart, 1961, p. 266. Grifo nosso.
[295] Ibidem, p. 266-267. Grifo nosso.
[296] Maria Lúcia Prado Costa. *A Cia. Da Estrada de Ferro Muzambinho...*, 1996.

as afirmações de que o café foi o fator impulsionante das ferrovias no Sul de Minas, assim como a afirmação que a coligação política sul-centro favoreceu o *boom* ferroviário sul mineiro dos anos 1890. A hipótese central do seu trabalho é que as ferrovias expressaram disputas extraprovinciais pela região sul mineira. Em síntese: a construção das três companhias visava canalizar a produção sul mineira para o Rio de Janeiro, e ao mesmo tempo desvinculá-la da influência paulista, que era cada vez maior pela aproximação da Cia. Mogiana. Como prova, Lúcia Costa desvenda o fato de que os grupos que controlavam as companhias eram em sua grande maioria de fora da província/estado, e além disso, na assembleia provincial várias figuras se pronunciaram a favor de concessões que beneficiassem a ligação com o Rio. A autora ainda reconheceu que o seu trabalho "não chega a conclusões taxativas sobre o desenvolvimento ferroviário da região", sugerindo inclusive que ainda devesse ser feito um estudo com maior profundidade a este respeito. O alcance das ações do governo na vida das companhias, e como e a partir de quando o café passou a ser importante na receita delas mereceriam melhor esclarecimento. Ela não apresentou dados sobre a composição do tráfego, nem mesmo das mercadorias contabilizadas como de exportação. Mas há indicações da produção de algumas localidades, principalmente por meio do almanaque sul mineiro, assim como falas ou documentos de habitantes de alguns lugares na véspera da construção das ferrovias. Contudo, ela concluiu que:

> Este objetivo de encaminhar a produção dessas áreas para o Rio de Janeiro não veio a se concretizar. E o fracasso desse projeto é devido não só a relativa fragilidade do potencial exportador da região e à forma como se organizaram as empresas ferroviárias estruturalmente dependentes do poder público – mas principalmente à supremacia da Cia. Estrada de Ferro Mogiana na absorção do movimento comercial do sul de Minas[297].

Por falta de fontes, não sabemos até onde a "supremacia" da Mogiana enfraqueceu a atuação das vias férreas sul mineiras, mas, como veremos adiante, este fato é inegável. Como também afirmou Odilon Matos, o papel desta companhia no Sul de Minas foi marcante e certamente ela captou boa parte da produção de nossa região, mesmo de algumas localidades que contavam com estações na Muzambinho e Sapucaí. A própria Minas e Rio demonstrava preocupação em seus relatórios.

Segundo Odilon Matos, e depois também Flávio Saes, um aspecto claro no

[297] Maria Lúcia Prado Costa. *A Cia. Da Estrada de Ferro Muzambinho...*, 1996, p.95.

desenvolvimento dos transportes ferroviários no final do XIX e começo do XX foi a extraterritorialidade das companhias férreas paulistas, como a Mogiana, Sorocabana e depois a Noroeste.

> O ramal de Itapira, partindo de Mogi-Mirim, vai articular-se com uma ferrovia mineira, a antiga Estrada de Ferro do Sapucaí, e através dela capturar para a economia paulista grande parte do Sul de Minas. Começa aqui a Mogiana a desempenhar seu importantíssimo papel de "ponta de lança" em território mineiro. Não só a sua linha de tronco transpondo o rio Grande, avança pelo chamado "Triângulo Mineiro", fazendo ponto final em Araguari, como diversos outros ramais que o seu tronco vai deitando ao longo de seu percurso, incumbem-se de tornar a ligações do Sul de Minas mais fáceis com São Paulo do que com o próprio Estado de Minas Gerais[298].

Veremos que, mesmo antes da Sapucaí se ligar a Mogiana, muito possivelmente parte das cidades sul mineiras próximas já utilizavam de seu transporte para as suas mercadorias. Quando ocorreu a concorrência para o arrendamento da Minas e Rio e Muzambinho em 1909, a Mogiana foi uma das empresas participantes do processo, uma clara demonstração de interesse em ampliar a sua área de atuação no Sul de Minas.

Por último, citemos um estudo ainda em gestão que trata das ferrovias sul mineiras, especialmente o caso da Estrada de Ferro Minas e Rio, e o período em que ela estava sob concessão da inglesa *Minas and Rio Railway Company*, de 1880 a 1902. Bruno Campos desenvolve uma pesquisa de Mestrado em que defende a hipótese de que outros motivos que não o café levaram à instalação da Minas e Rio[299], e da mesma forma a Muzambinho e a Sapucaí. Apenas na região sob influência da Mogiana é que o café teria penetrado precocemente e alcançado produção significativa já nos anos 1870. Com diálogos constantes entre esta e a nossa pesquisa, os resultados a serem alcançados são bastante promissores. Embora com algumas diferenças de enfoque e fontes, caminhamos para refletir sobre vários pontos em comum a respeito do desenvolvimento ferroviário sul mineiro no contexto do quadro econômico geral.

Um ponto que não discorreremos extensivamente, mas que foi muito bem explorado nos trabalhos de Lúcia Costa e o é na pesquisa de Bruno Campos, é a discussão dos traçados para os possíveis caminhos férreos sul mineiros, que se concentraram nos decênios de 1870 e

---

[298] Odilon Nogueira de Matos. *Café e ferrovias...*, 1974, p.76.
[299] Bruno Nascimento Campos. *Tropas de Aço: Os caminhos de Ferro no Sul de Minas (1875-1902).* Material para qualificação de mestrado. São João del Rei: UFSJ, 2011.

começo de 1880. Valendo-se principalmente dos discursos nos Anais da Assembleia Provincial de Minas Gerais, jornais (como o Monitor Sul Mineiro de Campanha e A Gazeta Sul-Mineira de Pouso Alegre), algumas obras e indicações de memorialistas e outras histórico descritivas sobre a região, ambos conseguiram captar as principais correntes que levaram, e outras que poderiam ter levado, à definição dos traçados que se concretizaram.

O entendimento a que chegaram a partir disso é que, nos discursos na assembleia e nos jornais da região, predominou a visão que o Sul de Minas deveria estabelecer seus caminhos férreos em direção ao Rio de Janeiro, no intuito de consolidar com a capital do Império os laços comerciais desenvolvidos desde o século XVIII. O jornal Monitor Sul-Mineiro e o deputado Silvestre Ferraz, natural de Cristina, foram alguns dos principais expoentes desta corrente na região. Embora surgissem propostas para traçados que partissem de São Paulo e atingissem algum ponto no Sul de Minas, em nosso período o que prevaleceu foram os trajetos que confluíssem rumo à capital do país[300]. Veremos que, apesar da Minas e Rio ter o seu começo em Cruzeiro, província de São Paulo, o projeto original previa que o ponto inicial seria em Resende, província do Rio. E ainda assim, Cruzeiro ficava no Vale do Paraíba, zona de virtual influência fluminense, e servida em boa parte pela Pedro II. Se ligou à capital paulista apenas em 1877, quando a Estrada de Ferro Norte, depois Estrada de Ferro São Paulo Rio, chegou em Cachoeira e uniu as duas.

Outro ponto que chamou atenção quanto à proposição de traçados que não saíram do papel, são três itinerários em específico. Um era a ligação da região do Rio Sapucaí com a região de Caldas, que posteriormente tem a estação de Poços de Caldas. Este caminho

[300] Quanto aos caminhos projetados para São Paulo, de concreto tivemos os ramais da Mogiana, e depois a concessão para a Estrada de Ferro São Paulo Minas. Dentre aqueles que não se concretizaram tivemos o "Projeto de uma linha férrea entre Pouso Alegre e a divisa de Minas com São Paulo", passando por São José do Paraíso. O proponente foi Felippe Antonio Gonçalves Junior, natural de São Paulo, solicitando apenas o privilégio de zona e concessão por 30 anos, sem qualquer garantia de juros ou subvenção quilométrica. O pedido foi negado pelo governo mineiro, pela justificativa de que tal trajeto já estaria incluído na E.F. Sapucaí-Mirim ao Piumhi, via São José do Paraíso, Pouso Alegre e Alfenas, nos termos do contrato de 1 de outubro de 1890 com o engenheiro Lara e outros. Este mesmo trajeto foi previsto em uma concessão ao engenheiro Luiz Teixeira Bittencourt Sobrinho, pela lei 2.798 de 03 de outubro de 1881, sendo o ponto de término na divisa de São Paulo a cidade de São Bento do Sapucaí Mirim, atual São Bento do Sapucaí, disponível em http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/489/000043.html e visitado em 05/08/2012, concessão essa já citada por Lúcia Costa. No ano seguinte o engenheiro requereu que o ponto terminal passasse de Pouso Alegre para Alfenas em Minas, e do lado de São Paulo fosse terminar em Caraguatatuba. Entretanto, foi apenas três anos depois que o governo da província de São Paulo, através da lei 41 de 31 de março de 1884 (poucos meses antes da inauguração da Minas e Rio), fez a concessão à linha do lado paulista, com privilégio de 70 anos e 20 quilômetros de cada lado, desde São Bento do Sapucaí Mirim, passando por Caçapava e Paraibuna, atingindo o porto de Tabatinga ou imediações em Caraguatatuba. Disponível em: http://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/lei/1884/lei%20n.41,%20de%2031.03.1884.htm e visitado em 05/08/2012. O mesmo engenheiro ainda requereu outras concessões para exploração de ferrovias em São Paulo e no Rio de Janeiro, nem sempre atendidas.

conectaria diretamente ao Rio uma região mais vasta do sul da província mineira. Um segundo itinerário era de Pouso Alegre a Alfenas, como no projeto que mencionamos na nota 300. Veremos mais à frente que, em 1891, a própria Sapucaí requereu concessão para explorar uma linha que ligasse diretamente estas cidades. Caso saísse do papel, seria uma conexão em sentido perpendicular aos traçados da Muzambinho e Sapucaí, que corriam paralelas uma à outra, e que de certa forma deixaram um "buraco" entra ambas quando observamos o mapa da figura 3.1. Contudo, nenhuma das duas ligações jamais foram concretizadas. O terceiro itinerário planejava atingir as cidades de Camanducaia e Extrema, ora chegando a Pouso Alegre, ora partindo da região de Bragança na província paulista. Provavelmente, seguia o fluxo de comércio já existente e pretendia ligar esta região, comarca de Jaguari, com a estação de Bragança Paulista na Estrada de Ferro Bragantina, como vimos no capítulo 2. Segundo Odilon Matos, a linha deveria penetrar Minas, via Atibaia e Bragança Paulista, seguindo uma via de comunicação anterior à independência brasileira, em um trecho próximo de onde hoje corta a BR 381 (Fernão Dias) nessa região[301].

Mas o maior e praticamente único trabalho bibliográfico que envolveu as três empresas é sem dúvida o realizado pelo próprio diretor da Rede Sul Mineira, Vasco de Castro e Lima. Datado de 1934, que na época já integrava a Rede Mineira de Viação juntamente com a Oeste de Minas, a obra se propôs a fazer uma trabalho histórico e descritivo, justamente no ano em que se completou 50 anos da instalação da primeira delas, a Minas e Rio. Neste trabalho o diretor revelou questões que vão desde a formação das três companhias, números estatísticos sobre o desempenho financeiro delas, mapas da rede em vários momentos e até mesmo algumas informações e fotografias das cidades que eram servidas pelas linhas. Embora seja uma obra extremamente completa, o foco fica por conta do período depois de 1910 e principalmente 1922. Isto porque, em 1910, com criação da Cia. Estradas de Ferro Federais Brasileiras – Rede Sul Mineira, a Muzambinho e Minas e Rio foram arrendadas à Sapucaí, até 1921. Vasco de Castro disparou duras críticas ao fato de ter sido a Sapucaí, e não outras empresas interessadas (como a Mogiana) a conquistarem o arrendamento, principalmente por a Sapucaí ser a mais deficitária das três. Em 1922 o governo de Minas assumiu o arrendamento da empresa, e na visão do autor foi um período de reconstrução e tranquilidade dos serviços.

Passemos então a ver a criação e o desenvolvimento daquelas companhias que foram

[301] Odilon Nogueira Matos. *Café e ferrovias...*,1974.

mais do que meros projetos ou concessões. Quais eram as principais mercadorias transportadas no lapso temporal que vai até 1910, assim como o peso delas na receita das companhias, serão os principais objetivos a alcançarmos.

3.2 Surgimento e breve trajetória: Minas e Rio, Sapucaí e Muzambinho

Estrada de Ferro Minas e Rio

Esta foi a primeira a ser inaugurada, a partir de uma lei provincial de 1874, o que justifica o nosso recorte inicial. A província de Minas garantia 4% sobre o capital de 14 mil contos à empresa que se encarregasse de construir uma estrada a partir da 4ª seção da Pedro II até a confluência do Rio Verde com o Sapucaí[302]. Eram três seções, sendo elas:

1ª seção – da estação de Lavrinhas, na Pedro II, até a Garganta do Passa Quatro, 38,160 km;

2ª seção – Garganta do Passa Quatro ao arraial do Passa Quatro, 13,000 km;

3ª seção – do arraial do Passa Quatro ao Rio Sapucaí, 208,500 km.

E três ramais, sendo eles:

Baependi – 28,300 km

Lambari – 37,300 km

Caxambu – 6,920 km

Em consequência desta lei originou a concessão Imperial de 1875, onde o mesmo concedeu adição de 3% de juros sobre o capital, totalizando 7%. Chamada à época de Estrada de Ferro Rio Verde, pois deveria ir até a confluência deste rio com o Sapucaí, eram concessionários o próprio Barão de Mauá e o Brigadeiro José Vieira Couto de Magalhães[303]. O primeiro foi o pioneiro das estradas de ferro no Brasil e idealizador de projetos de integração, que viessem a ligar o Rio a São Paulo e ao rio São Francisco, e Rio da Velhas em Minas. O segundo era militar natural de Diamantina e presidiu várias províncias como Goiás e Mato Grosso. Tinha também do Governo Imperial uma concessão para a navegação a vapor no rio Araguaia. Em 1876, julgaram ser necessária uma quantia extra de 5 mil contos, com a

[302] Relatório do Ministério dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Púlbicas, 1874, p. 162.
[303] Relatório de Presidente de Província de Minas Gerais, 1874, p. 162. Ver também: Vasco de Castro Lima. *A Estrada de Ferro Sul de Minas...*, 1934.

mesma garantia do estado de 4% para executar a obra, tendo o mesmo ponto terminal da primeira lei, conhecido como Pontal. Mas ficou definido Três Corações como ponto final, julgando o capital inicial como suficiente. Pontal, mais tarde, recebeu a estação Pontalete na Muzambinho, exatamente na confluência dos rios Verde e Sapucaí, sendo esta localidade distrito do município de Três Pontas. Em 1877 o capital foi elevado a 16.150:000$000, com a mesma garantia dos 7%[304], embora o capital real garantido após a construção tenha ficado em 15.495:235$085. Eram grandes os anseios pela chegada da primeira estrada de ferro na região.

Segundo editorial do jornal O sete de abril, publicado na cidade de Campanha, movimentos nos bastidores políticos foram essenciais para a aprovação da concessão e garantias de juros a companhia, o que na verdade era corriqueiro na hora de se obter concessões públicas, principalmente estradas de ferro. Teria Joaquim Delfino Ribeiro da Luz, natural de Cristina, exercido influência decisiva[305]. Este político sul mineiro, como já vimos no capítulo 2, era bacharel em direito, senador do Império e Ministro da Marinha (1872-1875) à época da concessão, tendo também ocupado cargos como de Deputado Geral, Presidente da Província de Minas Gerais e Ministro da Justiça e da Guerra[306]. Segundo o Almanaque Sul Mineiro de 1874, ele era também vereador, juiz municipal substituto e constava da lista de "fazendeiros importantes". Já no almanaque de 1884, aparece como fazendeiro e também está entre os seis capitalistas da sede do município de Cristina. A própria princesa Izabel visitou a cidade, se hospedando na casa de Ribeiro da Luz, em reconhecimento da homenagem que o mesmo fez ao dar o nome de sua mãe à localidade[307]. Em 1872 Cristina foi elevada a cidade, e em 1876 a sede de comarca. Em 1891 recebeu uma estação na recém-inaugurada Estrada de Ferro Sapucaí.

Contudo, não tardou para que a concessão da Estrada de Ferro Rio Verde mudasse de mãos. Em 1880, quando Mauá se afastou da companhia, aconteceu a sua cessão ao capital inglês e passou a ser conhecida por "Minas e Rio", controlada pela Companhia *Minas & Rio Railway Company Limited*. Segundo Maria Lúcia Prado Costa, há pelo menos uma referência nos anais da assembleia de que Ribeiro da Luz também teria desempenhado um papel como

---

[304] Vasco de Castro Lima. *A Estrada de Ferro Sul de Minas...*, 1934.
[305] *O sete de abril*. Nº 15 de 13 de julho de 1876. Arquivo do Centro de Estudos Campanhense Monsenhor Lefort.
[306] Fonte: Senado Federal. Consultado em: www.senado.gov.br visitado em 19/04/2012.
[307] Informação oficial da Câmara de Vereadores de Cristina. Disponível em: www.cristina.mg.gov.br visitado em 19/04/2012.

“testa de ferro” da companhia[308]. De qualquer forma, tanto ele quanto o deputado Silvestre Ferraz atuaram no sentido de trazer os trilhos para a região, e o mais próximo possível da terra natal, no caso Cristina. A estação de Soledade na Minas e Rio distava a pouco menos de 40 quilômetros de Cristina quando inaugurada em 1884. A Sapucaí, que começou a funcionar em 1891, construiu as suas linhas a partir daí e atingiu Cristina neste mesmo ano, sendo juntamente com Itajubá as duas primeiras estações inauguradas (quadro 3.4).

Embora intitulada Minas e Rio, sua linha partia de Cruzeiro no interior de São Paulo, e por onde já passava o ramal de São Paulo da Estrada de Ferro Pedro II. Quase desnecessário é dizer o quão forte era estar no jogo político para que se obtivesse uma concessão ferroviária e sua garantia de juros, ou fosse exercida influência em traçados pouco técnicos. Da mesma forma o era na hora de pleitear empréstimos públicos. “Riqueza pessoal, poder, e uma rede de contatos mostraram ser indispensáveis para o sucesso desses homens na empreitada para concessões e o respectivo financiamento necessário para o desenvolvimento das ferrovias no Brasil”[309]. Mas a mudança no traçado da Minas e Rio tinha uma dupla justificativa.

> Essa estrada devia ligar a província do Rio à de Minas, como indica o seu próprio nome, partindo da estação de Resende, situada na Estrada de Ferro D. Pedro II. Entretanto, estudos posteriores indicaram que a maior vantagem estava na ligação em Queluz, ficando depois definitivamente modificado para Cruzeiro o ponto de partida. Essa alteração do traçado para Cruzeiro foi obtida por influencia do Major Manoel Freitas Novais, aqui residente então, cuja amizade com D. Pedro II chegou ao limite de fazê-lo compadre de Sua Majestade[310].

Assim como para a concessão da linha e das garantias de juros, o traçado também foi, ao menos em parte, determinado pelos antigos esquemas de relações pessoais e compadrio político. A linha da Minas e Rio passava por localidades como Pouso Alto, Passa Quatro, São Lourenço e tinha seu ponto terminal em Três Corações. A grande maioria eram localidades que, a exemplo da região servida pela Oeste de Minas, estavam voltadas basicamente para a produção de gêneros de abastecimento interno para o Rio de Janeiro. Nas palavras das autoridades não era exagero afirmar que “o Sul de Minas é o celeiro do Rio de Janeiro”[311]. Ainda que partisse da província de São Paulo, a função de se ligar ao Rio para manter e

[308] Maria Lúcia Prado Costa. *A Cia. Estrada de Ferro Muzambinho...*, 1996, p. 46, nota 14.
[309] William R. Summerhill. *Order Against Progress...*, 2003, p. 51.
[310] Vasco de Castro Lima. *A Estrada de Ferro Sul de Minas...*, 1934, p.24.
[311] Relatório de Presidente de Província de Minas Gerais do ano de 1877, seção “estradas de ferro”, p. 84.

reforçar o sentido dos fluxos comerciais foi, ao menos em grande parte, satisfeita.

Quadro 3.1 – Estações da Estrada de Ferro Minas e Rio até 1910

Estação	Posição	Inauguração	Município em 1910	Município Atual
Cruzeiro	0	14 de junho de 1884	Cruzeiro	Cruzeiro
Rufino de Almeida	6	1º de janeiro de 1902	Cruzeiro	Cruzeiro
Perequê	15	14 de junho de 1884	Cruzeiro	Cruzeiro
Túnel	24	14 de junho de 1884	Passa Quatro	Passa Quatro
Passa Quatro	34	14 de junho de 1884	Passa Quatro	Passa Quatro
Itanhandu	46	14 de junho de 1884	Pouso Alto	Itanhandu
Bom Retiro	54	14 de junho de 1884	Pouso Alto	Pouso Alto
Pouso Alto	59	14 de junho de 1884	Pouso Alto	Pouso Alto
Carmo	74	14 de junho de 1884	Silvestre Ferraz	Carmo de Minas
São Lourenço	79	14 de junho de 1884	Silvestre Ferraz	São Lourenço
*Soledade**	89	14 de junho de 1884	Caxambu	Soledade de Minas
*Freitas***	106	14 de junho de 1884	Caxambu	Soledade de Minas
Contendas	125	14 de junho de 1884	Lambari	Conceição do Rio Verde
São Tomé	139	14 de junho de 1884	Três Corações	Três Corações
Cota	156	1º de janeiro de 1902	Três Corações	Três Corações
Três Corações	170	1º de junho de 1884	Três Corações	Três Corações

Fonte: Vasco de Castro Lima. *A Estrada de Ferro Sul de Minas*, 1934. Silvestre Ferraz era o nome da atual cidade de Carmo de Minas. Ao inaugurar a estação em Itanhandu, ainda freguesia de Pouso Alto, denominava-se Sant'Anna do Capivari.
*Entroncamento com a Sapucaí, a partir de 1891.
**Saída para o Ramal de Campanha da Muzambinho, a partir de 1894.

Inaugurada em 1884, a Minas e Rio apresentou em seu tráfego, nos primeiros anos, a mesma composição da pauta de exportação sul mineira indicada nos almanaques e outras fontes, como já discutimos nos capítulos 1 e principalmente o 2. Embora em expansão, o café era apenas mais um produto na primeira e parte da segunda década, sendo que naquela quase sempre figurava atrás dos itens mais tradicionais, fumo e toucinho, afora o próprio gado em pé, bovino (principalmente) e suíno.

Dois pontos sempre criticados por parte da imprensa local eram os serviços prestados pela companhia e os fretes cobrados pela mesma. O jornal Gazeta Sul-Mineira de São Gonçalo do Sapucaí, abertamente republicano, foi um dos principais críticos. Era propriedade

de Thomaz Delfino, sendo este e Américo Werneck os seus redatores, e também protestou com veemência contra o traçado proposto para a Sapucaí. Já em 1885, apenas segundo ano de funcionamento da Minas e Rio, os comentários eram ácidos.

> A caríssima construção da estrada deu em resultado uma tabela tão alta de tarifas que impossibilitou o desenvolvimento da produção. Os gêneros não podem ir ao mercado, a lavoura de café está morrendo, a da vinha a custo se propaga, as outras não tem valor. De resto, à companhia inglesa pouco importa tudo isso; recebe pontualmente os juros da garantia; e convém mesmo a tarifa alta, porque a falta de tráfego impede a deterioração e o aumento do material rodante. Não há como ganhar dinheiro suavemente. Eis ai um dos males da garantia; quem menos lucra com ela é o público, quando o governo, longe de intervir contra o abuso, vai levianamente aprovando as tarifas que lhe apresentam[312].

Em algumas ocasiões o jornal mencionou que o Monitor Sul-Mineiro tinha visão semelhante da companhia, sendo este um dos sintomas de que a Gazeta Sul-Mineira não era uma voz uníssona na região. No caso do Monitor, para 1884 e parte de 1885 isso é inverídico, haja vista que o jornal diversas vezes convocava criadores e invernistas a despacharem o seu gado pela ferrovia, pois a diretoria estaria atenta às necessidades locais. Por exemplo, passagens gratuitas de ida e volta, desde que embarcassem pelo menos 100 cabeças, foram concedidas como forma de incentivo, dentre outros[313]. Porém, a partir do segundo semestre de 1885 em diante surgiram notícias de fretes elevados, assim como a demora no despacho de mercadorias. Comparando as tarifas da Minas e Rio com as da Pedro II, os valores por ton-km são quase sempre superiores na primeira[314].

E as críticas aos valores das tarifas se prolongaram em várias edições de ambos. No caso da Gazeta durou de 1885 até 1888, último ano em que circulou. Na edição de 03/10/1886, Ano II, Nº 10, o jornal noticiou a redução do frete para o arroz de 1038 para 900 réis, como aparente resultado de denúncia de elevado preço para o produto, que dificultaria a sua exportação para o mercado do Rio. Ao que tudo indica, as cidades banhadas principalmente pelo Rio Sapucaí produziam o artigo, o que é confirmado ao menos em parte

[312] *Gazeta Sul-Mineir*a. Ano I, Nº 4, 23/08/1885.
[313] *Monitor Sul-Mineiro*.
[314] Um dos exemplos utilizados foi o caso do transporte de 704 garrafas, que do Rio a Cruzeiro pagou um frete de 10$840. Já de Cruzeiro a Contendas foi cobrado 42$840. A distância no primeiro caso é de 252 quilômetros, já na segunda apenas 125. Ed. 769 de 11/10/1885. No número 771, de 25/10, o superintendente da companhia justificou o valor alegando erro na cobrança do frete, que deveria ser 21$180, e não o dobro como o foi. Ainda sim, continuava duas vezes a mais que aquela cobrada na Pedro II.

pelo movimento entre o serviço de Navegação Fluvial e a Estrada de Ferro Muzambinho alguns anos depois. Vejamos alguns dados.

Quadro 3.2 – Tarifas cobradas na Minas e Rio, 1884

Mercadorias	Até 30 km		De 31 a 80 km		Acima de 80 km	
	10 kg	15 kg	10 kg	15 kg	10 kg	15 kg
café	$680	1$020	$643	$965	$607	$911
toucinho	$602	$903	$602	$903	$602	$908
fumo	$716	1$074	$674	1$061	$633	$950

Fonte: *Monitor Sul-Mineiro*, 20/08/1884. A água mineral era cobrada a $300 por tonelada-quilômetro em 1884, e foi reduzida para $100 em 1885. Como referência, na Pedro II o seu valor era de $128. O vagão de bois (12-16 cabeças) teve queda de 70$000 para 50$000. *Monitor Sul-Mineiro*, 20 e 25/10/1885.

O próprio sistema de fretes da companhia demonstrava a importância do fumo como principal artigo agrícola da região. O seu frete é maior que o verificado para o café. Mesmo em 1906, quando café é o principal artigo exportado pela Minas e Rio, a tarifa vigente o coloca no mesmo patamar do fumo (anexo IV). Neste mesmo quadro, podemos perceber que o frete da Minas e Rio estava "na média" para a região, principalmente até 150 quilômetros[315]. Como o seu comprimento era de 170, várias tarifas tinham preço único para qualquer distância, assim como a Muzambinho. Já a Sapucaí possuía valores diferenciados, o que a deixava com alguns fretes mais baratos para distâncias além de 150 quilômetros. A questão da fragmentação das linhas e ramais, e a diminuta distância percorrida pela maior parte delas, foi outro fator que ajudou na baixa remuneração destas companhias. A Minas e Rio, pela sua posição arterial, ainda se beneficiou um pouco mais.

Tomando por base as tarifas de 1906, se comparadas entre as outras duas tributárias da Minas e Rio, mais a Oeste de Minas, os fretes não apresentavam muita disparidade, principalmente se levarmos em conta que a média da distância percorrida era até 100/150 kms em nossas ferrovias, ao contrário da Oeste (anexo IV). Mas, se compararmos as ferrovias sul mineiras a outras, com base em tarifas para o ano de 1909, elas de fato não estão entre as mais baratas.

[315] Enquanto que o frete para café variou de $287,5 (Minas e Rio) a $330 (Sapucaí) em distâncias até 150 kms, como referência o ano de 1906, o frete máximo atingiu $206 na Paulista, Mogiana e Sorocabana até 1894, e $288 até 1900. Porém, a distância menor para cobrança era de até 50 kms. Flávio Azevedo Marques de Saes. *As ferrovias de São Paulo...*, 1981.

> Um estudo dos quadros organizados indica que para os viajantes de 1ª classe ocupam o primeiro lugar, na modicidade de preços de transporte, a Viação da Bahia, a Sobral e a Central do Brasil. Vêm depois a Paulista, a Noroeste, a Mogiana, a Sorocabana, a Rio Grande a Bagé, a rede mineira da Leopoldina, a Baturité, a Porto Alegre a Uruguaiana. Em último lugar estão a Oeste de Minas, a Sul Mineira, a Santa Maria ao Passo Fundo, a rede fluminense da Leopoldina e a Vitória a Minas[316].

Mesmo em artigos de ampla exportação nas ferrovias sul mineiras, como o café, se comparamos as nossas ferrovias com outras estradas de ferro mineiras, o frete ficava um pouco acima. A Oeste de Minas, daquelas que serviam ao menos em alguns trechos zonas de café, apresentava o menor frete; a Leopoldina, ferrovia também mineira, a maior delas.

Vejamos agora o relatório financeiro da Minas e Rio durante o período em que esteve sob controle britânico. O último ano em que o valor das ações e os dividendos anuais tiveram bom desempenho foi o de 1896.

[316] Relatório do Ministério de Viação e Obras Públicas para o ano de 1909, p.16.

Tabela 3.1 – Relatório financeiro da *The Minas and Rio Railway Company, LTD*, 1882-1902

Ano calendário terminando em junho	Lucro líquido em libras	Percentagem anual de dividendos	Preço das ações em libras	
			Alta	Baixa
1882	-	nenhum	26,5	22,75
1883	-	nenhum	26	23,5
1884		nenhum	24	20
1885	-	7	23	20
1886	1324	7	23	21,5
1887	12017	7	24	21
1888	25374	7	24	22
1889	28823	7	27,25	20
1890	17344	7	21,5	18,5
1891	29350	7	21,5	15
1892	12674	7	19	12
1893	29923	7	16,63	10,5
1894	15012	7	17,5	10,5
1895	15312	7	20,75	15
1896	16252	7	19,5	13,38
1897	14309	5	14,63	11,13
1898	26421	6	12,75	7,25
1899	16693	4,5	11,5	9
1900	16782	5	11,5	8,75
1901	31829	5	15,5	9,25
1902	-	-	Abriu em 31 jan	15,5

Fonte: Richard Graham. *Gra-Bretanha e o início da modernização*..., 1978, p. 340, apêndice A.

Apesar do valor das ações ter decaído após a queda da monarquia, o lucro líquido da companhia preservou os mesmos índices de antes, como veremos mais à frente também pelo seu coeficiente de tráfego. Outro aspecto relevante foi que, pelas fontes levantadas, o movimento de exportação tendia a ser maior que o de importação, ao menos na primeira década. Abaixo a renda da Minas e Rio para o terceiro trimestre de 1886, segundo informação da Gazeta Sul-Mineira. Este tipo de informação, embora indicado, nunca foi explícito nos relatórios.

Tabela 3.2 – Renda do tráfego de mercadorias na Minas e Rio, 3º trimestre de 1886

Mês	Exportação	Importação	Relação da imp. p/ exp.
Outubro	24:902$400	18:085$090	72,62%
Novembro	27:399$100	14:858$530	54,22%
Dezembro	27:755$920	20:911$200	75,33%
Total no trimestre	80:057$420	53:854$820	67,27%

Fonte: *Gazeta Sul-Mineira*. Ano II, Nº 38 de 24/04/1887, p. 3. Elaboração do autor.

Entre 1902 e 1908 a companhia foi arrendada provisoriamente ao coronel José de Oliveira Castro. Em 1904 a Minas e Rio iniciou também a navegação a vapor do Rio Sapucaí, entre os portos de Fama (estação da Muzambinho, ainda município de Alfenas) e Carrito, no município de Carmo do Rio Claro, numa distância de 108 quilômetros[317]. Na verdade, os serviços de navegação sul mineiros já haviam se estabelecido nas décadas finais da centúria anterior. A Estrada de Ferro Oeste de Minas inaugurou linhas regulares no Rio Grande em 1888, e em 1892 o juiz Rodolpho Augusto de Oliveira Fabrino de Carmo do Rio Claro, a partir de uma concessão obtida do governo estadual em 1890, colocou o primeiro vapor no Sapucaí[318]. Tínhamos, ainda que com desempenho limitado, um serviço integrado de navegação e estradas de ferro. No porto de Carrito, as linhas serviam a cidades como a própria Carmo do Rio Claro, Passos e Santa Rita de Cássia, que foram previstas inicialmente nas concessões da Minas e Rio e depois Muzambinho, mas após 1910 foram servidas pela Mogiana. Entre 1908 e 1909 a Minas e Rio foi administrada diretamente pela União, e incorporou também a Muzambinho.

Cia. Estrada de Ferro Sapucaí

A partir de uma concessão originada de leis e contratos dos anos de 1887 e 1888, a Estrada de Ferro Sapucaí tinha sua sede no Rio de Janeiro, na intenção de ser outra via de comunicação entre essa cidade e o Sul de Minas. Boa parte do seu traçado já havia sido proposto em projetos ainda na primeira metade dos anos 1880, e até mesmo antes, segundo Maria Lúcia Prado Costa. No entanto, ao que tudo indica, o traçado definitivo pareceu ter sido

[317] Nelson Senna. *Anuário de Minas Gerais*...1907, p. 474.
[318] Marcos Lobato Martins. "Uma história da navegação a vapor no Sul de Minas". Em: Alexandre Macchione Saes e Marcos Lobato Martins. *Sul de Minas em transição...*, 2012.

pré-definido em meados de 1885, como sugeriu o jornal Gazeta Sul-Mineira, que inclusive questionou parte dele. “Na verdade, não compreendemos à margem de um rio navegável, qual é o Sapucaí desde Itajubá até muito além de Pouso Alegre. Quer como monstruosidade econômica, quer como absurdo em engenharia, esta seção do traçado necessita ser corrigida”[319]. Segundo o periódico, ao invés de seguir de Cristina para Itajubá e daí para Pouso Alegre, deveria haver um ramal que, de Cristina fosse até Águas Virtuosas (Lambari), e daí para Pouso Alegre e depois Caldas, insistindo que entre Itajubá e Pouso Alegre o Rio Sapucaí poderia ser melhor explorado, e atenderia razoavelmente as necessidades da região. Não esqueçamos também que Américo Werneck, principal redator do jornal, tinha interesses em Águas Virtuosas. Após a curta passagem como segundo prefeito de Belo Horizonte em 1898/1899, dedicou-se a organizar e criar uma cidade modelo como estância hidromineral na atual Lambari. Foi seu primeiro prefeito. Além disso, a própria cidade de São Gonçalo do Sapucaí, sede do jornal, se beneficiaria, pois ao passar por Águas Virtuosas estaria bem próxima a Campanha, que fica aproximadamente 30 quilômetros daquela.

Ainda em 1887, embora com o traçado já definido, o ponto terminal previa Poços de Caldas, para se encontrar com a Mogiana[320], segundo edital publicado para concessão. Contudo, quando em de 12 de novembro de 1887 o primeiro contrato de concessão e construção foi realmente firmado com o governo mineiro (engenheiros Carlos Euler Junior e Raimundo de Castro Maia, representados por seus procuradores Manoel Buarque de Macedo e Rufino Augusto de Almeida – a maioria deles grandes acionistas da Sapucaí), o ponto terminal já estava estabelecido nas proximidades de Ouro Fino, como assim o foi. Também aí, na divisa com São Paulo, se ligou à Mogiana. O privilégio de zona era de trinta quilômetros de cada lado da linha, e 50 anos de duração. O capital garantido pela província era de 7% sobre o capital de 3 mil, podendo ser elevado até 6 mil contos, durante a construção, e depois dela no máximo 3%[321]. As ações tinham um valor de 200$000 cada uma. A diretoria deveria seguir um esquema em que duraria três anos cada, composta por três membros, exceto a primeira, que dela faziam parte o senador Antonio Candido da Cruz Machado, o tenente-coronel Antonio Carneiro Santiago e o engenheiro Luiz Rafael Vieira Souto[322]. Abrindo um parênteses, descortinamos algumas dessas figuras envolvidas no contrato e na direção da Sapucaí, que inclusive não eram provenientes da região.

[319] *Gazeta Sul-Mineira*, Ano I, Nº 11, 11/10/1885, p.1.
[320] *Gazeta Sul-Mineira*, Ano II, Nº 35, 03/04/1887, p.1.
[321] *Gazeta Sul-Mineira*, Ano III, Nº 24, 29/01/1888, p.3.
[322] Vasco de Castro Lima. *A Estrada de Ferro Sul de Minas*...1934, p. 37.

Primeiramente, os engenheiros envolvidos no contrato. Carlos Euler Junior era o pai de Walter Euler, que mais tarde se tornou engenheiro da Central do Brasil e da Oeste de Minas, e foi um dos idealizadores da penitenciária agrícola de Ribeirão das Neves (região metropolitana de Belo Horizonte), e seu primeiro diretor[323]. O seu pai, Carlos Euler, também era engenheiro. Este, natural da Suiça, foi o segundo maior acionista da companhia, com 600 ações. Já Raimundo de Castro Maia foi engenheiro da Pedro II e amigo pessoal do imperador, tendo sido pai de Raimundo Ottoni de Castro Maia, famoso pela coleção artística que mais tarde viria a formar o acervo da Fundação Castro Maia, que deu origem aos Museus Castro Maia no Rio de Janeiro. Ambos eram naturais e residentes no Rio. Quanto aos procuradores, também engenheiros, Manoel Buarque de Macedo participou e foi presidente de algumas companhias de serviços urbanos, como carris[324]. Rufino Augusto de Almeida foi diretor e acionista da S. A. Companhia Nacional de Tecidos, liquidada em 1894[325], e um dos acionistas e fundadores da Companhia Força e Luz do Jaú, em Jaú, interior de São Paulo[326]. Este foi um dos primeiros municípios a ter luz elétrica, já em 1901. Em 1902 a Minas e Rio inaugurou uma estação, no estado de São Paulo, com o nome de Rufino de Almeida.

Dentre os três membros da primeira diretoria, a pessoa de Antonio Candido da Cruz Machado, natural do Serro Frio e um dos poucos mineiros (mas não sul mineiro) envolvidos diretamente na construção e gestão da Sapucaí, era a figura mais conhecida. Durante a monarquia ocupou vários cargos importantes em várias províncias, como presidente, senador e deputado. Se notabilizou por apresentar várias propostas de divisão das províncias brasileiras, e foi árduo defensor nos episódios que culminaram na criação da província do Paraná. No caso mineiro, dentre outros projetos, apresentou um que criava a Província do Sapucaí, delimitado ao norte pelos rios Sapucaí e Verde.

Uma última personalidade merece destaque, Luiz Matheus Maylasky. Fez parte da primeira diretoria eleita da Sapucaí e foi o maior acionista, com 650 ações. Natural da Hungria, se estabeleceu em Sorocaba e era um dos maiores comerciantes de algodão, fundando um fábrica de tecidos. Foi também um dos fundadores e primeiro presidente da Estrada de Ferro Sorocabana, sendo demitido depois em processo conturbado[327].

[323] APM, disponível em: http://www.siaapm.cultura.mg.gov.br/modules/fundos_colecoes/brtacervo.php?cid=116

[324] Disponível em: http://www.jusbrasil.com.br/diarios/1649843/dou-secao-1-14-09-1894-pg-14, acessado em 10/08/12.

[325] Disponível em: http://www.jusbrasil.com.br/diarios/1637099/dou-secao-1-07-05-1896-pg-14, acessado em 10/08/12.

[326] Disponível em: http://www.jusbrasil.com.br/diarios/1617321/dou-secao-1-03-04-1901-pg-14, acessado em 10/08/12.

[327] Disponível em: www.camarasorocaba.sp.gov.br, acessado em 11/08/2012.

Quadro 3.3 – Estrutura dos acionistas da Cia. Estrada de Ferro Sapucaí, até 30/03/1888

Nº de ações	Quantidade de acionistas	Percentual
Acima de 500	2	1
401 a 500	24	8
301 a 400	2	1
201 a 300	5	2
101 a 200	2	1
51 a 100	1	Menos de 1
Até 50	268	88
Total	308	100

Fonte: Relação dos Srs. Acionistas da Cia. Estrada de Ferro do Sapucaí, gentilmente cedido por Maria Lúcia Prado Costa. Elaboração do autor. A grande maioria dos acionistas possuíam 5 ou 10 ações, sendo este último o mínimo necessário para se ter voto na assembleia. A cada 10 ações o acionista tinha direito a 1 voto, até o limite de 500 ações = 50 votos. Mesmo com 650 e 600 ações, Luiz Matheus Maylasky e Carlos Euler respectivamente, possuíam 50 votos cada.

Após pedido de exoneração de Maylasky, a segunda diretoria eleita tinha como presidente Francisco Pereira Passos, futuro prefeito da cidade do Rio de Janeiro, na qual se notabilizou pela "reforma urbanizadora" que promoveu na capital. Após pouco mais de quatro anos, se afastou da companhia para ocupar o cargo de diretor da Central do Brasil[328]. Registre-se ainda que, pelo pouco que averiguamos, ninguém da região possuía mais que cinquenta ações. E mesmo este número poucos o tinham, como Silvestre Dias Ferraz e Francisco Brás Pereira Gomes, irmão do futuro presidente Venceslau Brás. Este também era dono de cinco ações, assim como outros membros família e outros políticos como Júlio Bueno Brandão, também com cinco ações.

[328] Vasco de Castro Lima. *A Estrada de Ferro Sul de Minas*...1934, p. 54.

Quadro 3.4 – Estações da Companhia Viação Férrea Sapucaí até 1910, trechos mineiros (distâncias a partir de Cruzeiro)

1ª seção – Linha do Sapucaí				
Estação	Posição (km)	Inauguração	Município em 1910	Município Atual
*Soledade**	89	14 de junho de 1884	Caxambu	Soledade de Minas
Silvestre Ferraz	104	15 de março de 1891	Silvestre Ferraz	Carmo de Minas
Ribeiro	112	1º de agosto de 1891	Silvestre Ferraz	Carmo de Minas
Cristina	127	15 de março de 1891	Cristina	Cristina
Maria da Fé	146	27 de junho de 1891	Pedra Branca	Maria da Fé
Pedrão	154	1º de junho de 1907	Pedra Branca	Pedralva
Itajubá	174	25 de setembro de 1891	Itajubá	Itajubá
Piranguinho	186	29 de abril de 1892	Brasópolis	Piranguinho
Olegário Maciel	204	23 de agosto de 1894	Brasópolis	Piranguinho
Renó	218	1º de agosto de 1900	Santa Rita do Sapucaí	Santa Rita do Sapucaí
Afonso Penna	225	23 de agosto de 1894	Santa Rita do Sapucaí	Santa Rita do Sapucaí
Porto Sapucaí	236	9 de novembro de 1910	Santa Rita do Sapucaí	Santa Rita do Sapucaí
Pouso Alegre	254	21 de março de 1895	Pouso Alegre	Pouso Alegre
Borda da Mata	282	1º de agosto de 1895	Pouso Alegre	Borda da Mata
Francisco Sá	298	17 de dezembro de 1895	Ouro Fino	Ouro Fino
Ouro Fino	313	12 de abril de 1896	Ouro Fino	Ouro Fino
Caneleiras	331	15 de março de 1897	Ouro Fino	Ouro Fino
Silviano Brandão	344	15 de março de 1897	Jacutinga	Jacutinga
*Sapucaí***	358	1º de julho de 1898	Jacutinga	Jacutinga

Ramal de Paraisópolis				
Piranguinho	186	29 de abril de 1892	Brasópolis	Piranguinho
Dias	196	9 de novembro de 1910	Brasópolis	Brasópolis
Brasópolis	207	9 de novembro de 1910	Brasópolis	Brasópolis
2ª seção – Linha da Barra				
*Soledade**	89	14 de junho de 1884	Caxambu	Soledade de Minas
Caxambu	112	15 de março de 1891	Caxambu	Caxambu
Baependi	119	28 de setembro de 1895	Baependi	Baependi
Cruzília	131	31 de maio de 1910	Baependi	Cruzília
Carvalhos	199	10 de agosto de 1903	Aiuruoca	Carvalhos
Livramento	222	8 de abril de 1901	Aiuruoca	Liberdade
Bom Jardim	244	2 de janeiro de 1897	Aiuruoca	Bom Jardim de Minas
Pacáu	256	30 de dezembro de 1895	Rio Preto	Santa Rita do Jacutinga
Imbuzeiro	274	20 de junho de 1893	Rio Preto	Santa Rita do Jacutinga
Santa Rita	286	15 de abril de 1893	Rio Preto	Santa Rita do Jacutinga

Fonte: Vasco de Castro Lima. *A Estrada de Ferro Sul de Minas...*, 1934; Nelson C. Senna. *Anuário de Minas Gerais...*, 1909; www.estacoesferroviarias.com.br. Silvestre Ferraz e Pedra Branca eram os nomes que Carmo de Minas e Pedralva possuíam, respectivamente. O Ramal de Paraisópolis chegou a São José do Paraíso em 1912, antigo nome do lugar. A linha da Barra, de Soledade a Santa Rita em trecho mineiro, só ficou concluída em 1911. Ou seja, essa linha, com as exceções de Caxambu e Baependi, se ligava apenas ao Rio em nosso período.
*Estação originalmente construída pela Minas e Rio e entroncamento com a mesma.
**Ligação com a Mogiana.

Em 1891 a companhia foi reorganizada, e passou a se chamar Cia. Viação Férrea Sapucaí. O capital foi elevado a 100 mil contos, "representado por 500.000 ações de 200$000 cada uma, podendo a diretoria elevá-lo a 300.000:000$000, se julgasse conveniente"[329]. No mesmo ano entrou em operação. Ela deveria e de fato ligou localidades do chamado vale do rio Sapucaí, à oeste daquelas servidas pela Minas e Rio. Era um porção que também apresentava produção de abastecimento interno, como já mencionamos, mas que em alguns pontos o café já ocupava certo destaque, como Jacutinga e Ouro Fino. Incorporou várias concessões ou pequenos trechos em operação de minúsculas linhas férreas, em Minas e no Rio de Janeiro. Se levarmos em conta a expectativa da diretoria e seus respectivos discursos, a hipótese de Maria Lúcia Prado Costa parece, mais uma vez, encontrar fundamento. Acima de tudo, levar toda a produção da zona atravessada até a estação de Marítima da Pedro II no Rio era o objetivo da Sapucaí, esperando inverter um fluxo que tendia para a Mogiana, e daí até mesmo captar parte da produção paulista escoada por esta última. Nas palavras de seu presidente, no ano seguinte à sua reorganização:

> Basta considerar que ela tende a trazer diretamente ao porto do Rio de Janeiro, não só quase toda a produção dos vales do Rio Grande, Rio Verde e Rio Sapucaí, no sul do estado de Minas Gerais, que são de admirável uberdade, onde a cultura do café e de outros gêneros vai se desenvolvendo extraordinariamente, mas ainda, o que é mais importante, deve atrair, pela sua ligação com a rede da Companhia Mogiana, a maior parte da produção da imensa zona cafeeira do estado de São Paulo que se dirige hoje para o porto de Santos, percorrendo linhas de bitolas diferentes e pertencentes a empresas diversas, sujeita, portanto, a baldeações e a fretes elevados[330].

A impressão que temos é que a expectativa de disputa com a Mogiana expressa no discurso ficou muito aquém da realidade, pois na verdade as evidências apontam justamente para o contrário, como veremos adiante. E não só para a Mogiana, mas aparentemente também para a própria Central do Brasil.

> A renda da Sapucaí ainda se mostrava prejudicada, por causa do

[329] Ibidem, p. 40.
[330] Ibidem, p. 44.

> desvio de cargas de importação e exportação de uma grande zona sua, que procuravam a Central do Brasil pelas estações de Cachoeira,Lorena e Pindamonhangaba. Os comerciantes e produtores do município de S. José do Paraíso achavam, como era natural, mais vantagem nesse encaminhamento: primeiro, pela grande diminuição da distância e segundo pelas tarifas altas da Minas e Rio e Sapucaí. Entretanto, o tráfego de passageiros aumentou[331].

Abaixo, temos um quadro para o terceiro ano de operação da Sapucaí, que além de mapear a renda proveniente por estação, também deixa evidente que a grande maioria da receita da companhia para essa linha provinha do movimento de mercadorias.

Quadro 3.5 – Renda de passageiros e da exportação por estações na Sapucaí, 1893

Estações	Passageiros	Mercadorias	Relação de pass. p/ mer.
Itajubá	14:228$400	54:095$840	26,30%
Piranguinho	7:866$500	36:590$640	21,48%
Soledade	19:182$300	28:571$280	67,13%
Cristina	10:930$000	20:425$380	53,51%
Caxambu	9:976$500	18:549$620	53,78%
Maria da Fé	4:981$700	14:183$240	35,12%
Silvestre Ferraz	5:726$600	8:098$960	70,70%
Ribeiro	1:111$500	1:715$420	64,79%
Total	74:003$500	182:230$340	40,60%

Fonte: *Revista Industrial de Minas Gerais,* Ano I, Nº 4, 15/01/1894, p. 138-139. Disponível em: memoria.bn.br. Elaboração do autor.

Ainda que sejam dados parciais, ficou claro que na Sapucaí o movimento de mercadorias era bem superior ao de passageiros. Veremos no quadro de movimento das mercadorias (tabela 3.9) que, a exemplo da Minas e Rio, a exportação também era superior à importação. E dentre as estações acima elencadas, as duas com maior movimento de cargas pertenciam ao município de Itajubá, sendo Piranguinho em seu distrito de São Caetano da Vargem Grande (Brasópolis), emancipado em 1901. No quadro apresentado no capítulo 2 (exportação presumida de Itajubá) vimos que este lugar possuía exportação de vulto.

Em 1897 a Sapucaí concluiu a construção da sua linha principal, chegando no município de Jacutinga, pela estação de Silviano Brandão, que deveria ser a última. Com isso,

[331] Ibidem, p. 46.

a sensação é que, definitivamente, a companhia transportaria as mercadorias de sua zona para o Rio, através da Minas e Rio, enquanto a linha da Barra não ficasse pronta.

> A exportação dos produtos da principal zona cafeeira do Sul do Estado de Minas, na parte servida pela Sapucaí, se fazia, antes, inteiramente para o Porto de Santos. Depois, porém, da abertura das estações de Ouro Fino e Silviano Brandão, talvez a metade dessa produção começou a demandar o mercado do Rio de Janeiro. E se não passou a buscar o mercado do Rio toda a produção da zona, foi devido às antigas relações comerciais dos exportadores com a praça de Santos e aos melhores preços que os cafés obtinham ali. Parece que se teria conseguido isso, se fosse posto em prática o estratagema da diminuição das tarifas[332].

Para que o tráfego com a Mogiana fosse consumado, a mesma exigiu que a Sapucaí construísse uma estação na margem do rio Eleutério, quase na divisa entre os estados de Minas Gerais e São Paulo. Dessa forma, a estação de Sapucaí foi construída e passou a ser a estação terminal da companhia de um lado, e da Mogiana do ramal de Itapira, que ia até Mogi Mirim na linha tronco, do outro.

Um ponto frisado pelo autor foi a falta de pessoal na Sapucaí, que com o passar dos anos comprometeu a regularidade dos serviços. Os salários pagos seriam menor que na Minas e Rio e Muzambinho, e os atrasos eram frequentes. Tanto é que, em um episódio de paralisação do tráfego por falta de carvão fornecido pela Minas e Rio (e esta por sua vez pela Central), vários empregados aproveitaram para protestar contra o atraso recorrente no pagamento e realizaram movimento de greve, talvez o primeiro em ferrovias da região.

Entre 1898 e 1899 se desenrolaram fatos que levaram à liquidação forçada da Cia. Viação Férrea Sapucaí. Diante de ação dos credores, foi sentenciada ordem judicial que o governo de Minas precisou cumprir. Eram frequentemente anunciadas dificuldades de alguma data, e não só na Sapucaí, mas em várias ferrovias, e que "se acentuaram com a crise financeira que assoberba o país em geral"[333]. Neste contexto, o estado de Minas assumiu a direção dela na parte em que cortava o seu território "para evitar a interrupção do tráfego na linha, o que acarretaria grandes prejuízos ao Estado e àss populações da zona servida por aquela via férrea"[334]. Mas logo em seguida a liquidação foi anulada, e a companhia continuou a operar as suas linhas. Temos duas das hipóteses possíveis para a anulação. Uma é que o

[332] Ibidem, p. 47. Grifo nosso.
[333] *Relatório do Presidente de Estado de Minas Gerais* do ano de 1899, Seção Estradas de Ferro, p.28.
[334] Idem.

prejuízo que viria a ter a zona servida seria alto. A outra, é que possivelmente a influência política da diretoria e maiores acionistas pesaram para a reversão da liquidação da companhia. Contudo, o que podemos afirmar de concreto é que mais uma vez a posição política local contou a favor. À época o governador era Silviano Brandão, nossa figura conhecida. Segundo o almanaque sul mineiro de 1884, Silviano já era deputado na assembleia provincial. Foi ainda em sua homenagem que nomearam a estação de Jacutinga, inaugurada em 1897. Silviano Brandão certamente se valeu de manobras para que a liquidação forçada da Sapucaí ficasse sem efeito prático por muito tempo.

Em 1900 a estação de Rennó, município de Itajubá (mas logo pertencente ao de Santa Rita de Sapucaí quando esta se emancipou), foi construída, entre as de Olegário Maciel e Afonso Pena. Distava apenas 14 quilômetros da primeira e 7 da segunda. Mas por que destacamos em especial esta estação? Além de ter sido inaugurada após a conclusão da linha principal, ou seja, não estava nos planos iniciais da companhia construí-la, foi uma das poucas estações em que encontramos evidências empíricas que atrelam a sua construção à ingerência política local. A família Rennó possuía membros de posses no município de Itajubá, (e depois de se emancipar também Santa Rita do Sapucaí) e São José do Paraíso, atual Paraisópolis. Já no Almanaque Sul Mineiro de 1884, detectamos vários deles em lista de rancheiros, tropeiros, fazendeiros, fazendeiros de café, militares e em cargos burocráticos em todas estas localidades. Segundo Vasco de Castro Lima "o edifício dessa estação foi construído e oferecido à Estrada pelo sr. Coronel João Francisco Rennó, importante lavrador de café no lugar"[335]. Na lista de acionistas da companhia localizamos 3 da mesma família, embora 2 membros tivessem apenas 5 ações cada, sem direito a voto portanto. Mas 1 deles, Antonio José Rennó, possuía 50 ações, e 5 votos na assembleia. Pode ser considerado um acionista médio, embora bem abaixo do quantitativo de vários outros, mas estava acima da maioria, que detinha até 20 ações. No almanaque para 1884 aparece como fazendeiro que plantava café, capitão e tropeiro do município de Itajubá. Este caso foi um dos raros exemplos em que moradores locais, no Sul de Minas, exerceram influência em algum momento pós formação e/ou construção das empresas. É necessária uma pesquisa de maior vulto para mensurar isso.

[335] Vasco de Castro Lima. *A Estrada de Ferro Sul de Minas*..., 1934, p. 48.

Muzambinho

Finalmente, passemos ao caso da Cia. Estrada de Ferro Muzambinho. A história da companhia se iniciou com a lei estadual n. 3420, de 30 de agosto de 1887, que concedia "privilégio para construção de uma estrada de ferro que, partindo das divisas daquela Província com a de São Paulo, município de Muzambinho, fosse terminar em São Joaquim da Serra Negra, município de Alfenas"[336]. As leis 3754 e 3756 de 16 de agosto de 1889 autorizavam o prolongamento da estrada até São Sebastião do Paraíso e depois Passos, onde originalmente deveria chegar a Minas e Rio. Em 1888 a Minas e Rio obteve a concessão para a construção dos referidos trechos. A lei 3397 de 24 de novembro de 1888 autorizava ela ainda

> A construir um ramal que, partindo do ponto mais conveniente de sua linha férrea, e passando pela freguesia de Cambuquira, se dirija à cidade da Campanha na província de Minas Gerais, com sub-ramal que, partindo igualmente do ponto mais conveniente, se dirija a Águas Virtuosas do Lambari[337].

No mesmo ano, o decreto 10122 outorgou uma concessão "à mesma companhia prolongar a sua linha férrea de Três Corações até o ponto navegável do Rio Verde, na extensão aproximada de 57 quilômetros"[338]. Este trecho se tornou a primeira parte do chamado "Prolongamento de Três Corações à Estação Fluvial", e o primeiro da Muzambinho a ser inaugurado, já que o segundo era aquele que seria conhecido como o "Ramal da Campanha", de 86 quilômetros. Este último, que se trata do referido trecho na citação, é o que abarcou boa parte das cidades que integram o Circuito das Águas Sul Mineiras, ou seja, a expectativa girava muito em torno do transporte de passageiros para a região. Já em 1873, a câmara municipal de Campanha reclamou da falta de caminhos adequados aos balneários mineiros, explicitado na passagem do começo deste capítulo.

Entretanto, entre 1889 e 1890 as concessões foram consideradas caducas e anuladas, transmitidas então à recém-criada Companhia Estrada de Ferro Muzambinho. A justificativa do governo foi o não cumprimento por parte da Minas e Rio do contrato, como por exemplo a

[336] Relatório do Ministério da Agricultura de 1889, referente ao ano de 1888, seção Estradas de Ferro, p. 298. ver também: Vasco de Castro Lima. *A Estrada de Ferro Sul de Minas...*, 1934.
[337] Ibidem, p. 293.
[338] Ibidem, p. 294.

demora para o início das obras. Merece ainda uma pesquisa mais aprofundada para sabermos o que de fato ocorreu ou que outra determinante existiu, para além das fontes oficiais. Pois sabemos que no caso de concessões ferroviárias "o regionalismo e o conluio entre políticos também contavam"[339].

Assim, o primeiro trecho de Três Corações a Fluvial (Rio Verde) e o segundo, Ramal da Campanha, foram explorados a partir de concessão federal. O primeiro não gozava de garantias de juros e o segundo tinha 5% durante a construção e 4% após o término, sob o capital de 2.509:500$000. A continuação da linha principal, de Fluvial a Areado (depois Tuiutí), assim como a concessão para os prolongamentos de Lavras ao Jaguará e das linhas de Forquilha ao Araxá e de Poços de Caldas a Campanha, eram de concessão estadual[340].

No capítulo 1, quadro 1.2, mostramos que a Muzambinho obteve um empréstimo do governo estadual mineiro para construção de suas linhas. Entretanto, a companhia não conseguiu concluir todos os trechos previstos sob sua concessão. A seção que deveria chegar ao município de Muzambinho foi concluída apenas em 1909, e ainda sim com os trilhos apenas até o município de Cabo Verde. Jamais construiu a ligação de seus ramais com Caldas, e os trechos mais a sudoeste ficaram sob concessão da Mogiana, quando a Rede Sul Mineira foi formada em 1909/1910. A ligação de Três Corações com Lavras só foi concluída na década de 1920, já como Rede Sul Mineira.

O ano de 1897 marcou o fim da expansão inicial da companhia, que passou por um hiato de mais de 10 anos até a inauguração da estação de Movimento, no fim de 1908. Provavelmente devido a diversos limites, que passavam até pela dificuldade de expansão física das linhas, o governo mineiro passou a controlar a seção de Fluvial a Areado em 1899. Em 1907 todas as linhas e ramais ficaram arrendadas ao governo mineiro, até setembro do ano seguinte. É para este período que temos a maior parte de dados qualitativos relativos à empresa. Em setembro de 1908 ela foi incorporada à Minas e Rio, em um processo que culminou logo em seguida com a formação da própria Rede Sul Mineira. A Muzambinho, dentre as três, é aquela em que as informações e indicações do embarque de mercadorias e outros dados semelhantes são mais escassos. Por conta da política contábil ou mesmo desorganização dela, poucas informações deste cunho chegaram até nós. Nem mesmo os relatórios da companhia apresentavam estes tipos de dados. E até na obra de Vasco de Castro Lima, as informações quanto à Muzambinho são as mais breves e rasas dentre as três.

[339] John D. Wirth. *O Fiel da balança...*,1982, p. 103.
[340] Vasco de Castro Lima. *A Estrada de Ferro Sul de Minas...*, 1934.

Segundo o autor, a Muzambinho teve apenas dois presidentes: Carlos Augusto Miranda Jordão e Egas Muniz Barreto de Aragão.

O primeiro dos diretores era natural do Rio, engenheiro civil e comissário de café na capital com seu pai, Augusto Cesar de Miranda Jordão, na firma Miranda Jordão & C.[341]. Foi ainda proprietário da Companhia Metropolitana de Imigração, que a partir de 1890 administrou a colônia de italianos Nova Veneza, interior de Santa Catarina. Segundo Maria Lúcia Prado Costa, ele era o maior acionista da Muzambinho, com quase 16% das ações em 1892[342]. Também fizeram parte desta diretoria Américo Gomes Ribeiro da Luz e Caetano Pinto da Fonseca Costa, substituído por Luiz Plinio de Oliveira, os dois últimos naturais do Rio[343]. O primeiro era natural de Campanha e sobrinho de Joaquim Delfino Ribeiro da Luz. Médico, estabeleceu-se em Muzambinho. Foi prefeito aí e depois deputado em Minas, além de tio do futuro presidente Carlos Luz. Foi um dos poucos casos de figuras locais envolvidas na administração de companhias férreas na região.

Após o início do tráfego, inaugurado em 1892 no "Prolongamento de Três Corações" e em 1894 no Ramal da Campanha, a Muzambinho apresentou desempenho diferenciado para cada trecho. A seção Três Corações a Fluvial não teve nenhum exercício com déficit, mas o inverso ocorreu com as outras duas. O Ramal da Campanha apresentou os piores índices. Neste trecho o transporte de passageiros tinha forte presença (maior que as mercadorias em alguns anos), enquanto que nos outros predominou o de mercadorias. Em 1907 por exemplo, esta respondeu por mais de 80% da receita da Muzambinho[344]. Todavia, o transporte de passageiros para cidades maiores como Campanha, ou para as fontes de águas minerais como Águas Virtuosas e Cambuquira, é que provavelmente contaram para a instalação dos trilhos no Ramal.

[341] *Almanaque Administrativo, Mercantil e Industrial do Rio de Janeiro* para 1897, 54º Ano.
[342] Maria Lúcia Prado Costa. *A Cia Estrada de Ferro Muzambinho...*, 1996.
[343] Almanaque Administrativo, Mercantil e Industrial do Rio de Janeiro para 1891, 48º Ano, para 1893, 50º Ano e para 1897, 54º Ano.
[344] Relatório do Ministério de Viação e Obras Públicas de 1908, referente aos anos de 1907 e 1906.

Quadro 3.6 – Estações da Companhia Estrada de Ferro Muzambinho até 1910 (distâncias a partir de Cruzeiro)

Linha Tronco				
Estação	Posição (km)	Inauguração	Município em 1910	Município Atual
*Três Corações**	169	1º de junho de 1884	Três Corações	Três Corações
Flora	184	14 de julho de 1896	Três Corações	Três Corações
Varginha	204	28 de maio de 1892	Varginha	Varginha
Fluvial	227	15 de janeiro de 1893	Varginha	Varginha
Espera	241	19 de agosto de 1895	Três Pontas	Três Pontas
Pontalete	252	19 de novembro de 1895	Três Pontas	Três Pontas
Josino de Brito	272	10 de março de 1909	Campos Gerais	Campos Gerais
Fama	277	1º de maio de 1896	Alfenas	Fama
Gaspar Lopes	294	30 de abril de 1897	Alfenas	Alfenas
Harmonia	306	20 de julho de 1897	Alfenas	Alfenas
Areado	321	19 de agosto de 1897	Alfenas	Areado
Movimento	331	4 de dezembro de 1908	Alfenas	Alterosa
Engenheiro Trompowsky	346	28 de agosto de 1909	Cabo Verde	Monte Belo
*Monte Bello***	360	28 de agosto de 1909	Cabo Verde	Monte Belo
Ramal de Alfenas				
Gaspar Lopes	294	30 de abril de 1897	Alfenas	Alfenas
Alfenas	302	31 de maio de 1910	Alfenas	Alfenas

Ramal da Campanha				
*Freitas**	106	14 de junho de 1884	Caxambu	Soledade de Minas
Santa Catarina	129	13 de março de 1908	Santa Rita do Sapucaí	Olímpio Noronha
Bias Fortes	138	1º de fevereiro de 1894	Lambari	Jesuânia
Lambari	149	24 de março de 1894	Águas Virtuosas	Lambari
Nova Baden	155	15 de março de 1901	Águas Virtuosas	Lambari
Cambuquira	175	7 de outubro de 1894	Cambuquira	Cambuquira
Campanha	192	3 de março de 1895	Campanha	Campanha

Fonte: Vasco de Castro Lima. *A Estrada de Ferro Sul de Minas...*, 1934. Nelson Senna. *Anuário de Minas Gerais...*, 1907 e 1909; www.estacoesferroviarias.com.br. Atualmente a cidade de Jesuânia, que fora servida pela estação de Bias Fortes, chamava-se Lambari. Já a atual Lambari era chamada de Águas Virtuosas, primeiro da Campanha, quando ainda era freguesia desta, depois do Lambari, antes de se tornar município.
*Estação originalmente construída pela Minas e Rio e ligação com a mesma.
**Tráfego efetivo com a Mogiana a partir de 1914.

Tabela 3.3 – Receita e despesa da Cia. Estrada de Ferro Muzambinho, 1894-1907

Ano	T. Corações a Fluvial – 57 km		Fluvial a Areado – 94 km		Ramal da Campanha – 86 km		Receita total	Despesa total	Saldo
	Receita	Despesa	Receita	Despesa	Receita	Despesa			
1894	193:488$710	165:459$197	-	-	50:219$900	103:366$346	243:708$610	268:825$443	-25:116$833
1895	216:446$120	212:894$774	5:221$590	2:421$000	64:421$560	98:596$379	286:089$270	313:912$153	-27:822$883
1896	232:449$550	-	149:410$560	-	131:309$150	251:071$467	513:618$340	-	-
1897	-	-	258:819$400	280:385$869	140:265$400	255:832$174	399:084$800	536:218$043	-137:169$243
1898	286:695$930	194:989$720	272:863$740	384:378$392	131:616$470	238:224$087	691:176$140	817:531$749	-126:355$609
1899	314:468$630	202:472$162	292:355$209	321:701$780	149:665$770	247:238$440	756:479$609	771:412$382	-14:932$773
1900	295:549$600	212:739$580	265:789$590	366:301$960	141:781$070	276:002$297	703:120$260	855:043$837	-151:923$577
1901	386:166$020	274:520$670	322:658$260	360:930$766	136:617$470	262:787$306	845:441$300	898:238$742	-52:797$442
1902	390:207$660	278:150$823	321:568$200	386:459$871	151:444$760	251:360$814	863:320$620	915:971$508	-52:650$888
1903	328:149$440	268:151$480	313:039$780	417:092$366	151:270$980	254:888$980	792:460$200	940:132$826	-147:672$626
1904	264:289$950	199:552$863	236:795$960	314:810$773	130:362$150	248:297$155	631:448$060	762:660$791	-131:212$731
1905	245:041$900	180:781$008	211:088$790	277:594$609	119:943$040	229:085$679	576:073$730	687:461$296	-111:387$566
1906	343:888$660	215:227$847	316:770$710	329:452$560	143:763$990	257:009$043	809:421$460	801:689$450	7:732$010
1907	291:942$825	202:906$880	248:998$730	386:056$381	152:453$140	257:051$443	693:394$695	846:014$704	-152:620$009

Fonte: Rodolpho Jacob, *Minas Gerais no XXº século*..., 1911. Para a Muzambinho, Seção Três Corações a Fluvial 1894, 1896, 1898-1907 e o Ramal de Campanha, Relatórios do Ministério da Agricultura; para a Seção Três Corações a Fluvial 1895 e a seção Fluvial a Areado, Rodolpho Jacob. *Minas Gerais no XXº Século*..., 1911. Elaboração do autor. Para 1897 exclusive a seção de Três Corações a Fluvial.

Com o desempenho por seção e as rendas de algumas estações, fica claro onde a circulação de mercadorias tinha maior peso. Porém, as dificuldades em se obter saldos positivos foram a regra na vida da companhia.

> A E. F. Muzambinho não tem podido conseguir a prosperidade que se esperava, tanto que, tendo feito os estudos de seu prolongamento de Areado a Monte Bello e construído parte dessa linha, com 38 quilômetros, ainda não o concluiu por falta de recursos, não se falando na conclusão da linha projetada até a cidade mineira de S. Sebastião do Paraíso; além disso, tem todos os ano um déficit enorme no Ramal de Freitas a Campanha, que liga as águas de Lambari e Cambuquira ás linhas da Minas e Rio, em Freitas e da E. F. Sapucaí, em Soledade, para cá de Freitas[345].

Dentre outros acordos, o governo de Minas acertou com o governo federal a ligação sul mineira com o Triângulo Mineiro pela Muzambinho[346]. O café tinha destaque na linha de Três Corações a Areado, mas ainda sim não o suficiente para criar um saldo positivo. Vasco de Castro, ao fazer a única indicação para o período, afirmou ser Varginha o maior centro produtor de café na Muzambinho, o que vai exatamente ao encontro das informações sobre embarque de café, apresentados por Rodolpho Jacob para 1907. A cifra foi de 3 mil toneladas, maior que qualquer outra dentre as três que formaram a Rede Sul Mineira[347].

3.3 Uma fronteira paulista? A Cia. Mogiana de Estradas de Ferro no Sul de Minas Gerais

Como, a princípio, a Mogiana estava apenas marginalmente inserida em nosso trabalho, mereceu menos atenção da nossa parte. Frisamos desde o começo que, o principal aspecto abordado sobre a Mogiana aqui é a sua captação da produção sul mineira (em menor grau também Estrada de Ferro Norte, Bragantina e São Paulo Minas), e como isso influenciou no desvio de reais e potencias mercadorias das estradas de ferro na região. Contudo, por referências em algumas obras que servem de base para esta dissertação e principalmente pelos caminhos que as fontes nos levaram, foi possível esquadrinhar um pouco mais sobre a influência direta e indireta que a Mogiana exerceu no Sul de Minas. Deixar de fazê-lo

[345] Nelson Senna. *Anuário de Minas Gerais...*, 1906, p. 86.
[346] Nelson Senna. *Anuário de Minas Gerais...*, 1907.
[347] Rodolpho Jacob. *Minas Gerais no XXº século...*, 1911,

comprometeria nosso entendimento sobre o desenvolvimento ferroviário na região. Ainda sim, ficarão algumas lacunas a serem preenchidas por futuras pesquisas.

Citamos no começo do capítulo, pelas indicações de Odilon Matos, Flávio Saes, Mario Leite e Lúcia Costa, como a Mogiana e outras ferrovias de São Paulo serviram como meio de transporte ao Sul de Minas. "Até o advento da era rodoviária, essas ferrovias eram os únicos elementos de ligação de tão vastas regiões, o que significa que suas vinculações eram muito maiores com o Estado de São Paulo do que com os seus próprios estados"[348]. Ainda segundo Odilon, a Mogiana teria ficado com "o extraordinário papel de capturar para a economia paulista grande parte do sul de Minas e do chamado Triângulo Mineiro"[349].

Para Maria Lúcia Prado Costa, a presença da Mogiana na região, assim como a grande área sob sua influência direta e indireta, teria sido a maior responsável pelo relativo insucesso da Muzambinho, e por tabela da Sapucaí e Minas Rio. Pelas fontes levantadas, uma extensa região que deveria escoar seus produtos por ela, procurava as estações mineiras da Mogiana de Poços de Caldas e Guaxupé. Além da distância, muitas vezes mais curta, o café, artigo que se expandia e já era o principal em muitas localidades, aparentemente encontrava melhores preços ao ser direcionado para Santos e não o Rio.

Ramal de Caldas

Este ramal partia de Aguaí (antiga Cascavel) na linha tronco da Mogiana, e passava por São João da Boa Vista e Águas da Prata em território paulista, para atingir uma única localidade em território mineiro, Poços de Caldas, que na época pertencia à cidade de Caldas. Apenas depois de 1940 foi inaugurada a estação de Bauxita, na zona rural de Poços, e já ligada à atividade extrativista do minério. Embora existissem projetos de ligação da Sapucaí com esta ponta da Mogiana, tal nunca ocorreu. O ramal veio a reforçar a tendência já existente, onde parte da região tinha uma intensa relação com a província de São Paulo, principalmente a região mais próxima a Campinas. Poços de Caldas também era o destino de vários turistas, que procuravam suas fontes de águas termais e minerais. Em 1890, o governo de São Paulo chegou a emitir um decreto que previa redução no preço das passagens

[348] Odilon Nogueira Matos. *Café e ferrovias...*, 1974, p. 122.
[349] Ibidem, p. 70.

ferroviárias para Poços, visto o fluxo de pessoas do estado para lá[350]. Neste mesmo ano, Poços foi elevada a Vila. Novamente, em 1910, a Mogiana emitiu o aviso 137 que, durante determinados meses no ano, previa abatimento de 30% nas passagens de ida e volta com destino a Poços[351]. O pequeno ramal de 76 quilômetros foi deficitário na maior parte do tempo. O movimento de importação tendia a ser maior que o de exportação na estação de Poços para os anos que temos disponíveis.

Tabela 3.4 – Receita e despesa do Ramal de Caldas, 1888-1907

Ano	Receita	Despesa	Déficit
1888	101:181$960	120:591$159	19:409$199
1889	59:953$610	76:082$725	16:988$777
1890	120:563$260	150:183$483	29:620$223
1899	185:610$748	-	-
1900	166:136$430	-	-
1905	149:371$613	-	-
1906	182:739$350	-	-
1907	178:227$750	-	-

Fonte: Para os anos entre 1888 e 1890, Relatórios do Ministério da Agricultura. Para 1899 e 1900, RAPM, Ano 8, Nº 3, 4, jul-dez de 1903, p. 651-852, apenas estação de Poços de Caldas. Para 1905 Nelson Senna, *Anuário de Minas Gerais*...1907, p.470-471, estação de Poços. Para 1906 e 1907, Rodolpho Jacob. *Minas Gerais no XXº Século*..., 1911, apenas o trecho mineiro. Elaboração do autor.

Segundo ainda os dados dos relatórios, para 1888 a receita proveniente do transporte de passageiros foi a maior, sendo 52:398$430, seguida pela de mercadorias, 41:613$440. Em 1890 a receita das mercadorias já foi um pouco maior 57:660$520, e a dos passageiros em seguida, com 50:686$830. Para esse ano os principais gêneros transportados foram café (2.230.217), seguidos de açúcar (550.254) e sal (512.459). Entretanto, o item diversos (2.316.381) representou a maior parte. O café correspondeu por 39,69% das mercadorias. Para 1905 a receita dos passageiros foi de 49:847$460 e mercadorias 58:555$580, sendo 1.208.042 de exportação e 2.227.599 de importação, e animais em trens de carga (454) 281$470.

[350] Relatório do Presidente do Estado de São Paulo para o ano de 1890.
[351] Relatório do Ministério de Viação e Obras Públicas para o ano de 1910, p. 216.

Tabela 3.5 – Movimento de mercadorias na estação de Poços de Caldas, 1895-1907

Mercadorias	1895	1896	1899	1900	1907
exportação		Até junho			
café	1245835	405431	1797663	1630320	1920418
couros	-	-	11135	12628	13838
fumo	-	-	3141	2936	30724
toucinho	-	-	1692	10212	5287
diversos	208671	65197	-	-	-
importação		Até maio			
arroz	434381	161683	-	-	-
cereais	-	-	606953	539618	410888
açúcar	434381	152141	434074	379208	363462
sal	430152	103736	458147	396170	410236
diversos	1533803	767227	1176897	924340	1861889

Fonte: para os anos de 1895 e 1896, RAPM, Ano 1, Nº 2, abr-jun de 1896. Para exportação o item diversos era composto principalmente por fumo, toucinho e queijos, descortinados nos anos subsequentes, a exceção dos queijos. Para 1899 e 1900, RAPM, Ano 8, Nº 3, 4, jul-dez de 1903, p. 651-852. O item de importação diversos contemplava também uma pequena exportação, mas que não chega nem a 10% do total. Para 1907, Rodolpho Jacob. *Minas Gerais no XXº Século*..., 1911. Não há dados para queijos e manteiga, embora saibamos que eram exportados por essa estação. Os cereais correspondiam principalmente a arroz, feijão e trigo. Elaboração do autor.

Embora o movimento geral não fosse muito grande, fica claro qual a principal mercadoria desse micro espaço sul mineiro já em 1895: café. Este produto correspondeu por 28,35% das mercadorias transportadas em 1895, um percentual relativamente significativo. Para o primeiro semestre de 1896 ficou em 27,20%. Se considerarmos apenas as mercadorias exportadas, temos 85,65% correspondente ao café para 1895, e 86,14% para a primeira metade do ano seguinte. Em 1899 o índice chegou a 40%, em 1900 41,85% e em 1907 aproximadamente 38%. Isso, ao nosso ver, é conclusivo sobre o perfil das localidades que utilizavam esta estação.

Segundo o artigo de 1896, assim era o mapa das mercadorias exportadas:

> Estas cargas procedem das seguintes freguesias: Cabo Verde (café); S. José dos Botelhos (café); Caconde (em parte) também café; Areado (café); Caldas (queijos); Campestre (queijos e toucinho); Santo Antônio do Machado (café e queijos); Poços de Caldas (café, queijos e toucinho)[352].

[352] RAPM. Ano 1, Nº 2, abr-jun de 1896, p. 222. Grifo nosso.

Já o texto de 1903, com base nos relatórios dos anos de 1899 e 1900:

> Poços de Caldas exporta café, queijos, toucinho e couros: mas também enviam cargas para esta estação: Cabo Verde (café); S. José dos Botelhos (café); Caconde (café); Areado (café); Caldas (queijos); Campestre (queijos, fumo, toucinho e café); Santo Antônio do Machado (café e queijos)[353].

Mais à frente veremos sobre o movimento da estação de Areado na Muzambinho, e como os dados de itens exportados pela sua estação casam com a indicação acima citada. Em 1897 a estação de Areado foi inaugurada pela Muzambinho. Em 1899/1900 ainda houve referência que ela exportasse pela estação de Poços, assim como Machado. Pelas fontes, fica claro que a inauguração de sua estação na Muzambinho não conseguiu evitar o fluxo de boa parte das mercadorias para a Mogiana. Já Poços de Caldas, sede da estação, Odilon Matos afirmou que esta foi praticamente, por muito tempo, a única via de comunicação deste lugar. "Isso explica o aspecto bem paulista que Poços de Caldas durante tantos anos apresentou. Só administrativamente pertencia a Minas Gerais. Toda a sua vinculação material e espiritual era com São Paulo"[354].

Ramal de Guaxupé

Até 1910 era esse o outro ramal da Mogiana em Minas, mas que, assim como Poços de Caldas, era a única estação em solo mineiro. O ramal, inaugurado em 1903, partia da estação de Ribeiro do Vale no ramal de Mococa, que por sua vez ligava esta cidade à linha tronco em Casa Branca. Por uma indicação, o nome da estação de onde partiam os trilhos seriam em homenagem ao coronel Joaquim Augusto Ribeiro do Valle, "importantíssimo fazendeiro, que possui 6 fazendas de café, tem um pessoal de mil e poucos empregados e é dono de parte do ramal férreo de Guaxupé (da E. F. Mogiana). Esse milionário mineiro conquistou fortuna pela lavoura de café"[355]. Em 1908 a Mogiana adquiriu a propriedade do ramal de Ribeiro do Valle e outros sócios menores pelo valor de 624:398$450[356]. O coronel, nesse mesmo ano, firmou também contrato com a Câmara de Muzambinho "para a construção

[353] RAPM, Ano 8, Nº 3, 4, jul-dez de 1903, p. 805. Grifo nosso.
[354] Odilon Nogueira Matos. *Café e ferrovias...*, 1974, p. 123.
[355] Nelson Senna. *Anuário de Minas Gerais...*1907, p. 438.
[356] Nelson Senna. *Anuário de Minas Gerais...*1909, p. 692.

de um ramal férreo de 24 kms, ligando aquela cidade à Estação de Guaxupé, da linha da Mogiana”[357].

A estação de Guaxupé foi inaugurada em 15/05/1904. Esta era, de longe, a principal estação sul mineira que embarcava café até 1910. Assim como Poços de Caldas, Guaxupé fica muito próxima da divisa com São Paulo, principalmente da região de Ribeirão Preto, que abrange cidades como Casa Branca, Mococa e São José do Rio Pardo. Para termos ideia, ficava a 32 léguas de Campanha, 30 de Três Corações, 4 de Muzambinho e 6 de Mococa[358].

Tabela 3.6 – Movimento financeiro e embarque de mercadorias no trecho mineiro do Ramal de Guaxupé, 1906 e 1907

Item	1906		1907	
	quantidade	valor em réis	quantidade	valor em réis
Receita	-	46:316$574	-	65:363$424
Despesa	-	44:611$550	-	51:873$308
Passageiros	14233	-	17277	-
Mercadorias				
Café	5167630	20:093$780	8283788	37:283$510
Sal	659284	1:526$980	569855	1:345$090
Açúcar	497499	2:043$620	354612	1:496$040
Algodão	169	$660	29	$190
Fumo	1452	9$930	4998	23$420
Cereais	535739	445$580	749353	657$100
Toucinho	11568	17$370	2364	3$690
Aguardente	145793	740$260	122930	557$020
Couros	5881	23$040	6317	28$180
diversos	2025210	5:612$870	1745227	5:838$130
Total mercadorias	9052225	30:514$090	11830473	47:232$370

Fonte: Rodolpho Jacob. *Minas Gerais*...1911, p. 104, 422 e 532. Elaboração do autor. Segundo informações para o ano de 1907, temos como itens de exportação: café e algodão; exportação e importação: fumo, toucinho e cereais; importação: sal, açúcar e aguardente.

Para o ano de 1907, em que houve embarque de mais de 8 mil toneladas de café na estação de Guaxupé, observemos as estações que mais embarcaram na Leopoldina, a “ferrovia do café” mineira, na região da Zona da Mata.

[357] Idem.
[358] Ibidem, p. 691.

Quadro 3.7 – Embarque de café em algumas estações da Leopoldina, Zona da Mata mineira, 1907

estação/cidade	quantidade	estação/cidade	quantidade
Santa Luzia/Carangola	11516728	Bicas	3603753
São Paulo do Muriaé/Muriaé	7472390	Miraí	3183213
Faria Lemos	4169109	Pomba/Rio Pomba	2605914
Ponte Nova	3921969	Tombos	2276042
Rio Branco/Visconde do Rio Branco	3876764	Cataguases	1636237

Fonte: Rodolpho Jacob. *Minas Gerais...*, 1911, p. 94-98.

Ao compararmos as tabelas alguns cuidados devem ser tomados. Embora, em termos comparativos absolutos de embarque por estação, a de Guaxupé registre em 1907 um embarque que fica abaixo apenas de 1 estação da Leopoldina (Santa Luzia/Carangola), o que por si só já é bastante representativo, no caso de Guaxupé não podemos cair na armadilha de creditar o embarque exclusivamente à freguesia da estação. Era o único ponto de embarque em solo mineiro por ser ponta de ramal, mas que certamente continha café proveniente de outros locais próximos com produção significativa, como Monte Santo, Guaranésia, São Sebastião do Paraíso e Muzambinho. No caso das estações da Leopoldina, a maioria delas estavam a distâncias próximas umas das outras e, aí sim, o embarque na estação podia significar a cifra, ou próximo dela, vindo do próprio local. Um bom exemplo são as estações de Tombos (2276042) e Faria Lemos (4169109), ambas na linha de Manhuaçu e distantes apenas 12 quilômetros uma da outra. Os quadros 2.3 e 2.4 do capítulo 2 atestam nossa afirmação.

Em 1904 a Minas Rio já demonstrava preocupação com a inauguração da estação de Guaxupé. Aparentemente, assim como Poços de Caldas, ela também desviava café embarcado. Por outro lado, não deixa dúvida quanto a crescente produção cafeeira de ao menos parte do sudoeste mineiro. Simultaneamente, o quadro acima traduz a hipótese por nós defendida que, o Sul de Minas, até aproximadamente 1910, ainda não era uma região tipicamente cafeeira como a Zona da Mata, o que é atestado, dentre outras coisas, pelo desigual embarque de café nas ferrovias. Na Minas e Rio veremos que foi muito pequeno. Nas estações da Mogiana era significativo. Na Sapucaí e Muzambinho era bastante desigual de um local para o outro. Uma estação tinha grande cifra, mas uma ou duas à frente já era

muito menor ou pouco significativo. Ele se expandia gradualmente. Mas as localidades com peso, nesse período, ainda estavam esparsamente distribuídas, exceção às zonas sob influência direta e indireta da Mogiana. Contudo, para as ferrovias sul mineiras, a quantidade exportada por essas "pequenas zonas" já influenciava a ponto de pesarem na formação de suas receitas, e igualmente chegar ao fim da primeira década do século XX como o principal produto agrícola transportado individualmente, seja em termos de quantidade ou em geração de receitas. Segundo Odilon Matos:

> Direta ou indiretamente, todo o sul de Minas, boa parte do oeste de Minas, todo o Triângulo Mineiro e todo o Estado de Goiás foram tributários exclusivos de São Paulo durante a era ferroviária, a situação só se alterando com o advento das rodovias. Dado o fato de Campinas ser o ponto inicial da Mogiana, as vinculações de toda essa vasta área foram sempre maiores com Campinas do que propriamente com a capital paulista. Os colégios, os hospitais e o próprio comércio de Campinas sempre serviram muito às cidades do sul de Minas, do Triângulo e de Goiás[359].

Um ponto que interpretamos como exagerado, é quando o autor menciona que "todo o sul de Minas", além de outras áreas, "foram tributários exclusivos de São Paulo durante a era ferroviária, a situação só se alterando com o advento das rodovias". No caso do Triângulo não discutiremos pois, além de fugir do nosso escopo e possibilidades, um estudo mais aguçado pode confirmar a hipótese, dado que essa região teve e ainda tem suas particularidades. Quanto a "todo o sul de Minas" é altamente questionável. A concessão da Minas e Rio por exemplo foi feita em 1875, quando ainda faltavam 2 anos para que ocorresse a junção da Pedro II com a Estrada de Ferro Norte em Cachoeira Paulista. Ou seja, a concepção era que majoritariamente essa ferrovia deveria se comunicar com o Rio de Janeiro e vice versa. O nome "Minas e Rio" sugere isso, e a própria ligação em Cruzeiro (Vale do Paraíba), que era ligada mais ao porto do Rio que Santos é outra indicação. Mesmo no caso da Sapucaí e da Muzambinho ainda é difícil mensurar. Mais coerente nos parece a teoria de Maria Lúcia Prado Costa, sobre o paulatino deslocamento do fluxo, que era majoritário para o Rio, mas aos poucos passou para São Paulo. E o mais provável, felas fontes pesquisadas, é que a área de influência paulista mais forte já o era antes da chegada das estradas de ferro, e não só as cidades servidas pelas linhas da Mogiana. Estações da Sapucaí, como Jacutinga e

[359] Odilon Nogueira Matos. *Café e ferrovias...*, 1974, p. 122. Grifo nosso.

Ouro Fino, e da Muzambinho, como Areado, muito possivelmente já exportavam sua produção via Mogiana, além de outras como Machado, que não contava com uma linha férrea. Porém, o próprio autor o reconhece mais à frente pois, "de Cruzeiro, a Rede Mineira carreia para a Central todo o tráfego da área por ela servida, embora neste caso beneficiando mais ao Rio de Janeiro do que São Paulo"[360]. E mais: como ficou comprovado, pelos ramais construídos em Minas depois de 1910 e pela participação no edital de concorrência para arrendamento da Rede Sul Mineira, os planos expansionistas da Mogiana no Sul de Minas eram bem maiores.

> Por sua vez a Companhia Mogiana tem o plano de levar a ponta de seus trilhos, pelo ramal de Guaxupé, à linha concedida pela Muzambinho, e talvez obter por compra esta estrada, estabelecer o tráfego invertido e assenhora-se por essa forma de toda a produção dos municípios de Muzambinho, Cabo Verde ,Guaranésia, Santa Rita de Cássia, Passos, Monte Santo, S. Sebastião do Paraíso, Vila Nova de Resende, etc. e mais de toda a linha em tráfego que atualmente é tributária da Minas e Rio. Desse estímulo entre as ferrovias do sul do Estado provirá, de certo, um bem: o melhoramento das comunicações entre os nosso patrícios da parte meridional de Minas.[361]

A posição de Nelson Senna, além de acertar sobre a futura obtenção de concessão para a região de Passos, Muzambinho, etc, também não era fantasiosa quanto a tentativa de comprá-la. Segundo notícia do jornal O Estado de São Paulo, a intenção da companhia era realmente adquirir a Muzambinho pela compra[362], antes mesmo do edital de arrendamento de 1909.

Com o acima exposto, esperamos ter chegado ao cerne da questão: qual a orientação para a instalação das estradas de ferro no Sul de Minas, e a que lógica seguiram. Não obstante, percebemos também as diferenças e semelhanças que envolveram a trajetória de todas elas. A partir daqui, podemos analisar o que compunha a pauta transportadora delas, lembrando sempre o apresentado no capítulo 2, sobre o perfil produtivo de cada espaço.

---

[360] Ibidem, p. 123.
[361] Nelson Senna. *Anuário de Minas Gerais...*, 1906, p. 87.
[362] O Estado de São Paulo, edição de 21/07/1907. Disponível em: http://www.estadao.com.br/noticias/impresso,21-de-julho-de-1907,23031,0.htm

3.4 Para abastecer e exportar: o transporte nas estradas de ferro sul mineiras

Como no subitem destinado à Mogiana já descortinamos o que basicamente compunha o seu transporte nas estações mineiras, agora iremos fazê-lo, e ver qual impacto direto, para as três companhias objeto de nossa análise. No capítulo 2, ficou claro que o Sul de Minas era um grande exportador de gado e seus derivados. Indicamos também que a receita gerada por ele, ao menos na Minas e Rio (bovino) e na Sapucaí (suíno, com menor peso no total), era relevante para as companhias.

Tabela 3.7 – Transporte de animais na Minas e Rio, 1884-1909

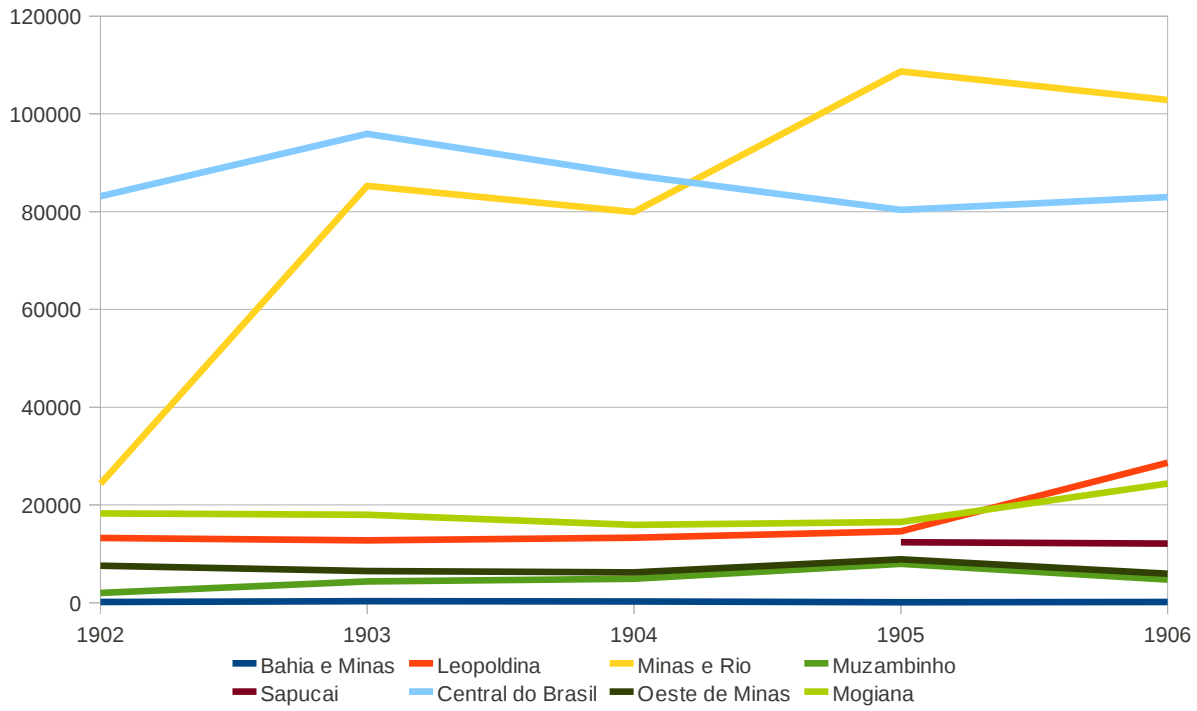
Ano	Gado vacum	Porcos	Lanígero e Cabrum	Total animais
1884	189	1991	-	2180
1885	4965	923	-	5888
1886	-	-	-	21460
1887	-	-	-	61252
1888	-	-	-	89020
1889	-	-	-	81917
1890	-	-	-	89719
1891	-	-	-	91773
1892*	-	-	-	88678
1893*	62786	7606	834	71298
1894	76617	2270	237	79124
1895	57832	3385	564	61781
1896	50456	3737	459	54643
1897	78483	3824	485	82792
1898	61672	10016	309	71997
1899	45994	6227	280	52501
1900	-	-	-	81645
1901	73220	6260	328	79808
1902	-	-	-	-
1903	-	-	-	85252
1904	-	-	-	79901
1905	-	-	-	108688
1906	-	-	-	105330
1907	-	-	-	118542
1908	-	-	-	117626
1909	99793	23563	205	123561

Fonte: Relatórios do Ministério da Agricultura, 1884-1908. Para 1909: Rodolpho Jacob. *Minas Gerais no XXº Século*..., 1911. Elaboração do autor.

A partir de 1892 o gado foi separado de animais domésticos e aves. Em 1893 inclusive 72 animais de montaria. Em 1906 estimativa a partir da receita. Para 1909, do total de lanígero e cabrum, 109 correspondem ao gado cavalar e muar. No mesmo ano há descrição para o movimento em trânsito da Sapucaí: 157 bovinos, 14.691 suínos, 12 cabrum e 27 cavalares e muares. No cálculo geral a Minas e Rio sempre considerava o movimento em trânsito no cômputo total de seu transporte.

A quantidade de gado exportada pela Minas e Rio é bastante alta, mesmo a comparando com outras ferrovias. Nesse igual período as maiores estradas paulistas, excluída a E. F. Santos a Jundiaí, que canalizava todo o transporte até Santos, não chegaram ao mesmo índice. Apenas a Sorocabana chegou, em alguns anos, a índices semelhantes, mas com menos regularidade que a Minas e Rio. A Paulista não chega a 25, e a Mogiana pouco mais de 80 mil cabeças transportadas[363]. Abaixo, um pequeno comparativo para o transporte de gado entre as ferrovias mineiras.

Gráfico 3.1 – Exportação de gado nas ferrovias mineiras, 1902-1906



Fonte: Rodolpho Jacob. *Minas Gerais no XXº Século...*, 1911. Para a Oeste de Minas em 1903 e 1904, Relatório do Ministério da Agricultura.

Para a construção do gráfico 3.1, exportação de gado no período 1902-1906, descontamos do total da Minas e Rio o percentual relativo ao transporte de gado lanígero/cabrum e montaria. Embora este último tenha aparecido em 1893, fez tão somente 0,1% do transporte total de animais. Já o lanígero/cabrum teve em média 0,4%. Assim, descontamos 0,5% no total dos animais transportados.

No relatório de 1887, logo após a inauguração da Minas e Rio, o diretor da Oeste de Minas registrou que esta, entre 1882 e 1885, registrou queda na receita devido a abertura de

[363] Flávio Azevedo Marques de Saes. *As ferrovias de São Paulo...*, 1981.

estações na Pedro II, “e principalmente pela estrada de ferro Rio e Minas”[364]. Já a Minas e Rio, no relatório de 1904, se mostrou preocupada com o fato da Oeste prolongar seus trilhos entre Paulo Freitas e Livramento, na futura linha de Barra Mansa da empresa, embora tal não entrasse em funcionamento em nosso período. Neste caso, a preocupação era sobre um possível embarque de gado organizado em Ribeirão Vermelho, na época distrito de Lavras. Na Oeste de Minas, o transporte de animais não ultrapassou 20 mil cabeças anuais em nosso período, mas logo depois, em 1912, já foram transportados quase 50 mil animais.

A Minas e Rio foi, como esperado, uma das primeiras ferrovias mineiras na exportação de gado, chegando mesmo a primeira posição em alguns anos. O ano de 1902 foi um daqueles cujas as informações não estão disponíveis, seja como receita ou em quantidade. Não por coincidência, neste ano a companhia foi arrendada provisoriamente ao Coronel José de Oliveira Castro. A única fonte em que há, parcialmente, a informação de dados para esse ano é o livro de Rodolpho Jacob. Chamou a atenção a queda vertiginosa do transporte de gado, pois em vários anos anteriores chegou-se a 80 mil cabeças, e no gráfico acima, para o período a partir de 1903, a regra não foi diferente. Houve mesmo acréscimo de animais, que chegaram a 120 mil no fim da década, como visto na tabela 2.2. Os dados (ou a ausência deles) relativos à Minas Rio para 1902, parecem refletir a transição que se operou na companhia. Mas, o fato é que a feira de gado de Três Corações jogou papel fundamental para o transporte de gado na Minas e Rio.

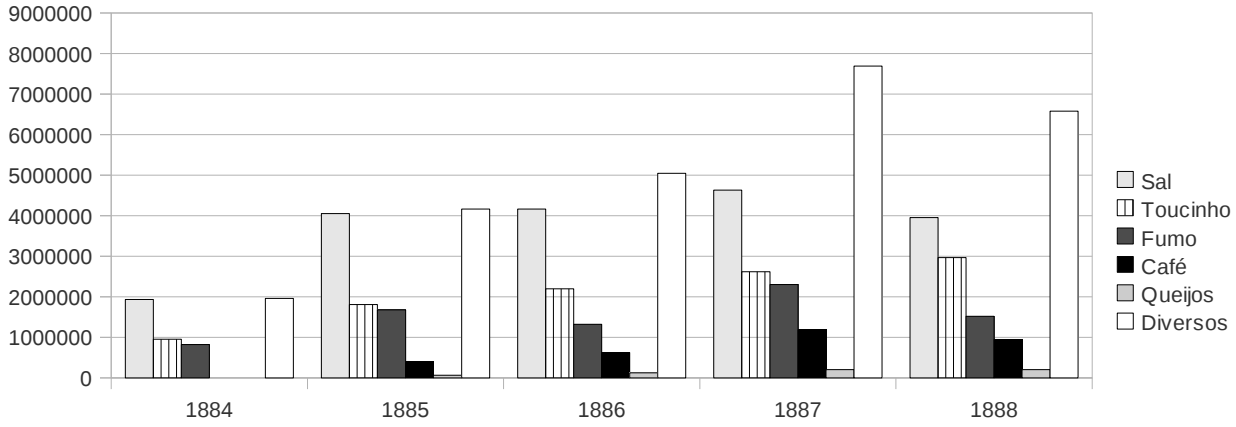
O sal era um dos principais artigos de importação nas ferrovias do sul de Minas Gerais, em parte devido ao grande comércio e criação de gado. Na Minas e Rio este artigo predominou no topo das importações nas duas primeiras décadas de funcionamento. Na terceira, dividiu o primeiro lugar com o açúcar em alguns anos. Este último, como visto no capítulo 2, se tornou uma grande mercadoria de importação na região, e mesmo em outros lugares. São Paulo, com uma tradicional zona de produção no quadrilátero do açúcar até ao advento da expansão do café no chamado oeste velho (Campinas, Itu, etc), passou a fazer grande importação já na década de 1880, segundo Flávio Saes[365]. Entretanto, tanto o sal quanto o açúcar, responderam por boa parte do transporte de mercadorias, e também pela receita gerada nelas (em torno de 10%).

Partimos agora para os itens de exportação segundos as nossas fontes. No caso da Minas e Rio, a maior parte das fontes são os relatórios da própria companhia, contidos nos

[364] Relatório do Ministério da Agricultura para o ano de 1887, p. 301.
[365] Flávio Azevedo Marques de Saes. *As ferrovias de São Paulo*..., 1981.

Relatórios do Ministério da Agricultura. Já para a Muzambinho e a Sapucaí, a principal fonte é a obra de Rodolpho Jacob intitulada *Minas Gerais no XXº Século*, publicada em 1911.

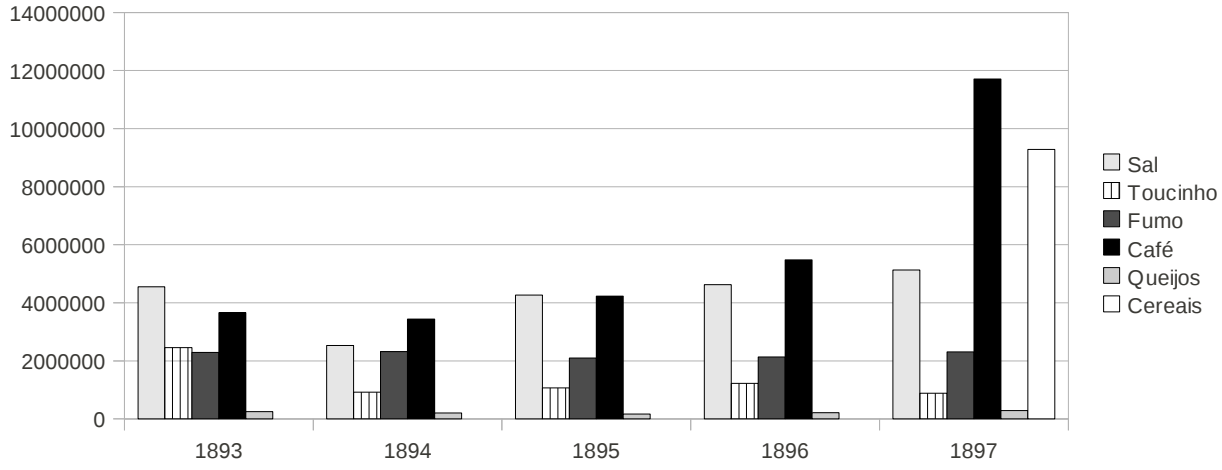
Gráfico 3.2 - Principais mercadorias transportadas pela Minas e Rio em quilos, 1884-1888



Fonte: Relatórios do Ministério da Agricultura.

Parece não nos restar dúvidas sobre a não relação da instalação da Minas e Rio com a exportação de café. Os produtos destacados no gráfico revelam um suposto quadro produtivo muito semelhante ao indicado para a região no momento anterior a chegada da ferrovia. Para a segunda década, temos o seguinte quadro:

Gráfico 3.3 - Mercadorias transportadas pela E. F. Minas e Rio em quilos, 1893-1897

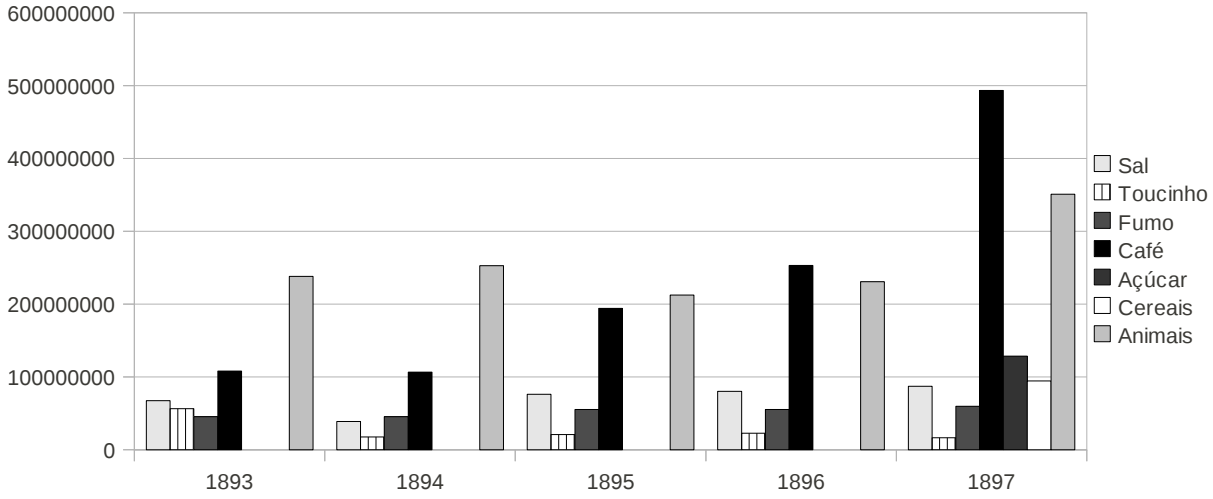


Fonte: Relatórios do Ministério da Agricultura.

Pode ser esse o início do período de uma “transição sul mineira”, ou seja, em termos

proporcionais o café lentamente tomou espaço dos demais itens. Estes têm relativa estabilidade, ou mesmo queda. Os queijos, que em termos absolutos têm crescimento, teriam procedência principal da Muzambinho (Espera) e Sapucaí (Baependi). Entretanto, quanto à receita gerada para a companhia, o gado ainda era determinante.

Gráfico 3.4 – Receita das principais mercadorias e dos animais da Minas e Rio, 1893-1897[366]



Fonte: Relatórios do Ministério da Agricultura.

Para melhor percepção, lembremos que a Minas Rio considerava em seus relatórios tudo aquilo que corria em trânsito por ela. Ou seja, o que provinha da Muzambinho e Sapucaí estava contabilizado no transporte dos produtos e na formação da receita da companhia. Isso também explica, em parte, o fato do café dobrar de 1896 para 1897 a quantidade em quilos. Passou de 5 mil toneladas a quase 12 mil. Justamente entre estes dois anos foram inauguradas na Sapucaí as estações de Ouro Fino, Caneleiras e Silviano Brandão, sendo as duas primeiras no município de Ouro Fino e a segunda no de Jacutinga. Ambos já possuíam no período grande produção cafeeira para exportação. Para 1907, Silviano Brandão e Ouro Fino foram as que registraram maior embarque de café na Sapucaí, sendo 1.589.582 e 1.688.748 respectivamente[367]. No caso da Muzambinho, entre 1896 e 1897 foram inauguradas Fama, Gaspar Lopes, Harmonia e Areado. Até 1896, é bastante provável que a grande maioria do café na Minas e Rio viesse da Muzambinho, especialmente Varginha e seus distritos, como

[366] Foram omitidos alguns itens como queijos, água mineral, alcoólicos. Alguns eram itens de importação e outros tinham receita de pouquíssimo peso na relação total se analisados individualmente, embora sejam um bom medidor da perene diversidade produtiva da região, inclusive com receita semelhante a do café se analisados em conjunto.

[367] Rodolpho Jacob. *Minas Gerais no XXº século...*, 1911, quadro 58.

vimos no capítulo 2. O próprio diretor da Muzambinho expôs em seu ponto de vista:

> Se o café transportado em 1896 pela Minas e Rio foi fornecido pela Muzambinho na proporção de 92,2% em relação ao fornecido pela Sapucaí e da própria zona da Minas e Rio, e se, finalmente, do café produzido naquela ubérrima zona de Minas, 14.269.331 quilos, além de vários outros gêneros e de fáceis extravios, foram, com grande sacrifício dos fazendeiros, levados ao porto de Santos, como provam dados oficiais, é fácil conjecturar-se o próspero e animador aumento da renda do estado e da companhia, procedente da abertura do tráfego, até o fim do corrente ano, de mais 114 kms além da atual estação terminal de Fama.[368].

Outro fator que deve ser levado em conta é que a safra de café brasileira para 1896/1897 foi um recorde de produção e exportação, alcançado apenas pela de 1900/1901.

Tabela 3.8 – Exportação de café do Brasil e na Minas e Rio, 1895-1902

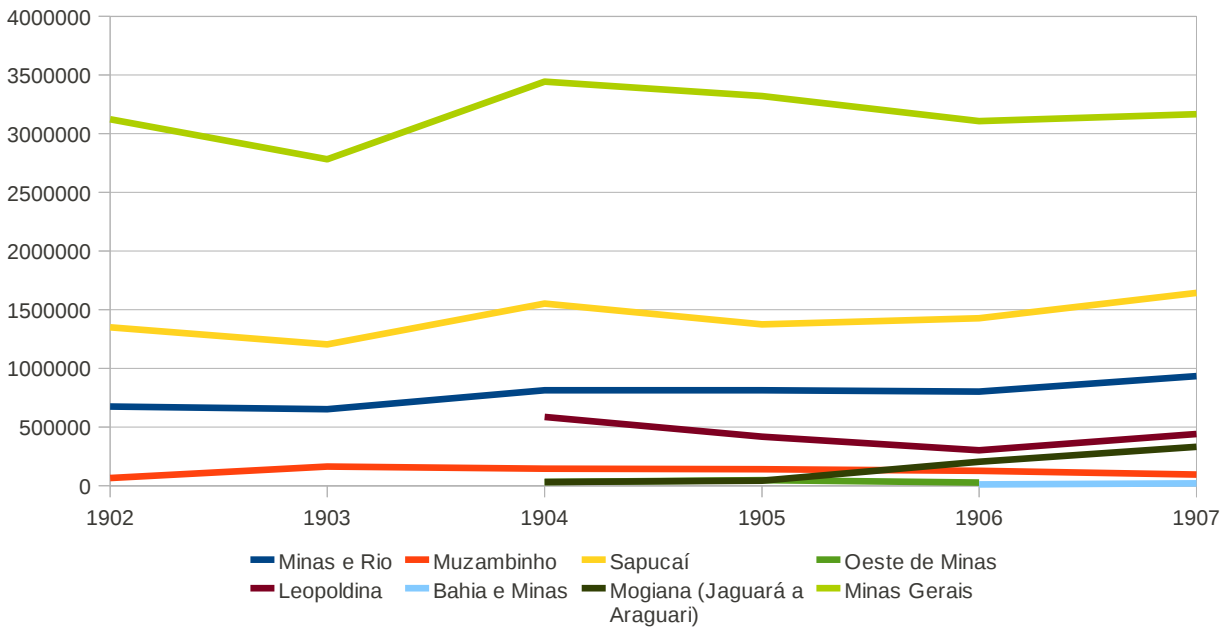
Ano	Exportação em 1.000.000 de sacas	Exportação da Minas e Rio em quilos
1895	6,7	4228079
1896	6,7	5480933
1897	9,5	11713931
1898	9,3	-
1899	9,8	-
1900	9,2	9922281
1901	14,8	18097262
1902	13,2	-

Fonte: Afonso de Taunay, 1946. *Apud* Antônio Delfim Netto. *O problema do café no Brasil.* São Paulo: IPE-USP, 1961. Para a Minas e Rio: Relatórios do Ministério da Agricultura.

Na evolução das mercadorias transportadas pela Minas e Rio e pela Sapucaí, o fumo e o toucinho permaneceram com relevância na pauta exportadora, mas cada vez mais com menor peso no conjunto das mercadorias. Para a Minas e Rio, o toucinho teve maior perda relativa no conjunto da receita, apresentando oscilações em sua exportação, ao contrário da Sapucaí, que, pelos poucos dados obtidos, apresentou aumento. Já o fumo obteve pequeno, mas progressivo crescimento na quantidade exportada pela Minas e Rio, e ultrapassou o toucinho no peso relativo na formação das receitas, sendo este 3% em alguns anos e aquele 5%. Já para a Sapucaí, houve relativa estabilidade.

[368] *Revista Industrial de Minas Gerais*, Ano IV, Nº 22, 30/03/1897, p. 308

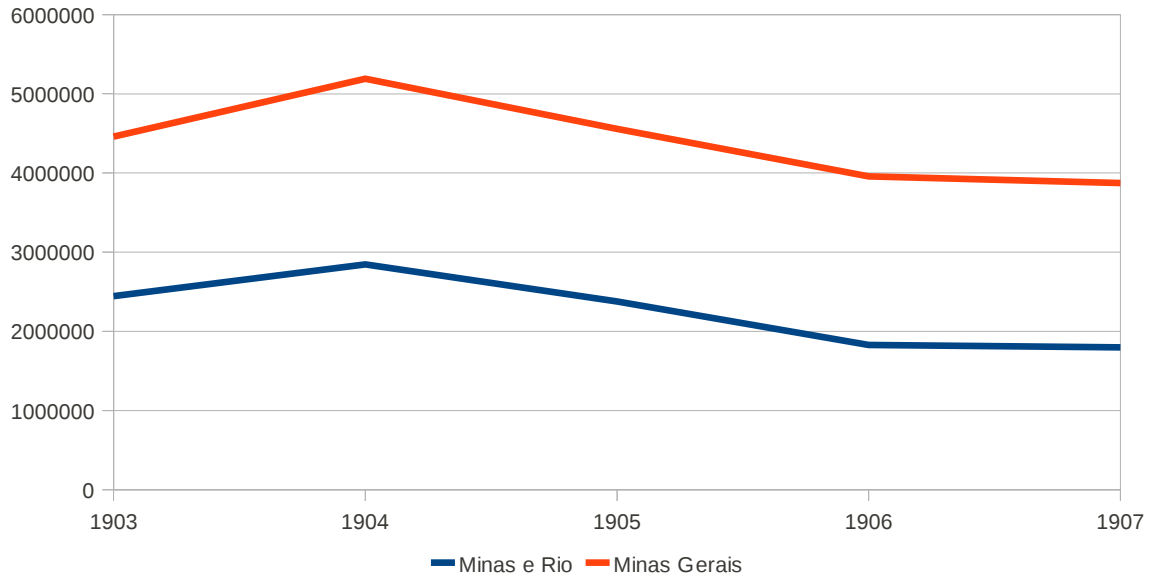
Gráfico 3.5 – Exportação de fumo em Minas e nas ferrovias mineiras, 1902-1907



Fonte: para a Minas e Rio, Relatórios do Ministério da Agricultura. Para Minas, Relatórios do Presidente de Estado. Para 1906 estimativa a partir da receita.

Segundo as fontes, o embarque de fumo na Sapucaí ocorria principalmente em Itajubá, Maria da Fé e Cristina; já na Minas e Rio, Passa Quatro, Itanhandu e Pouso Alto[369]. Eram as mesmas localidades que exportavam este artigo antes da chegada da estrada de ferro.

Gráfico 3.6 – Exportação de toucinho em Minas e na Minas e Rio, 1903-1907



Fonte: Para Minas Gerais, Relatórios do Presidente de Estado. Para Minas e Rio, Relatórios do

[369] Ibidem.

Ministério da Agricultura. Para 1906, estimativa a partir da receita.

Para esclarecermos melhor a procedência das mercadorias, abaixo a descrição dos embarques na Sapucaí, segundo Vasco de Castro Lima:

> Os principais produtos exportados eram: café, pelas estações de Afonso Pena, Itajubá, Pouso Alegre, Piranguinho, Borda da Mata e Francisco Sá; fumo das estações de Afonso Pena, Itajubá, Pouso Alegre, Piranguinho, Cristina, Maria da Fé, Olegário Maciel, S. Ferraz e Ribeiro; gado suíno, de Pouso Alegre e Olegário Maciel; queijos, de Caxambu e Baependi; águas minerais de Caxambu; e toucinho, de Piranguinho, Cristina, Maria da Fé, Olegário Maciel, Baependi, Silvestre Ferraz e Ribeiro[370].

A indicação para transporte de fumo e toucinho na Sapucaí foi maior que nas outras duas, o que explica o maior transporte de porcos nela no comparativo com as outras ferrovias. Se o café estava em Ouro Fino e Jacutinga, sendo responsável por boa parte da receita na Minas e Rio, os itens tradicionais também permaneciam aí e influenciavam da mesma forma, como podemos ver na tabela 3.9. Sendo a Sapucaí tributária da Minas e Rio, não era mera coincidência que a pauta de exportação desta companhia fosse composta principalmente por estes produtos, com a inclusão do gado bovino, que era embarcado no próprio tráfego da Minas e Rio e também da Muzambinho.

[370] Vasco de Castro Lima. *A Estrada de Ferro Sul de Minas...*, 1934, p.46.

Tabela 3.9 – Movimento de mercadorias na parte mineira da Sapucaí, 1895 e 1907

Mercadorias	Soledade a Eleutério				Soledade a Baependi				Santa Rita a Carvalhos			
	Exportação		Importação		Exportação		Importação		Exportação		Importação	
	1895	1907	1895	1907	1895	1907	1895	1907	1895	1907	1895	1907
Café	573022	6715570	567195	4980	1043	1129	44503	31111	37696	72261	2028	3649
Fumo	1588835	1631444	6588996	825	38585	6254	39734	-	839	4460	472	-
Toucinho	519964	1075266	523337	-	50346	81279	49223	-	1281	112080	8214	-
Queijo	1252	43334	4657	-	142232	238810	139410	-	2705	641470	89	-
Cereais	528993	6447894	1547566	45734	21591	32794	448934	74180	11418	281819	181756	16584
Açúcar	269959	259764	1831015	1928608	60946	9360	489220	250570	2494	49508	64479	562223
Sal	350023	383405	1404278	2100585	17630	30020	400608	273158	2094	17047	602	608934
Madeiras	1359608	500000	1319237	-	70000	12500	232407	-	-	1685000	6?48	-
Materiais	1369640	482583	1427865	203505	2716	50000	150043	26400	-	9699	17766	15250
Vinhos	42415	-	222132	-	2435	-	94904	-	454	-	42762	
Aguardentes	42879	-	228079	-	4095	-	97851	-	6655	-		
Fazendas, ferragens e molhados	60108	577835	588617	628528	13992	11332	151417	113187	1613	27377	38616	127401
Farinha de trigo	-	-	-	1109400	-	30800	-	142358	-	-	-	206767
Diversos	617818	1724782	1084035	1557335	291025	2200338	916197	1099735	12563	312209	63392	249544

Fonte: Rodolpho Jacob. *Minas Gerais no XXº Século*..., 1911. Importação toda entrada em uma estação, quer venha de fora do estado ou não. Ocasionalmente, alguns dados apresentam aparente inconsistência ou erro de digitação. O caso do fumo é destoante. A cifra de 6.588 toneladas importadas em 1895 está além de qualquer superestimação. A Minas e Rio, no mesmo ano, transportou 2.098 toneladas, sendo que o transporte em trânsito da Muzambinho e Sapucaí está contabilizado aí. Omitimos dados para carne e peixe, couros e carvão mineral. Além da cifra muito baixa (cada um não chegava a 100 toneladas), os dados disponíveis são apenas para 1895.

Vejamos outro indicativo de exportação da Sapucaí. O ano era o de 1898, e se referia às estações próximas da fronteira com São Paulo, pois neste ano foi inaugurado o tráfego com a Mogiana, o que pode nos dizer muita coisa.

> A renda de passageiros da Sapucaí naquele trecho, principalmente de Ouro Fino e Sapucaí, teve grande aumento, com as relações comerciais entre aquele município e o Oeste de São Paulo, Campinas e Capital do Estado Paulista. Nesse ano Maria da Fé começou a cultura de batatas, de cujo produto passou a fazer grande exportação. Para atrair o transporte de café da zona da Freguesia de Jacutinga (servida pela nossa estação de Silviano Brandão), foi estabelecida a tarifa reduzida de 70$000 por tonelada, da estação de Sapucaí a Marítima, quando da estação de Eleutério (da Mogiana) a Santos, o frete era de 74$920 por tonelada. Isso, porém, não surtiu efeito, porque o café na praça de Santos produzia, em media, mais 2$000 por arroba do que na praça do Rio. Não era possível, pois, a concorrência, porque o frete de Sapucaí a Marítima era de 1$050 por arroba. Mesmo que nos propuséssemos a transportar o café gratuitamente, o exportador não o despacharia para o Rio[371].

As fontes e as indicações estão em sintonia. Primeiramente, esta passagem corrobora a tese da maior presença do café na fronteira próxima a São Paulo, sob influência direta da Mogiana. O frete especial traduzia isso. Segundo, o tráfego invertido deste artigo não deixa dúvidas quanto ao papel da Mogiana na região de Ouro Fino. Segundo, a produção de batatas em Maria da Fé indica a forte produção de cereais, que incluía ainda milho, arroz e feijão entre os principais. Segundo os relatórios da Minas e Rio a batata, embora com receita menor que da exportação de água mineral, em quilos figurava em terceiro entre os produtos transportados, atrás apenas do café entre os artigos agrícolas de exportação[372]. Dois fatores incidiram diretamente para isto. Primeiro, no ano de 1898, exatamente o mesmo em que Vasco de Castro indica o início da produção de batatas em Maria da Fé, o governador Silviano Brandão exerceu pressão no sentido de baixar novas tarifas ferroviárias e taxas protecionistas para os cereais[373]. Em segundo lugar, Maria da Fé, além de estar situada em ponto meridional de Minas, fica em uma altitude de aproximadamente 1250 metros, possuindo clima extremamente favorável ao seu cultivo. É também conhecida por estar entre as cidades que apresentam as temperaturas mais baixas do estado, com frequentes geadas.

[371] Ibidem, p.47.
[372] Relatórios do Ministério da Agricultura para os anos de 1907 e 1908, p.450. Disponíveis em: www.crl.edu/brazil
[373] John Wirth. "Minas e a Nação. Um estudo de poder e dependência regional, 1889-1937". Em: Bóris Fausto. *História Geral da Civilização Brasileira*..., 2006.

Rodolpho Jacob indicou Belo Horizonte, Ouro Preto, Barbacena, Pouso Alto, Itajubá e Pedra Branca como as principais produtoras de batatas, sendo as três últimas na rota de nossas ferrovias sul mineiras[374]. Pouso Alto na Minas e Rio, Itajubá e Pedra Branca na Sapucaí, sendo que Maria da Fé era justamente freguesia de Pedra Branca, atual Pedralva.

Embora não especificasse para quais anos, Vasco de Castro indicou que a produção de batatas também era substancial em Cristina, fazendo inclusive com que esta, juntamente com a estação de Caxambu, produzissem as maiores rendas da companhia, no caso da última, responsável pela exportação de água mineral[375]. É bastante provável que Cristina produzisse batatas em grandes quantidades, pois sua estação estava apenas a 19 quilômetros de distância daquela de Maria da Fé, além da altitude que beira os 1.000 metros. Temos pelo menos uma indicação de que, além de gado, fumo e outros cereais, também exportava batatas[376]. Ao cruzarmos essas indicações com algumas informações sobre exportações, tanto para cereais em geral como para batatas, podemos corroborar isto.

Tabela 3.10 – Exportação de batatas em Minas Gerais, 1902-1908

Ano	Quantidade em kg	Receita
1902	1441721	-
1903	1485740	185:717$500
1904	1792938	268:940$700
1905	2118901	-
1906	4070431	-
1907	6233000	748:000$000
1908	5277000	981:000$000

Fonte: Relatório do Presidente de Província de Minas Gerais e Nelson Senna. *Anuário de Minas Gerais*, 1906. Segundo o relatório de 1909, o aumento da receita em 1908, não obstante a queda na quantidade exportada, se deveu pela elevação do preço de 120 para 186 o quilo. Para 1907 o valor é com base no relatório de 1909.

[374] Rodopho Jabob. *Minas Gerais no XXº século*..., 1911, p. 45.
[375] Vasco de Castro Lima. *A Estrada de Ferro Sul de Minas*..., 1934, p. 74.
[376] Francisco Lentz de Araújo. *Geografia do Estado de Minas Gerais*. Belo Horizonte: Editoria Paes & C., 1907, p. 222.

Quadro 3.8 – Exportação de batatas nas ferrovias mineiras, 1909

Estrada de Ferro	Quantidade em kg
Bahia e Minas	1394
Central do Brasil	1347164
Juiz de Fora e Piau	42
Leopoldina	7307
Minas e Rio	818634
Mogiana	6018
Oeste de Minas	174
Sapucaí	2505281
Vitória a Minas	201

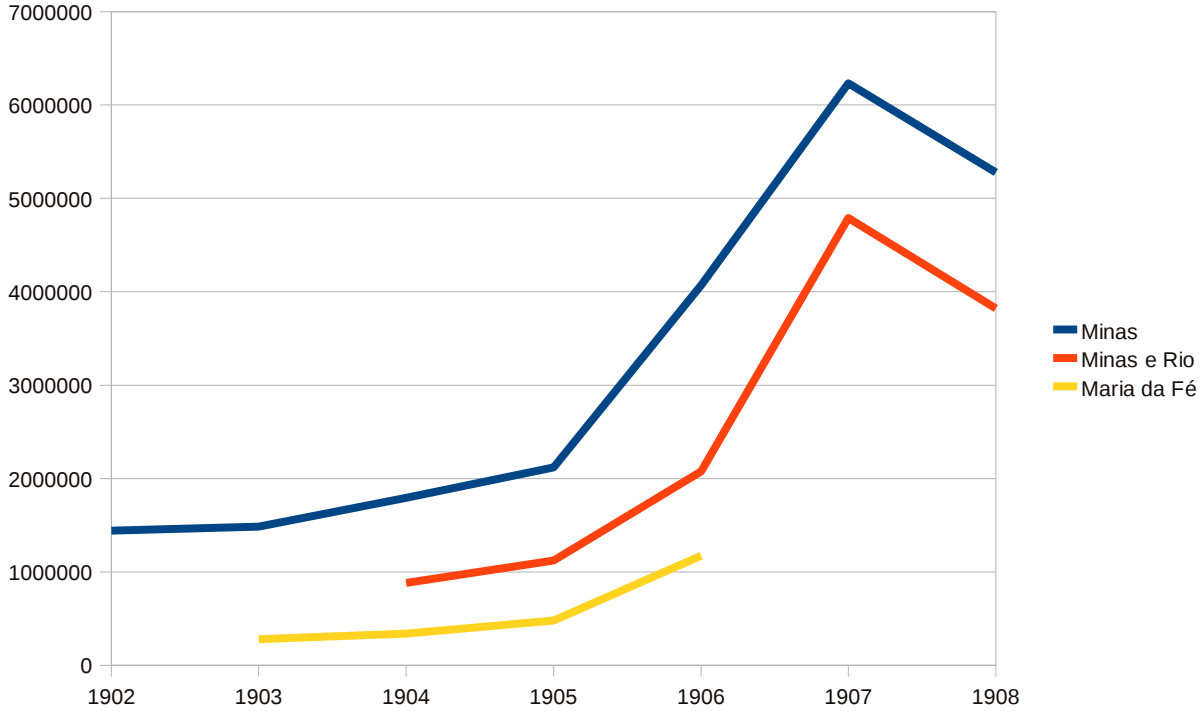
Fonte: Rodolpho Jacob. *Minas Gerais no XXº século*, 1911 quadro n. 95, p. 367.

Quadro 3.9 – Exportação de cereais na E. F. Sapucaí, Linha do Sapucaí, 1907

Estação	Quantidade em kg
Soledade	76794
Silvestre Ferraz	257190
Cristina	1292033
Maria da Fé	1857273
Pedrão	27852
Itajubá	407760
Piranguinho	250511
Olegário Maciel	120518
Renó	38861
Afonso Penna	168192
Pouso Alegre	103020
Borda da Mata	472052
Francisco Sá	23039
Ouro Fino	102896
*Caneleiras**	-
Silviano Brandão	245144
Sapucaí	404759

Fonte: Rodolpho Jabcob. *Minas Geraes no XXº Século*,, 1911, quadro 58, p. 94.
*Dados não disponíveis.

Gráfico 3.7 – Exportação de batatas em Minas, na Minas e Rio e em Maria da Fé, 1902-1908



Fonte: Relatórios do Ministério da Agricultura, Relatórios do Presidente de Estado de Minas Gerais e Nelson Senna, *Anuário de Minas Gerais*...,1907. Para 1906, considerada quantidade exportada pela estação de Maria da Fé de janeiro a julho, segundo dados de Nelson Senna.

Ainda quanto às indicações de Vasco e Castro, mas mudando de mercadorias, vejamos sobre as águas minerais. Vimos no capítulo 2 que havia exploração do produto na região, e que a exportação era considerável. Embora com pouca importância no conjunto geral da pauta exportadora das ferrovias sul mineiras, foi um item que mereceu a devida atenção pelo volume que apresentava. A receita gerada, embora pequena, era maior que dos cereais e batatas. Mas foi um artigo que, apesar da existência anterior à chegada da ferrovia, ganhou impulso com o desenvolvimento dela.

Tabela 3.11 – Exportação de água mineral na Minas e Rio, 1897 e 1900-1908

Ano	Quantidade em kg	Receita
1897	775165	7:569$220
1900	483625	4:720$440
1901	516102	5:095$640
1903	904071	8:867$060
1904	837192	8:329$880
1905	1467687	13:576$160
1906	1775879*	16:512$620
1907	2839000	25:700$340
1908	2685000	24:286$821**

Fonte: Relatórios do Ministério da Agricultura.
*Estimativa com base na receita.
**Estimativa com base na quantidade transportada.

Em nosso recorte, no ano de pico da receita gerada pela exportação de água mineral, sua contribuição foi de apenas 1,67% no conjunto das mercadorias. Em termos de receita gerada era a sétima mercadoria, e a quinta de exportação. O afluxo de passageiros com fins turísticos às estâncias hidrominerais constituía a outra face da fonte de rendas, como visto no capítulo 2.

Voltando aos relatórios da Minas e Rio, se inseridos no contexto dos estudos que analisamos no segundo capítulo do nosso trabalho, podemos esboçar algumas indicações a respeito das mercadorias. No relatório de 1905, referente ao ano de 1904, temos a seguinte informação:

> O aviso n.13 de 17 de outubro autorizou que se estendesse aos cafés destinados a Santos, via Cruzeiro, as tarifas especiais e abatimento adicionais existentes para os cafés procedentes das estações da Estrada de Ferro Sapucaí e Muzambinho destinados a Capital Federal, e bem assim que se concedesse aos cafés procedentes das estações da navegação do rio Sapucaí e destinados ao Rio ou Santos, via Cruzeiro, o abatimento adicional de 10% de que goza o café procedente de Areado na Estrada Muzambinho e Pouso Alegre e outros, na Estrada de Ferro Sapucaí[377].

Se no caso da Sapucaí reiteram-se as indicações de Vasco de Castro sob o notável

[377] Relatório da Estrada de Ferro Minas e Rio de 1905, referente ao ano de 1904, p. 378.

embarque de café em algumas estações, inclusive com destino a Santos, na Muzambinho houve a referência explícita ao embarque de café em Areado, e o fato de que o café daí proveniente tinha como destino tanto o Rio como Santos. O quadro 3.10, que registra o movimento na estação de Areado nos dois primeiros meses de 1909, parece não deixar dúvidas quanto a predominância do café entre os itens exportados em Areado. E o mais importante, de 1897 em diante o café influiu decisivamente na receita da Minas e Rio.

Tabela 3.12 – Exportação de café na Minas e Rio, 1885-1908

Ano	Quantidade (kg)	Receita	% sobre a receita das mercadorias	% sobre a quantidade das mercadorias
1885	398864	-	-	3,2
1886	624153	-	-	4,6
1887	1183114	-	-	6,3
1888	947144	30:855$530	8,4	5,8
1893	3663718	108:230$460	14,6	8,9
1894	3437575	106:480$500	14,9	7,8
1895	4228079	194:221$800	18,8	8,2
1896	5480933	253:038$580	23,6	10,5
1897	11713931	493:199$230	39,6	22,3
1900	9922281	438:294$000	38,9	23,5
1901	18097262	758:553$860	58,2	33,6
1902	5502000	-	-	32,7
1903	15853017	514:835$800	51,5	35,1
1904	10719154	349:961$580	34,2	22,1
1905	10109040	306:931$600	34,5	20,3
1906	-	553:919$500	47,9	-
1907	14079000	411:096$320	41,5	20,9
1908	10960000	-	-	18,1

Fonte: Relatórios do Ministério da Agricultura, 1884-1908. Para 1907 Rodolpho Jacob apresentou uma cifra de aproximadamente 12.300 toneladas, incluídas as cifras da Sapucaí e parte da Muzambinho. Se descontarmos ambas, ficam apenas 459.504 quilos. Outra evidência sobre a não instalação da Minas e Rio para transporte de café. Mas também atesta a cada vez maior dependência deste item na formação da receita da companhia e das outras duas.

O ano de 1897 foi um marco significativo para a composição da receita das mercadorias na companhia, ao nosso ver por dois fatores. O primeiro deles trata-se da ascendência do café, pois os dados para este ano coincidiram com o movimento ascendente

mostrado na tabela 3.8, a respeito das exportações de café brasileiras. Segundo Delfim Neto, os cafés plantados pelo estímulo de alta do preço, na segunda metade do decênio anterior, entraram em sua fase adulta[378]. O outro fator se relaciona ao motivo que já descrevemos acima. Em 1897, à exceção de Varginha, entraram em operação as principais estações embarcadoras de café: Ouro Fino, Jacutinga e Areado.

Para usarmos o mesma método, comparamos por quinquênio como Flávio Saes o fez em seus dados. Observamos que, para a Minas e Rio em 1901/1905 temos 28,7% de café para o total das mercadorias transportadas, ou seja, praticamente a mesma proporção da Sorocabana, de 27,5%. Dentre as três "ferrovias do café", esta foi a que apresentou menores índices relativos de transporte e receita, pois não foi organizada tendo em vista o seu transporte[379]. Para a receita, temos o mesmo quadro para o período, embora não tenhamos os dados para 1902. Se na Minas e Rio tínhamos 44,6%, para a Sorocabana foi 42,91%, não muito longe mesmo da Mogiana, 48,85%. Algo semelhante parecia acontecer na Oeste de Minas, embora em menores proporções e sem termos as informações para a receita. Ao que tudo indica, as localidades do município de Lavras e outras próximas aumentaram significativamente a exportação de café, deixando-o mais influente na receita da companhia.

Tabela 3.13 – Exportação de café na Oeste de Minas, 1887-1908

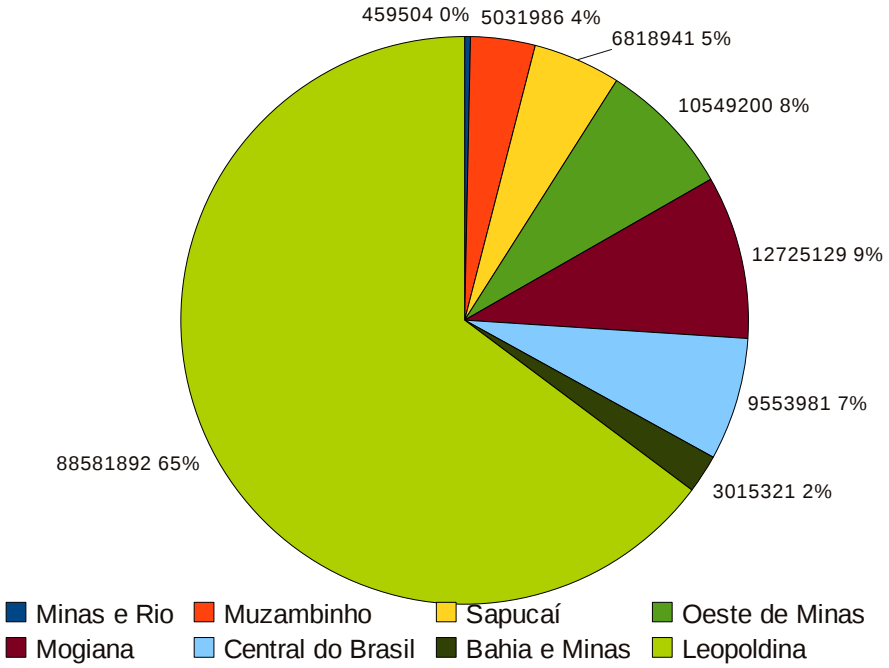
Ano	quantidade de mercadorias	quantidade de café	% de café sobre a quantidade das mercadorias
1887	14516140	79878	0,5
1890	22961581	1045771	4,5
1893	39616201	2469300	6,2
1895	35074302	3065613	8,7
1899	16962364	8418957	49,6
1900	34103130	6958079	20,4
1901	37421448	6291282	16,8
1902	39221986	9310217	23,7
1905	41977000	6492600	15,4
1907	50309600	10549200	20,9
1908	55605962	8128728	14,6

Fonte: Relatórios do Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas. Rodolpho Jacob, *Minas Gerais no XXº Século*..., 1911. De 1905 a 1908 inclusive o transporte pelo serviço de navegação.

[378] Antônio Delfim Netto. *O problema do café no Brasil*..., 1961.
[379] Flávio Azevedo Marques de Saes. *As ferrovias de São Paulo*..., 1981.

Mas e no conjunto das estradas de ferro mineiras, o quanto significava o transporte das ferrovias sul mineiras? No gráfico seguinte, podemos visualizar o quanto a região representava no total do estado.

Gráfico 3.8 – Exportação de café nas estradas de ferro mineiras em quilos, 1907



Fonte: Rodolpho Jacob. *Minas Geraes*...1911. Elaboração do autor. Dados incompletos para a Muzambinho, pois não há informações sobre a exportação de algumas estações, como é o caso de Areado, sabidamente exportadora de café. Se compararmos os dados do relatório da Minas e Rio para este ano, a diferença, caso creditada à Muzambinho, a coloca em quantidade semelhante da Sapucaí, seja em valores absolutos ou porcentagem (5%). Para a Oeste de Minas, Relatório do Ministério de Indústrias, Viação e Obras Públicas, inclusive a seção fluvial.

Mais uma vez, fica muito claro que o café na região está praticamente fora das localidades servidas pela Minas e Rio. A receita do café, que cada vez mais influenciava no seu saldo, estava concentrada na Muzambinho e na Sapucaí. Nestas, por sua vez, o café embarcado se concentrava em algumas estações, revelando o caráter ainda não totalizante do café no Sul de Minas. Analisados os dados em conjunto, café exportado pelas três ferrovias, ou ainda apenas a Muzambinho e Sapucaí, podemos ter a falsa sensação de que o café se tornara a realidade produtiva e econômica em toda a região. João Heraldo Lima, por exemplo, ao dissociar a relação café e indústria na Zona da Mata, afirmou que o caso da cidade de Juiz de Fora camuflou a realidade regional. Com um razoável nível industrial, em boa parte por ter sido um município cafeeiro, obscureceu o perfil do restante da Mata. “Mas, extrapolar esse

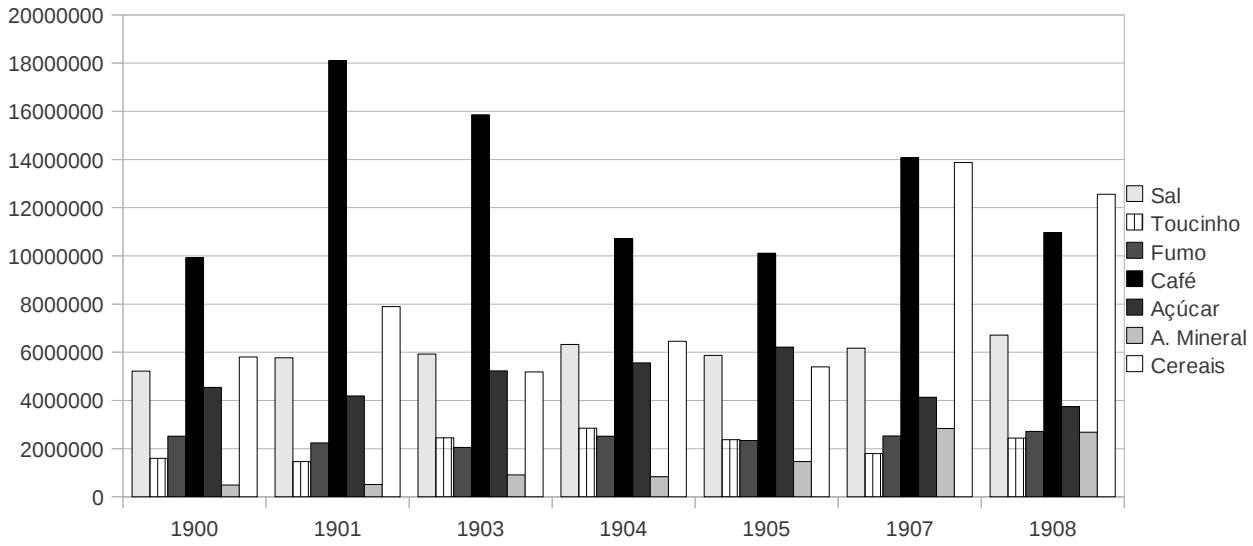
fato para uma conclusão que se relaciona com toda uma região pode constituir equívoco fundamental”[380]. Neste ponto, acreditamos ser algo parecido com o Sul de Minas, ao menos até aproximadamente 1910. O outro grande item que influenciava a receita, o gado, ele sim era embarcado em sua grande maioria na Minas e Rio, principalmente o gado bovino. Na verdade, praticamente a estação de Três Corações concentrava o movimento, devido à feira, como já registramos.

Quanto ao café do gráfico acima, a Minas e Rio, Muzambinho e Sapucaí juntas totalizaram 9,37%. Esta provavelmente foi a média que o objeto de nosso recorte espacial alcançou na primeira década do XX. Por outro lado, se acrescentarmos a Mogiana, visto que a grande maioria do café nela transportado em solo mineiro está na região de Guaxupé e no Ramal de Caldas, teríamos um índice de aproximadamente 18% de café exportado por localidades sul mineiras. Haviam ainda outras como Lavras, Perdões e Ribeirão Vermelho, servidas pela Oeste de Minas e com produção significativa, que puxavam o total deste artigo transportado para cima. Assim, teríamos um índice aproximado entre 20% e 25% da participação sul mineira nas exportações de café no conjunto das estradas de ferro mineiras, o que provavelmente representava o índice de participação da região no conjunto das exportação de café geral. Ou seja, visivelmente nossa região ocupou uma parcela significativa na exportação de café em Minas, próxima do ano de 1890, segundo a tabela 2.3 de Roberto e Maria do Carmo Martins. Era o paradoxo sul mineiro pois, embora significativo, era algo semelhante há quase 20 anos antes. Dessa forma, a Zona da Mata ainda mantinha a primazia ao concentrar algo em torno de 72% na Leopoldina e Central do Brasil. Os 3% restante ficaram com a Bahia e Minas e outras cidades servidas pela Oeste de Minas e Mogiana que não no sul do estado.

Para o último decênio de nossa análise, o perfil comercial sul mineiro continuou em sua “transição”, embora lenta. Fica claro como permaneceram o itens tradicionais, da mesma forma como o café assumiu a liderança das mercadorias.

[380] João Heraldo Lima. *O café é indústria em Minas Gerais*...1977, p. 91.

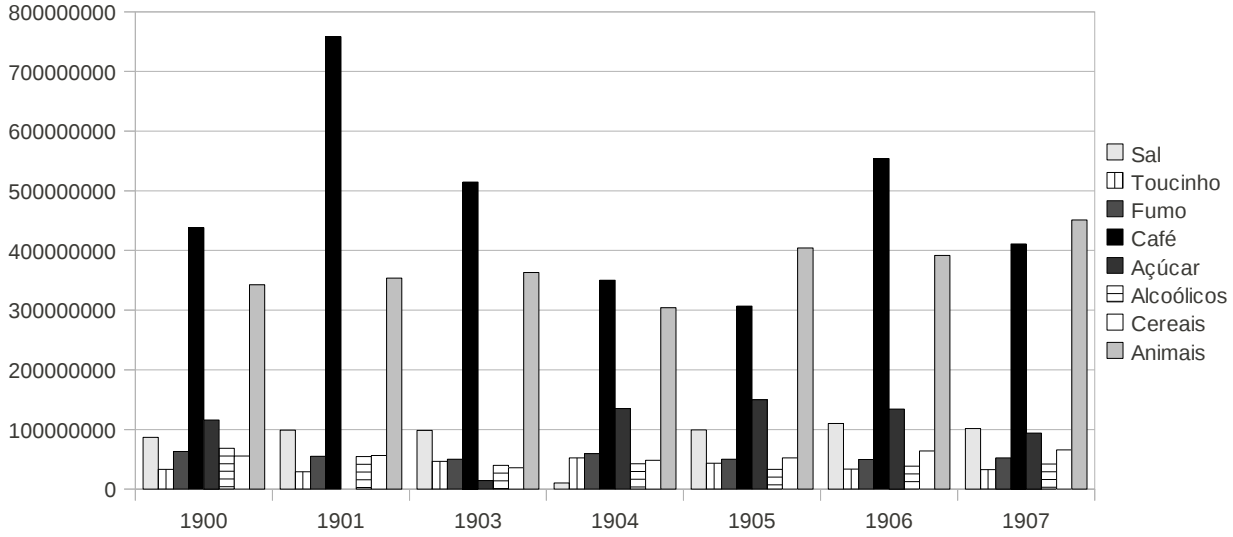
Gráfico 3.9 – Principais mercadorias transportadas na Minas e Rio em quilos, 1900-1908



Fonte: Relatórios do Ministério da Agricultura.

Três itens merecem destaque neste gráfico: açúcar, água mineral e cereais. O Açúcar era um dos principais itens sul mineiros de importação, juntamente com o sal. A água mineral registrou incremento de sua exportação com a reorganização de sua exploração, como vimos no capítulo 2. Quanto aos cereais, que em quilos transportados chegaram a ultrapassar o café em 1908, eram constituídos pelos quatro elementos de produção significativa na região: milho, feijão, arroz e, a novidade, batatas.

Gráfico 3.10 – Receita das principais mercadorias e dos animais da Minas e Rio, 1900-1908[381]



Fonte: Relatórios do Ministério da Agricultura.

Embora tenhamos dito que o café no momento fosse mais importante para a receita das companhias do que para a região em si, mostramos vários exemplos no segundo capítulo da tendência do aumento de seu plantio e diminuição das demais. A queda da participação do toucinho nas exportações e aumento do café, como na cidade de Boa Esperança, já citado no capítulo 2, também é bastante ilustrativo. O queijo, destacado entre as principais mercadorias na primeira década na Minas e Rio, mas cada vez menos significativo perante outras mercadorias, e o toucinho, ambos derivados da atividade pecuária, teriam sido as principais "indústria" daí, "cujas rendas solidificavam os créditos dos agricultores, aumentando-lhes as fortunas"[382]. Dessa forma, "o fabrico de queijos e o preparo do toucinho eram as duas indústrias mais rendosas que este lugar possuiu até a época de 1890"[383]. Porém, "o preparo do toucinho e o fabrico de queijos davam outrora uma renda líquida de 200 contos anualmente, atualmente as duas indústrias não produzem 60 contos anuais"[384].

Em 1901 a receita do café perfez mais de um terço da receita total da empresa, que atingiu 2 mil contos de réis. Todavia, para a década, os anos posteriores apresentaram queda nas cifras. Embora o produto continue a ser a principal mercadoria na receita geral, voltou a dividir a liderança com o gado, que também registrou acréscimo de receita. Em primeiro

[381] A partir de 1904 os "Cereais" descritos são: arroz, batatas, farinha de trigo, feijão e milho. Não há descrição dos itens para 1902 e 1906.
[382] RAPM, Vol. 3, jan-mar de 1898, p. 427.
[383] Idem.
[384] Ibidem,p. 428

lugar, houve queda de preço do produto na virada do século, pois "em 1905, o café atingia, em moeda nacional, os preços que haviam vigorado nos anos imediatamente anteriores ao "encilhamento", ou seja, as cotações atingidas na grande depressão de 1881/1885"[385]. Segundo, fatores climáticos e internos. "Duas causas contribuíram para que não fosse mais avultada a receita de 1903: a diminuta colheira de café devida á grande geada de agosto, como a redução da tarifa desse produto, fonte principal da renda da Estrada"[386]. Para o ano seguinte, 1904, o relatório tentou justificar a queda da receita das duas principais fontes de renda, o café (como vimos acima ao tratar sob a estação de Guaxupé) e o gado. No primeiro caso, a diretoria afirmava que "parece ter sido a inauguração do ramal de Guaxupé, da Estrada de Ferro Mogiana, determinando o desvio de cafés produzidos nos municípios de Cabo Verde e Muzambinho, no Extremo da Estrada de Ferro Muzambinho"[387]. Em 1904 a estação terminal da Muzambinho na linha tronco era Areado, a pouco mais de 20 quilômetros dos limites entre os municípios de Alfenas e o de Cabo Verde.

Quadro 3.10 – Movimento na estação de Areado em janeiro e fevereiro de 1909

Mercadorias	Peso em quilos
Exportação	
Café	195.261
Feijão	24.404
Queijos	534
Toucinho	7.043
Milho	1.520
Importação	
Ferragens	18.077
Farinha de trigo	16.955
Sal	50.856
Vinho e Vinagre	6.680
Querosene	8.880
Açúcar	9060

Fonte: Relatório do Ministério da Agricultura para o ano de 1909, p. 236.

O quadro acima é a única exceção encontrada nos relatórios pesquisados. Trata-se de referência para um quadro de tarifas para 1909. Na ocasião, a Muzambinho havia sido incorporada à Minas e Rio, e esta estava sob a administração direta da União desde 1908. Para tentar simplificar, foi editado um quadro de tarifas unificadas, sendo que o total ficava abaixo das duas diferenciadas cobradas antes. A referência foi a estação de Areado, pois até o

[385] Idem, p.50
[386] Relatório do Ministério da Agricultura, Estrada de Ferro Minas e Rio, 1903, p.345.
[387] Relatório do Ministério da Agricultura, Estrada de Ferro Minas e Rio, 1904, p.364.

final de 1908 o ponto terminal da Muzambinho era Areado em Minas. Outro ponto importante no quadro é que os dados para o transporte de açúcar corroboram a nossa hipótese da grande importação deste artigo em nossa região. Estava entre os principais. Já para a exportação, o café era disparado o principal, com valores na média entre aqueles apresentados para a estação de Poços de Caldas. Areado, segundo dados que temos para 1907-1908, era, depois de Varginha, a estação que mais movimentava na Muzambinho, seguida por Fama.

Tabela 3.14 – Movimento financeiro na Linha Tronco da Muzambinho, 1907-1908

Estação	Dezembro	Janeiro	Fevereiro	Março	Abril
Três Corações	4:047$520	3:508$460	3:198$660	3:526$040	3:579$400
Flora	497$588	429$200	514$362	321$000	437$500
Varginha	10:528$034	10:780$420	11:077$468	12:418$947	15:983$953
Fluvial	1:088$580	2:132$320	1:069$200	1:983$825	1:942$769
Espera	2:651$308	3:177$553	3:419$175	3.965$913	3:675$360
Pontalete	4:749$002	4:772$258	3:157$816	4:948$219	5:457$945
Fama	8:641$205	8:572$534	7:703$208	6:943$961	13:745$689
Alfenas	5:168$373	7:324$785	4:583$286	5:007$352	5:625$480
Harmonia	322$700	157$650	390$280	253$460	325$120
Areado	9:037$400	8:246$660	7:394$680	7:392$120	11:535$887
Total	46:651$710	49:119$840	42:508$135	46:760$837	62:309$103

Estação	Maio	Junho	Julho	Agosto	Setembro
Três Corações	3:339$140	2:945$400	3:326$320	3:831$280	3:512$750
Flora	369$440	449$700	475$353	475$353	515$940
Varginha	12:603$539	13:574$361	11:011$443	12:946$993	12:086$588
Fluvial	1:084$782	1:480$891	2:267$119	1:781$732	2:173$682
Espera	3:460$004	3:836$876	4:754$721	4:508$368	2:830$220
Pontalete	5:645$115	5:727$744	4:489$445	5:282$811	4:496$903
Fama	8:426$105	11:181$036	8:302$778	9:198$136	8:594$612
Alfenas	2:981$760	5:038$260	4:750$600	4:102$768	3:732$500
Harmonia	211$270	366$590	195$020	221$600	122$900
Areado	7:856$616	9:827$002	11:135$700	12:510$220	9:248$840
Total	46:037$771	54:427$860	50:743$242	54:859$261	47:314$935

Fonte: Balancetes da Estrada de Ferro Muzambinho, 1907-1908, APM. Elaboração do autor.

Coincidência ou não, para Varginha e Areado possuímos indicações e dados (parciais, no caso de Areado) da predominância do embarque de café em suas estações. Até onde a captação da produção da região de Areado pelas estações da Mogiana de Poços de Caldas e Guaxupé influenciaram na receita é difícil de mensurar. Mas o golpe dado pela Mogiana na Muzambinho, e por consequência na Minas e Rio, foi fato. Quanto ao destino das exportações de Varginha, pela indicação das fontes, vimos no capítulo 2 que eram para o Rio e São Paulo, o que explicaria o equilíbrio de saídas entre Marítima e Norte nos balancetes da Muzambinho para 1907-1908, ao contrário de outras estações.

Para Fama, a terceira estação em termos de movimento, há dois aspectos. O primeiro é que este local era um dos portos da navegação do rio Sapucaí, onde desembarcavam mercadorias a serem transportadas pela estrada de ferro e vice versa. O segundo aspecto é que parte da produção de Carmo da Cachoeira[388], distrito de Varginha, e Santo Antônio do Machado, saíam por esta estação. Vimos anteriormente que Machado era uma das localidades que exportava sua produção pela estação de Poços de Caldas na Mogiana (café e queijos), segundo informações de artigo da Revista do APM. Justamente em 1896, ano em que o artigo foi publicado e o mesmo de coleta das informações, foi inaugurada a estação de Fama. Segundo Lúcia Costa, nesta estação, os diretores da Muzambinho esperavam reverter parte da exportação feita por companhias paulistas[389], que provavelmente se tratava da Mogiana (principalmente), e da Estrada de Ferro Norte, que ligava São Paulo a Cachoeira no Vale do Paraíba paulista, se entroncando com a Pedro II, e depois sendo absorvida por esta quando se tornou Central do Brasil.

Um ponto ainda quanto às estações de Fama e Areado, de vital importância sobre a administração da Muzambinho e revelador sobre o embarque de mercadorias nestas estações, é o pagamento de bonificações a fazendeiros que exportassem mais café. Não temos dados sobre se havia uma cota mínima para isso, mas a bonificação era em dinheiro e a maior parte das indicações apontam para Fama e Areado os locais onde mais se tinham fazendeiros a realizar pagamentos pela exportação de café[390]. Lembremos que o governador nessa época era João Pinheiro, famoso pelo estímulo às cooperativas e diversificação produtiva. Mas, se já havia se passado por crise de preço e superprodução de café, por que o estímulo dado a agricultores para que elevassem a quantidade embarcada em um governo assumidamente

[388] Nelson Senna. *Anuário de Minas Gerais*...1909.
[389] Maria Lúcia Prado Costa. *A Cia. Estrada de Ferro Muzambinho*..., 1996.
[390] Correspondências da Cia. Estrada de Ferro Muzambinho, 1907-1908. APM.

contra a especialização produtiva? Haviam vozes dissonantes dentro do próprio governo ou o Sul de Minas era visto como uma região em que o estímulo ao principal produto do estado deveria ser valorizado? É um assunto que deve ser estudado em ocasião oportuna.

De volta ao quadro de rendas acima, falemos de uma última estação, a de Pontalete. Este era um distrito de Três Pontas, na qual embarcava mercadorias deste, parte de Carmo da Cachoeira e Pontal (Elói Mendes), ambos distritos de Varginha. Era a quarta em movimento financeiro na linha. Além do embarque de café, o feijão era anunciado com frequência[391].

Em 1908 a Muzambinho foi incorporada à Minas e Rio, e esta descreveu duas importantes informações. A primeira delas foi a existência de tarifas diferenciadas para gado embarcado com mais de 100 cabeças em Três Corações e Alfenas. A segunda é que a Muzambinho contribuiu no referido ano com 40% da receita da Minas e Rio[392]. Três Corações era a principal estação de embarque de gado dentre as cidades servidas pelas três vias férreas. Embora o movimento de gado pela Muzambinho fosse extraordinariamente menor que na Minas e Rio[393], isso colocava Alfenas como segundo maior centro de criação e engorda de gado entre as localidades da região, o que vai ao encontro dos dados levantados por Marcos Lobato e André Silva[394]. Por outro lado, é certo que boa parte destes 40% de receita da Muzambinho na Minas e Rio viessem do café.

[391] Correspondências da Cia. Estrada de Ferro Muzambinho, 1907-1908. APM
[392] Relatório do Ministério da Agricultura referente ao ano de 1908.
[393] Segundo relatórios da Minas e Rio e Muzambinho entre 1884 e 1910.
[394] Marcos Lobato Martins e André Silva Souza. “Notas sobre as propriedades rurais de Alfenas...”, 2012.

Quadro 3.11 – Estações com maior embarque de café em Minas no ano de 1907

estação/cidade	quantidade	região	estação/cidade	quantidade	região
Santa Luzia*	11516728	mata	Pomba*	2605914	mata
Guaxupé***	8283250	sul	Tombos*	2276042	mata
São Paulo do Muriaé*	7472390	mata	Mathias Barbosa**	1996233	mata
Faria Lemos*	4169109	mata	Poços de Caldas***	1920418	sul
Ponte Nova*	3921969	mata	Sabará**	1759316	central
Rio Branco*	3876764	mata	Silviano Brandão****	1688748	sul
Bicas*	3603753	mata	São João Nepomuceno*	1646404	mata
Miraí*	3183213	mata	Cataguases*	1636237	mata
Varginha*****	3061544	sul	Porto Novo**	1619266	mata
Teófilo Otoni******	2886034	leste	Santa Isabel*	1596564	mata
			Ouro Fino****	1589582	sul

Fonte: Rodolpho Jacob. *Minas Gerais...*, 1911, p. 94-98. Perdões, na Oeste de Minas (dados apenas até outubro) e Areado na Muzambinho (dados não disponíveis) possivelmente entrariam na lista.
*Leopoldina. **Central. ***Mogiana. ****Sapucaí. *****Muzambinho. ******Bahia e Minas.

Das vinte estações com maior embarque presumido de café, 14 estão na Mata (12 Leopoldina e 2 Central), 4 no sul (2 Mogiana, 1 Muzambinho e 1 Sapucaí), 1 na região central (Central) e 1 na leste (Bahia e Minas). A predominância da Mata é indiscutível, sendo que representa quase 75% da lista. O Sul representa 1/5, ou 20%. Ouro Fino seria a 21ª estação (Sapucaí), com um diferença de apenas 7 toneladas para a última, Santa Isabel/Leopoldina. Se considerássemos apenas as 10 primeiras, a proporção não se alteraria significativamente para as duas principais regiões cafeeiras, já que 7 estariam na Mata (70%) e 2 no Sul (20%). Não esqueçamos também que o café de Ouro Fino e Jacutinga era em boa parte despachado pela Mogiana. Abaixo, o desempenho financeiro das três companhias.

Tabela 3.15 – Receita e despesa da Minas e Rio, Muzambinho e Sapucaí, 1884-1910

Ano	Minas e Rio		Muzambinho		Sapucaí	
	Receita	Despesa	Receita	Despesa	Receita	Despesa
1884	263:419$250	239:976$590	-	-	-	-
1885	445:444$710	372:912$550	-	-	-	-
1886	495:253$890	454:241$520	-	-	-	-
1887	729:192$470	498:506$800	-	-	-	-
1888	781:305$810	512:896$760	-	-	-	-
1889	808:126$940	523:478$750	-	-	-	-
1890	922:672$910	729:675$240	-	-	-	-
1891	1.092:149$000	822:301$000	-	-	370:389$565	404:151$074
1892	1.290:506$000	1.152:795$030	-	-	509:461$420	641:317$724
1893	1.357:583$000	1.061:371$000	-	-	570:221$890	656:042$604
1894	1.398:933$000	1.207:888$000	243:708$610	268:825$443	684:462$294	792:922$025
1895	1.748:438$070	1.520:089$900	286:089$270	313:912$153	831:560$614	1.232:019$601
1896	1.774:466$000	1.636:960$520	513:618$340	251:071$469	1.011:841$025	1.435:865$602
1897	2.045:305$490	1.751:449$120	399:084$800	536:218$043	1.226:686$262	1.642:440$508
1898	1.744:603$880	1.586:105$740	691:176$140	817:531$749	1.124:414$821	1.602:691$919
1899	1.792:225$560	1.578:229$340	756:479$609	771:412$382	876:621$600	1.301:692$702
1900	1.786:460$040	1.541:916$460	703:120$260	855:043$837	797:102$605	1.307:210$605
1901	2.076:293$770	1.569:265$770	845:441$300	898:238$742	859:651$379	1.382:242$182
1902	1.457:069$900	921:055$964	863:320$620	915:971$508	856:492$760	1.297:567$585

1903	1.934:531$161	1.304:320$000	792:460$200	940:132$826	934:837$472	1.316:097$973
1904	1.693:632$764	1.198:762$029	631:448$060	762:660$791	953:273$580	1.318:570$484
1905	1.746:787$590	1.675:570$764	576:073$730	687:461$296	866:345$646	1.331:691$672
1906	2.040:169$680	1.879:379$418	809:421$460	801:689$450	1.013:119$958	1.404:307$759
1907	1.969:122$022	1.295:500$545	693:394$695	846:014$704	1.053:322$850	1.475:484$930
1908	1.904:319$640	1.332:033$541	452:575$670	-	1.041:448$004	1.451:253$349
1909	2.877:460$191	2.090:415$521	-	-	-	-
1910	-	-	-	-	3.669:611$961	3.176:336$160

Fonte: para a Minas e Rio e a Muzambinho, seção Três Corações a Fluvial 1894, 1896, 1898-1907 e o Ramal de Campanha, Relatórios do Ministério da Agricultura; para as seções Três Corações a Fluvial, 1895 e Fluvial a Areado, Rodolpho Jacob, *Minas Gerais no XXº século*..., 1911; para 1897 exclusive Três Corações a Fluvial. Em 1908 a receita da Muzambinho até setembro. Para a Sapucaí: Vasco de Castro Lima. *A Estrada de Ferro Sul de Minas...*, 1934. Para 1909 os dados da Minas e Rio incluem a Muzambinho. Em 1910 a renda da Sapucaí representa as três. Elaboração do autor.

Tabela 3.16 – Coeficiente de tráfego da Minas e Rio (1), Sapucaí (2) e Muzambinho (3), 1884-1910

Ano	1	2	3	Ano	1	2	3
1884	91,1	-	-	1898	90,9	142,5	118,2
1885	83,7	-	-	1899	88	148,4	101,9
1886	91,7	-	-	1900	86,3	163,9	121,6
1887	68,3	-	-	1901	75,5	160,7	106,2
1888	65,6	-	-	1902	63,2	151,4	106
1889	64,7	-	-	1903	67,4	140,7	118,6
1890	79	-	-	1904	70,7	138,3	120,7
1891	75,2	109,1	-	1905	95,9	153,7	119,3
1892	89,3	125,8	-	1906	92,1	138,6	99
1893	78,1	115	-	1907	68	140	122
1894	86,3	115,8	110,3	1908	69,9	139,3	-
1895	86,9	148,1	117	1909	72,6	-	-
1896	92,2	141,9	-	1910	-	86,5	-
1897	85,6	134,2	134,3				

Fonte: Ver tabela 3.15. O coeficiente da Sapucaí em 1910 já corresponde ao da Rede Sul Mineira.

Façamos agora uma breve inserção no processo que culminou com o fim das três companhias individualmente, o que limita o nosso recorte.

3.5 A formação da Rede Sul Mineira

A Rede de Viação Férrea Sul Oeste de Minas, projeto criado pelo decreto federal 6201 de 1906, foi na verdade a primeira clara tentativa de integração das vias centro sul mineiras. As companhias e suas respectivas linhas e ramais previstos para incorporação, foram exatamente aquelas que formaram a Rede Mineira de Viação em 1931, união da Oeste de Minas e da Rede Sul Mineira. Foi um sopro do governo federal, na época presidente Rodrigues Alves e seu ministro dos transportes Lauro Severino Müler. Nessa época a Oeste de Minas já era administrada pelo governo federal, a Minas e Rio era de sua propriedade e arrendada provisoriamente ao Coronel José de Oliveira Castro, a Sapucaí expandia as suas linhas a passos lentos e de forma desintegrada, e a Muzambinho não conseguia atingir boa

parte de seus objetivos, como a ligação com o município de Muzambinho e a região de Passos. Sem contar que as duas últimas eram deficitárias. Todo o serviço de navegação fluvial também seria incluso[395]. Embora tenha sido essa a base da Rede Mineira, nesse momento não se concretizou. Mas certamente foi influência para a formação da Rede Sul Mineira.

A Rede Sul Mineira foi criada entre 1908 e 1910 com a junção das três companhias férreas. Eram elas: Estrada de Ferro Minas e Rio, a Cia. Viação Férrea Sapucaí e a Cia. Estrada de Ferro Muzambinho, empresas que foram o objeto de nosso estudo. A Muzambinho de outubro de 1907 a setembro de 1908 ficou sob administração estadual. De outubro de 1908 a 1909 foi incorporada a Minas e Rio e administrada pela União. Todas as três ocuparam a maior parte do que hoje chamamos de Sul de Minas, exceto a porção mais a sudoeste, onde foram construídos vários ramais da Mogiana, e passando por uma região de ampla pecuária e produção de café, onde estavam cidades como Guaxupé e a própria Muzambinho, que nunca contou com um ramal da empresa que herdou o seu nome. A criação da Rede Sul Mineira justificou o limite de nossa pesquisa, pois a partir daí a Muzambinho e a Minas e Rio foram arrendadas à Sapucaí e passaram a funcionar como uma só companhia.

Com o advento da República, houve uma tendência do estado, principalmente depois de 1900, no sentido de resgatar empresas deficitárias e que estavam com a operação conturbada, o que se tornou muito comum. O poder público assumia a administração direta ou arrendava a companhia a particulares. No primeiro caso fazíamos algo parecido com a Rússia para o período, e no segundo com a França[396]. A maioria delas eram beneficiárias do sistema de garantias de juros herdada do Império. Segundo Summerhill, caso o governo cessasse ou mesmo diminuísse a porcentagem paga às companhias após o início das operações, agiria de uma forma mais racional. Os usuários do transporte é que deveriam ser os principais beneficiados, e não o lucro das companhias obtido por conta das garantias[397].

Além da própria Sapucaí, a concorrência para o arrendamento contou ainda com a participação da Mogiana e da empresa que tinha o arrendamento provisório da Minas e Rio, do coronel José de Oliveira Castro. Além do aceite de todas as cláusulas do edital de concorrência, a Sapucaí alegou que a extensão de suas vias (maior dentre as três) e o fato das mesmas cortarem o estado até o Rio de Janeiro e a divisa com São Paulo, fossem condições

[395] Nelson Senna. *Anuário de Minas Gerais*...1907; Vasco de Castro Lima. *A Estrada de Ferro Sul de Minas*..., 1934.
[396] William Summerhill. *Orde Against Progress*..., 2003, p.51.
[397] Idem, principalmente o capítulo 3 “Railroad policy, finance, and expansion”.

preexistentes que lhe conferiam vantagens[398]. Em 2 de dezembro de 1909 foi publicado o decreto federal 7704, que autorizou o contrato deste com a companhia. Em 5 de fevereiro de 1910 a Minas e Rio e a Muzambinho foram entregues à Sapucaí. O decreto 7941, de 7 de abril do mesmo ano, reconheceu a Sapucaí como herdeira do contrato na ocasião da alteração no nome para Companhia de Estradas de Ferro Federais Brasileiras – CEFFB Rede Sul Mineira. Após a união das três companhias em 1910 ainda foram construídos pequenos ramais, e os trechos do Sudoeste (Passos, São Sebastião do Paraíso, Muzambinho) ficaram sob concessão da Mogiana. Também surgiram outras duas companhias menores, a Estrada de Ferro Machadense e a Estrada de Ferro Trespontana. Conectaram a Rede Sul Mineira às cidades de Machado e Três Pontas respectivamente, ambas marcadas pela forte produção de café, como já mencionamos. Foram absorvidas pela Rede Sul Mineira, mas em contexto e período que escapam ao recorte de nossa análise. Abaixo, o mapa das linhas no começo de 1910, sem, portanto, os ramais de Alfenas, parte de Paraisópolis e a estação de Cruzília, que foram construídos ao final deste ano.

[398] Vasco de Castro Lima. *A Estrada de Ferro Sul de Minas...*, 1934.

Figura 3.1 – Mapa da Rede Sul Mineira na ocasião do contrato de 1910

Fonte: Vasco de Castro Lima. *A Estrada de Ferro Sul de Minas*..., 1934.

Considerações finais

A árdua tarefa por nós proposta no começo do trabalho merece agora a sua síntese e avaliação, o que é tão ou mais exigente.

Primeiramente, ficou a impressão que, se em nosso período o café ainda estava em trajetória para ser o principal artigo agrícola de exportação na região sul mineira como um todo, para as estradas de ferro já o era. Elas não chegaram aqui com visas ao seu transporte, no máximo com expectativas de aumento, como qualquer outro item. Porém, a instalação dos trilhos alimentou e coincidiu com a expansão da atividade cafeeira. Ficou claro também que haviam claras diferenças internas no Sul de Minas. O Ramal de Guaxupé pode ser considerado a exceção, pois este sim veio pelo café. Mas nas linhas das outras companhias, a diversificação produtiva e comercial deu o tom das exportações. Em 1884 tínhamos gado e seus derivados e o fumo. Uma década e meia depois tínhamos isto, mais o café. No decênio seguinte, mais café, água mineral e cereais e batata. Este último por exemplo estava basicamente restrito a três ou quatro municípios sul mineiros, mas para as companhias tinha um relativo impacto. O inverso aconteceu com o toucinho, queijos e fumo. Ainda eram largamente produzidos, e exportados em grande quantidade. Mas a cada ano, representavam cada vez menos para as companhias. Flávio Saes chamou a atenção para o fato de que não necessariamente uma cultura relativamente desenvolvida em uma região tivesse grandes impactos no movimento financeiro de uma companhia, ou vice versa[399]. A estrada de ferro veio ao benefício do produtor, sem dúvida. Mas para as companhias, o frete mais baixo cobrado para vários itens não os tornava tão rentáveis, principalmente em determinados momentos de crise ou concorrência. Com o avanço da industrialização, o próprio produtor e criador começaram a sentir os efeitos, potencializados pela estrada de ferro, que a princípio quase sempre os beneficiava. A instalação de frigoríficos fora da região e a importação de açúcar foram alguns dos sintomas.

Assim, os três decênios de atividade ferroviária no Sul de Minas (excluída a Mogiana) podem ser assim resumidos quanto aos principais artigos de exportação: gado, fumo e toucinho no primeiro; gado, fumo, toucinho e café no segundo; gado e café no terceiro. Se somarmos as de importação, fica sal no primeiro; sal e açúcar no segundo e no terceiro. No caso do gado, nos referimos especialmente ao bovino, mas também ao suíno, e os

[399] Flávio Azevedo Marque de Saes. *As ferrovias de São Paulo...*, 1981.

subprodutos, como toucinho e queijos. Por outro lado, para a produção regional, o fumo e os cereais estavam lado a lado com o café e gado, sendo que o fumo ainda era uma "marca registrada" sul mineira.

O segundo aspecto do desenvolvimento ferroviário sul mineiro foi a dificuldade, que as companhias enfrentaram, em conseguir gerar receitas que ficassem além das despesas em suas operações, não obstante as diferenças identificadas entre as três empresas. Em nenhum exercício a relação despesa x receita, ou mais comumente chamado o coeficiente de tráfego, ficou abaixo de 60%, índice considerado satisfatório para a rentabilidade de uma companhia[400]. A Sapucaí quase sempre apresentou índices acima de 120%, e às vezes acima de 150%. As ferrovias eram mais uma face do paradoxo do desenvolvimento sul mineiro no período analisado: crescimento econômico maior que de outras regiões do estado, exceto a Zona da Mata, mas com limites que faziam com que ela não atingisse níveis como os registrado em São Paulo[401]. E aí destacamos dois pontos cruciais. Primeiro, a captação da economia sul mineira por São Paulo, aqui representada pela Companhia Mogiana, e ocasionalmente pela Estrada de Ferro Norte e a Estrada de Ferro Bragança. A região Sudoeste e parte do Sul de Minas claramente ficaram em sua órbita. E isso desviou parte do potencial escoamento da produção da região pelas três estradas, mesmo de localidades que eram diretamente servidas por elas. Não chegamos a dados decisivos sobre o quanto isto significou, mas as indicações das várias fontes utilizadas o provaram. A hipótese de Maria Lúcia Prado Costa, passados quase 30 anos, é por nós reafirmada. Em segundo lugar, as três companhias eram fragmentadas em si mesmas, tinham traçados confusos e sempre dependiam de terceiras para o respectivo tráfego. A Minas e Rio, neste sentido, foi um pouco menos afetada. Talvez por isso tenha conseguido os melhores índices dentre as três.

Um terceiro ponto também se impõe: o sentido do fluxo das ferrovias sul mineiras, e aí incluímos também a Mogiana. Até 1910 todas as quatro confluíam para o Rio de Janeiro ou São Paulo. Eram isoladas do resto do estado de Minas não apenas por interesses externos, mas também porque reproduziam fluxos comerciais e de pessoas já existentes. No caso do Ramal de Caldas da Mogiana foi ainda mais explícito, como vimos no capítulo 3. As estradas

[400] Flávio Azevedo Marque de Saes. *As ferrovias de São Paulo...*, 1981.

[401] Vários trabalhos apresentados no segundo capítulo, principalmente na primeira parte dele, discutiram a questão. Os motivos alegados para esse atraso relativo da economia mineira são os mais diversos, desde o modelo da cafeicultura até a estrutura de concentração das terras, transição do trabalho de escravo para formas livres não capitalistas e até mesmo o aspecto conservador do mineiro, avesso a empréstimos e empreendimentos que envolvessem algum risco.

de ferro jogaram papel importante na dinamização da economia sul mineira, mas ampliaram o relativo distanciamento do restante de Minas.

Quanto ao quarto aspecto, o Sul de Minas se diferenciou quanto à maior parte das primeiras zonas que receberam ferrovias (excluída a Pedro II). No caso da Mata com a Leopoldina, e principalmente a região do Rio das Mortes com a Oeste de Minas, que se aproxima mais do nosso caso, os habitantes locais estiveram envolvidos na formação e constituição das companhias. Em nossa região, poucos habitantes locais participaram ativamente do processo de concessão e formação das companhias, que eram sempre sediadas fora da província. A exceção, em nosso período, ficou por conta do Ramal de Guaxupé, mas que foi absorvido pela Mogiana logo em seguida. Por outro lado, postos chaves ocupados por políticos sul mineiros foram determinantes na hora de aprovar ou acelerar a concessão, como foi o caso da Minas e Rio. E mesmo depois, quando as companhias dependiam de recursos públicos para tocarem seus projetos, principalmente nos primeiros decênios do período republicano, tais políticos foram bastante ativos. Resumindo: ainda que moradores locais não estivessem, salvo casos isolados, presentes na formação, construção e direção das companhias ferroviárias sul mineiras, atuaram com relativo sucesso nos momentos em que as concessões e seus respectivos traçados foram definidos. Em menor grau, influenciaram em eventuais decisões de pequeno impacto nas empresas, que trouxessem benefícios próprios, como a construção de uma estação. O caso da estação de Renó foi emblemático. Embora isso demonstre o limite do alcance do desenvolvimento capitalista na região para este momento (sem força suficiente para sustentar alguns empreendimentos), por outro lado se encaixa nos típicos casos do político ou autoridade local, que por vezes se projeta a nível estadual e até mesmo federal, e exerce todo o seu poder de barganha para conseguir benefícios à sua terra natal.

> A falta de espírito público, tantas vezes irrogadas ao chefe político local, é desmentida, com frequência, por seu desvelo pelo progresso do distrito ou município. É ao seu interesse e à sua insistência que se devem os principais melhoramentos do lugar. A escola, a estrada, o correio, o telégrafo, a ferrovia, a igreja, o posto de saúde, o hospital, o clube, o campo de *football*, a linha de tiro, a luz elétrica, a rede de esgotos, a água encanada –, tudo exige o seu esforço, às vezes um penoso esforço que chega ao heroísmo. E com essas realizações de utilidade pública, algumas das quais dependem só do seu empenho e prestígio político, enquanto outras podem requerer contribuições pessoais suas e dos amigos, é com elas que, em grande parte, o chefe

municipal constrói ou conserva sua posição de liderança”[402].

Em nosso recorte cronológico o desenvolvimento do capitalismo na região pareceu estar em marcha, embora o fosse de forma policromática, imperfeita e desigual.

> Se o capitalismo está em casa na esfera da circulação, nem por isso lhe ocupa todo o espaço. Onde, só onde as trocas são ativas, ele encontra habitualmente suas linhas e lugares de eleição. Interessa-se pouco pelas trocas tradicionais, pela economia de mercado de reduzido alcance. Mesmo nas regiões mais desenvolvidas, há tarefas que ele assume, outras que partilha, outras que não lhe interessam e deixa claramente de lado. Nessas escolhas, o Estado ora é seu cúmplice, ora o importuno, o único importuno que ás vezes pode substituí-lo, afastá-lo ou, pelo contrário, impor-lhe um papel que não teria desejado[403].

No nosso caso, a feira de gado de Três Corações, os encampamentos das estradas de ferro e a criação de núcleos coloniais estatais eram faces do aspecto da participação do Estado destacado por Braudel. Quanto aos desníveis registrados, Campanha e Baependi são alguns exemplos. Além de sofrerem sucessivos desmembramentos de seus territórios, ao que tudo indica não eram mais os núcleos de riqueza e produção que as caracterizaram desde o final do XVIII até o terceiro quartel do XIX. E justamente, parte dos municípios que se desmembraram delas foram aqueles que apresentaram, em algum momento, um crescimento mais acelerado, como foi o caso de Campanha, que perdeu Cristina, Lambari e Três Corações.

Após 1910, e principalmente 1920, foi que o Sul de Minas se colocou como a zona cafeeira por excelência em Minas, e atualmente a do Brasil, levando inclusive a transbordar o seu capital para outras atividades como bancos e atividades industriais[404]. Guaxupé, a estação sul mineira que mais embarcou este item na região em nosso período, e a segunda do estado, é hoje sede da maior cooperativa de café do mundo. Não defendemos que o café foi o único responsável pelo desenvolvimento capitalista no Sul de Minas, o qual tentamos demonstrar nos capítulos da dissertação. Mas foi com ele, direta ou indiretamente, que as transformações foram mais substanciais. Direta, pelo seu plantio e exportação na região. Indireta, que no Sul

---

[402] Vitor Nunes Leal. *Coronelismo, enxada e voto.* Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1997.
[403] Fernand Braudel. *Civilização material...*, 2009, p. 329.
[404] Alexandre Macchione Saes; Daniel do Val Cosentino; Marcel Pereira da Silva; Thiago Fontelas Rosado Gambi. “Sul de Minas em transição: ferrovias, bancos e indústrias na constituição do capitalismo na passagem do século XIX para o século XX”. In: *XIV Seminário sobre a Economia Mineira.* Diamantina: Cedeplar, 2010.

de Minas ocorreu antes da direta, quando a região ampliou o seu comércio abastecedor para as regiões cafeeiras que se especializaram neste produto. Isto deixa, mais do que nunca, atual a tese de Celso Furtado em sua essência. Não obstante a existência e relativa importância do desenvolvimento do mercado interno brasileiro ao longo do século XIX, onde o Sul de Minas foi um dos principais casos existentes, foi a sua relação direta ou indireta com o setor exportador que possibilitou crescimento, desenvolvimento e até mesmo participação política[405].

O Sul de Minas e seu café, que enfrentou crises de preço e superprodução na época do seu crescimento, apresentava um desenvolvimento ainda pontual[406]. Mas o suficiente para que, onde fosse significativo, tivesse desenvolvido relativa infraestrutura regional e contasse como peso político interno, até mesmo porque haviam algumas diferenças em relação à Mata, como a predominância dos cafés de tipo superior, privilegiado após as crises de superprodução. Não foi por acaso que, já em 1913, ocorreu no Sul um pacto político entre Minas e São Paulo sobre os rumos e candidaturas políticas presidenciais, o pacto de Ouro Fino. Simbolicamente, para além da neutralização de supostos adversários políticos de projeção nacional de outras unidades (como era o caso de Pinheiro Machado do Rio Grande do Sul), Ouro Fino representava o ponto onde São Paulo e Minas mais se "tocavam": a produção de café, e em uma porção que estava historicamente mais ligada a São Paulo do que a Minas Gerais, principalmente a microrregião de Ouro Fino. Aí estava uma das "porteiras" de Minas com o estado vizinho, e que como vimos no terceiro capítulo, exportava quantidade considerável de seu café via SP já antes de 1910, e não necessariamente pela Sapucaí.

O tema estradas de ferro (e da mesma forma o próprio Sul de Minas) ainda merece pesquisas e estudos que examinem os seus diversos aspectos e períodos, da sua gestão ao desenvolvimento atual, com abordagens da História Econômica, Política e Social. Estão todos intimamente interligados, faces de uma mesma realidade. O modelo ferroviário com que foi concebido e aqueles aplicados em diversos momentos no país ocasionaram contrastes tão grandes quanto aqueles na sociedade brasileira. Por um lado, tiveram seu papel chave no desenvolvimento da infraestrutura e economia nacionais. Porém, ainda hoje, não obstante

[405] Celso Furtado. *Formação Econômica do Brasil...*, 2007. O autor deu ênfase maior às províncias do Sul, mas destacou o setor de abastecimento delas como grande beneficiador pelo aumento das exportações do Sudeste.

[406] Segundo Flávio Saes "o mercado em retração reflete sobre o transporte de café pelas ferrovias: após um pico atingido em 1901, o número de toneladas de café declina até o ano de 1905", p. 94. Se isso ocorreu nas ferrovias paulistas, não foi diferente no Sul de Minas. Os gráficos 3.9 e 3.10, especificamente quanto ao transporte de café, se encaixam perfeitamente nisso.

certa expansão do setor de cargas e casos bem sucedidos como a empresa cearense Bom Sinal, que fabrica os VLT's ou Veículos Leves sobre Trilhos, o Brasil não superou a dependência tecnológica e ainda realiza a importação de alguns itens básicos como trilhos[407]. Além disso, o transporte de passageiros para o interior foi praticamente erradicado, e frequentemente vivenciamos problemas relacionados aos gargalos dos transportes em consequência da opção nacional pelo modal rodoviário. Esta pesquisa, nos imensos limites e pequenos alcances de resultados, espera em alguma medida contribuir com o tema das ferrovias e sua íntima ligação com o desenvolvimento regional, principalmente no momento de passagem do século XIX para o XX.

[407] A Companhia Siderúrgica Nacional/CSN paralisou as suas atividades de produção deste item na década de 1990, e desde então o material é todo importado, sendo 500 mil em 2010 e 150 em 2011 "Expansão da rede, ainda que em ritmo lento". Revista Valor Setorial – Infraestrutura. Suplemento do Jornal Valor Econômico, maio de 2012, p. 58-60.

REFERÊNCIAS

Fontes primárias digitalizadas

Relatório do Presidente do Estado de São Paulo para 1890
Relatórios dos Presidentes de Província de Minas Gerais
Relatórios do Ministério da Agricultura
Relatórios do Ministério de Indústrias, Viação e Obras Públicas
Período: 1870-1910
Disponíveis em: www.crl.edu/brazil

Relatórios da diretoria da Cia. Estrada de Ferro Muzambinho, apresentados aos seus acionistas. Anos: 1895 e 1904. Disponíveis em: www.dou.com.br

Informações sobre estações: www.estacoesferroviarias.com.br

Séries estatísticas do IBGE: www.ibge.gov.br

Arquivos e Centros de pesquisa

Arquivo da Fundação 18 de Março em Paraguaçu
Arquivo Público Mineiro
Biblioteca Nacional Digital
Casa da Cultura de Machado
Casa da Cultura de Três Corações
Museu Regional do Sul de Minas, Centro de Estudos Campanhense Monsenhor Lefort, Campanha.

Jornais

A Verdade, Monitor Sul Mineiro, Gazeta Sul-Mineira, O Sete de Abril
Período: 1875-1910.
O Estado de São Paulo, ed. de 21/07/1907

Obras

ARAUJO, Francisco Lentz de. *Geografia do Estado de Minas Gerais e Noções de história do mesmo estado*. Belo Horizonte: Editores Paes & C., p.1907.

JACOB, Rodolpho. *Minas Gerais no XXº Século*. Rio de Janeiro: Gomes, Irmão & C., 1911.

LIMA, Vasco de Castro. *A Estrada de Ferro Sul de Minas (1884-1934) - Trabalho historico-descritivo, organisado pelo Secretario da Estrada*. São Paulo: Copag, 1934.

MARTINS, Antonio de Assis e OLIVEIRA, José Marques. *Almanaque Administrativo, Civil e Industrial da Provincia de Minas Gerais para o Ano de 1875.* 2º Ano. Ouro Preto: Tipografia

do Minas Gerais, 1874.

SENNA, Nelson. *Anuário de Minas Gerais*. Belo Horizonte: Imprensa Oficial, 1906.

_____. *Anuário de Minas Gerais*. Belo Horizonte: Imprensa Oficial, 1907.

_____. *Anuário Histórico Corográfico de Minas Gerais.* Bello Horizonte: Imprensa Oficial, 1909.

VEIGA, Bernardo Saturnino da. *Almanaque Sul Mineiro para 1874.* Campanha: Tipografia do Monitor Sul-Mineiro, 1874.

_____. *Almanaque Sul Mineiro para 1884.* Campanha: Tipografia do Monitor Sul-Mineiro, 1884.

Revistas

Revistas do Arquivo Público Mineiro, 1895-1910.
Revista Industrial de Minas Gerais, Nº 4 e Nº 22.

Outros

Almanque Administrativo, Mercantil e Industrial do Rio de Janeiro, 1891, 1893 e 1897.
Balancetes da Cia. Estrada de Ferro Muzambinho, 1907 e 1908.
Correspondências da Cia. Estrada de Ferro Muzambinho, 1907 e 1908.

Livros, teses e artigos.

ANDRADE, Marcos Ferreira de. "Elite escravista no sul de Minas Gerais: opções de investimento e composição da riqueza – século XIX". In: *XIV Seminário sobre a Economia Mineira.* Diamantina: Cedeplar, 2010.

ARÓSTEGUI, Júlio. *A pesquisa histórica: teoria e método*. Bauru, SP: Edusc, 2006.

ARRUDA, José Jobson de Andrade e TENGARRINHA, José Manuel. *Historiografia luso-brasileira contemporânea.* Bauru, EDUSC. 1999.

ARRUDA, José Jobson de Andrade. "Mercado colonial e mundial entre o estado e a nação: Brasil, da Colônia ao Império". In: *Actas dos 3º Cursos Iternacionais de Verão de Cascais (8 a 13 de julho de 1996).* Cascais: Câmara Municipal de Cascais, 1997, Vol.3, p. 195 a 206.

_____. "Historiografia: a História da História do Brasil (1945-2005)". *Clio,* Revista do Centro de História da Universidade de Lisboa. Lisboa, nova série, v.14-15, p. 15-32, 2006.

_____. "Linhagens historiográficas contemporâneas por uma nova síntese". *Economia e Sociedade.* Campinas, Nº 10, p. 175-191, 1998.

ARRUDA, Maria Arminda do Nascimento. *Mitologia da mineiridade.* Rio de Janeiro:

Civilização Brasileira, 1989.

BIRCHAL, Sérgio de Oliveira. “O mercado de trabalho mineiro no século XIX”. In: *História Econômica & história de empresas*. I.2. São Paulo: Hucitec/ABPHE, 1998.

BLASEHEIN, Perter L. “As Ferrovias de Minas Gerais no século dezenove”. In: *Locus: revista de história*, Juiz de Fora, vol. 2 n. 2, p. 81-110, 1996.

BLOCH, Marc Leopold Benjamin. *Apologia da história, ou o ofício de historiador*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 2001.

BRAUDEL, Fernand. *Civilização material, economia e capitalismo: séculos XV-XVIII. Os jogos das trocas.* 2ª ed. São Paulo: WMF Martins Fontes, 2009.

BURKE, Peter (org.). *A Escrita da História – Novas Perspectivas.* São Paulo: Cia. das Letras, 1989.

CALDEIRA, Jorge. *Mauá: empresário do império.* São Paulo: Companhia das Letras, 1995.

CAMELO FILHO, José Vieira. *A implantação e consolidação das estradas de ferro no nordeste brasileiro*. Tese de Doutorado. Campinas: Unicamp/Instituto de Economia, 2000.

CAMPOS, Bruno Nascimento. *Tropas de Aço: Os caminhos de Ferro no Sul de Minas (1875-1902).* Material para qualificação de Mestrado. São João del Rei: UFSJ, 2011.

CANO, Wilson. “Padrões diferenciados das principais regiões cafeeiras (1850-1930)”. Em: CANO, Wilson. *Ensaios sobre a formação regional do Brasil.* Campinas: Ed. Unicamp, 2002.

CANO, Wilson. LUNA, Francisco Vidal. “A reprodução natural de escravos em Minas Gerais (século XIX): uma hipótese”. In: CANO, Wilson. *Ensaios sobre a formação regional do Brasil.* Campinas: Ed. Unicamp, 2002.

CARDOSO, Ciro Flamarion S. e BRIGNOLI, Héctor Pérez. *Os métodos da História: introdução aos problemas, métodos e técnicas da história demográfica, econômica e social.* Rio de Janeiro: Graal. 2002.

CARRARA, Ângelo Alves. *Agricultura e pecuária na Capitania de Minas Gerais (1674-1807).* Rio de Janeiro: UFRJ, 1997.

_____. “A capitania de Minas Gerais (1674-1835): modelo de interpretação de uma sociedade agrária”. In: *História Econômica & história de empresas*. III.2. São Paulo: Hucitec/ABPHE, 2000.

CASTILHO, Fábio Francisco de Almeida. *Entre a locomotiva e o fiel da balança:a transição da mão-de-obra no Sul de Minas (1870-1918).* Dissertação de Mestrado. Juiz de Fora: UFJF, 2009.

CASTRO, Ana Célia. *As empresas estrangeiras no Brasil*: 1860-1913. Rio de Janeiro: Zahar, 1979.

COSENTINO, Daniel do Val. *Um múltiplo de transações: a transição do trabalho escravo para o trabalho livre em Minas Gerais.* Dissertação de Mestrado. Campinas: Unicamp/Instituto de Economia, 2006.

COSTA, Emília Viotti da. *Da Monarquia a República: momentos decisivos.* 8ª ed. São Paulo: Ed. Unesp, 2007.

COSTA, Maria Lúcia Prado. *A cafeicultura machadense, 1899 – 1912: uma análise da ação econômica e política dos principais fazendeiros e dos agentes de café*. Paraguaçu: Fundação 18 de março – FUNDAMAR, 1997.

_____. *A Cia. Da Estrada de Ferro Muzambinho no contexto do desenvolvimento ferroviário do sul de Minas (1870-1910): uma tentativa de correção de uma versão consagrada.* Belo Horizonte: Fundação 18 de março – FUNDAMAR, 1985. Monografia.

_____. *A fábrica de tecidos de Machado: 1871 – 1917.* Belo Horizonte: Fundação 18 de março/Mazza Edições, 1989.

_____. *Fontes para a História Social do Sul de Minas: os trabalhadores de Paraguaçu e Machado (1850-1900)*. Belo Horizonte: Fundamar (Fundação 18 de Março), 2002.

COSTA FILHO, Miguel. *A cana-de-açúcar em Minas Gerais.* Rio de Janeiro: Instituto do Açúcar e do Álcool, 1963.

COSTA E SILVA, Sérgio Milliet. *Roteiro do café e outros ensaios. Contribuição para o estudo da história econômica e social do Brasil.* São Paulo: Coleção Departamento de Cultura, Vol. XXV, 1939.

DELFIM NETTO, Antônio. *O problema do café no Brasil.* São Paulo: IPE-USP, 1961.

DINIZ, Clélio Campolina. *Estado e capital estrangeiro na industrialização mineira.* Belo Horizonte: UFMG/PROED. 1981.

DOBB, Maurice. *A evolução do capitalismo.* 2ª ed. São Paulo: Nova Cultural, 1986.

DULCI, Otávio Soares. *Política e recuperação econômica em Minas Gerais*. Belo Horizonte: Editora UFMG. 1999.

DUNCAN, Julian S. "British Railways in Argentina". *Political Science Quarterly.* Vol. 52, n. 4, dezembro de 1937, p. 559-582. Disponível em: http://www.jstor.org/stable/10.2307/2143973.

EL-KAREH, Almir Chaiban. *Filha Branca de Mãe Preta: a Companhia Estrada de Ferro D. Pedro II, 1855-1865*. Petrópolis, RJ: Vozes, 1982.

FAORO, Raymundo. *Os Donos do Poder: formação do patronato político brasileiro*. Rio de Janeiro: Globo, 2001 (3 edição revista).

FAUSTO, Boris. *História Geral da Civilização Brasileira*. Tomo III: O Brasil Republicano. Vol. 8: Estrutura de poder e economia (1889-1930). 8ª ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006.

FERNANDES, Florestan. *A Revolução Burguesa no Brasil: ensaio de interpretação sociológica*. Coleção Intérpretes do Brasil. Rio de Janeiro: Nova Aguilar S.A. 2002. Vol. 3.

FISHLOW, Albert. *American railroads and the transformation of the Ante-Bellum economy.* Cambridge, Mass.: Harvard University Press, 1965.

FOGEL, Robert W. *Railroads and american economic growth: essays in econometric history*. Baltimore: The Johns Hopkins Press, 1964.

FRAGOSO, João Luís Ribeiro. *Homens de grossa ventura: acumulação e hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro, 1790-1830*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1998.

FURTADO, Celso. *Formação Econômica do Brasil*. 34ª ed. São Paulo: Companhia das Letras. 2007.

GAMBI, Thiago Fontelas Rosado. Expansão bancária no Sul de Minas em transição (1889-1930). In: *XVII Encontro Regional de História, ANPUH-MG*. Uberlândia: ANPUH-MG, 2010.

GODOY, Marcelo Magalhães. "Civilizações da cana-de-açúcar: dois paradigmas de atividades agroaçucareiras no Novo Mundo, séculos XVI a XIX". In: *História econômica & história de empresas*. Vol. X, nº 2. São Paulo: ABPHE, jul-dez 2007.

_____. "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". *X Seminário sobre a Economia Mineira*. Diamantina: CEDEPLAR, 2002.

_____. Minas Gerais na República: atraso econômico, estado e planejamento". *Cadernos da Escola do Legislativo, v. 11, n.16*. Belo Horizonte: ALMG, p. 89-116, jan-jun 2009.

_____; BARBOSA, Lidiany Silva. *Uma outra modernização: transportes em uma província não-exportadora – Minas Gerais 1850-1870*. Texto para discussão n. 303. Belo Horizonte: UFMG/Cedeplar, 2007.

GOULARTI FILHO, Alcides. "A Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande na formação econômica regional de Santa Catarina". Em: *Geosul*, Florianópolis, v. 24, n. 48, p 103-128, jul./dez. 2009.
Disponível em: http://www.periodicos.ufsc.br/index.php/geosul/article/view/13359/12284

GRAHAM, Richard. *Grã-Bretanha e o início da Modernização no Brasil (1850-1914*). São Paulo: Brasiliense, 1973, p. 340.

GRANDI, Guilherme. *Café e expansão ferroviária: a Companhia E. F. Rio Claro (1880-1903)*. São Paulo: Annablume, Fapesp. 2007.

GRILO, Antonio. *Tocaia no Fórum: violência e modernidade*. Bauru, SP: Edusc, 2012.

HARDMAN, Francisco Foot. *Trem Fantasma. A Modernidade na Selva.* São Paulo: Companhia das Letras, 1988.

HOBSBAWM, Eric J. *Da revolução industrial inglesa ao imperialismo*. 5ª Ed. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2009. (original: 1969)

_____. *A Era do Capital: 1848-1875*. 14ª ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1996.

_____. *A Era dos Impérios: 1875-1914*. 12ª ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1998.

_____. *A Era das Revoluções: 1789-1848*. 24ª ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1996

HOLANDA, Sérgio Buarque de. "As áreas de criação de gado". In: *História Geral da Civilização Brasileira – Colônia: Administração, Economia e Sociedade.* 8ªed. São Paulo: Bertrand Brasil, 2004.

_____. *Caminhos e fronteiras.* 3ª ed. São Paulo: Companhia das Letras, 1994. (Camelo Filho) 1 ed. 1957.

_____. *História Geral da Civilização Brasileira*. 8ª ed. Tomo II: o Brasil Monárquico – Reações e transações (vol.5). Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2004.

_____. *História Geral da Civilização Brasileira*. 8ª ed. Tomo II: o Brasil Monárquico – Declínio e queda do Império (vol.6). Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2004.

IGLESIAS, Francisco. Política Econômica do Governo Provincial Mineiro (1835-1889). Rio de Janeiro: Ministério da Educação e Cultura/Instituto Nacional do Livro, 1958.

IGLÉSIAS, Francisco. "Política Econômica do Estado de Minas Gerais (1890-1930)". In: *V Seminário de Estudos Mineiros: A República Velha em Minas*. Belo Horizonte: UFMG, 1982.

LAMOUNIER, Maria Lúcia. "Entre a escravidão e o trabalho livre. Escravos e imigrantes nas obras de construção nas ferrovias no Brasil no século XIX". *XXXVI Encontro Nacional de Economia – ANPEC 2008*. Disponível em: http://www.anpec.org.br/encontro_2008.htm#trabalhos

LAMOUNIER, Maria Lúcia. "Ferrovias, agricultura de exportação e mão-de-obra no Brasil no século XIX". In: *História econômica & história de empresas*. São Paulo: HUCITEC; ABPHE,III, 1, 2000.

LANDES, David S. *Prometeu Desacorrentado: transformação tecnológica e desenvolvimento industrial na Europa ocidental, desde 1750 até a nossa época.* Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1994.

LANNA, Ana Lúcia Duarte. "Ferrovias no Brasil 1870-1920". Em: *História econômica & história de empresa*s. São Paulo, vol. VIII, no 1, jan. - jun. 2005, p. 7-40.

LEAL, Vitor Nunes. *Coronelismo, enxada e voto. O município e o regime representativo no Brasil.* Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1997.

LEITE, Mário. *Paulistas e mineiros: plantadores de cidades.* São Paulo: Edart, 1961.

LENHARO, Alcir. *As tropas da Moderação - O abastecimento da Corte na formação política do Brasil — 1808-1842*. São Paulo: Edições Símbolo, 1979.

LENTZ, Maria Heloísa. "Crise e negociações externas na Argentina no final do século XIX: o início da insustentabilidade do modelo aberto". *Economia e Sociedade. V*. 15, n. 2 (27), p.357-399, Campinas, ago. 2006. Disponível em: http://www.eco.unicamp.br/index.php/revistas-e-livros

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

LIMA, João Heraldo. *Café e Indústria em Minas Gerais (1870 – 1920)*. Campinas: Unicamp/IFCH, 1977. Dissertação de Mestrado.

LOPES, Luciana Suarez. "Uma economia em transição: a economia e alocação de riqueza na antiga Vila de São Sebastião do Ribeirão Preto, década de 1870". Em: *História Econômica e História de Empresas.* Vol. X, nº 2, jul-dez 2007.

MAIA, Andréa Casa Nova. *Encontros e Despedidas – Ferrovias e Ferroviários de Minas*. Belo Horizonte: Argvmentvm, 2009.

MÁRQUEZ, Gabriel Garcia. *Cem anos de solidão.* 29ª edição. Rio de Janeiro: Editora Record.

MARTINS, Heloísa Helena T. de Souza. *Metodologia qualitativa de pesquisa*. São Paulo: USP. 2004. Artigo.

MARTINS, Marcos Lobato. "Estradas móveis" no Sul de Minas: a navegação nos rios Grande e Sapucaí (1880-1960). In: *XVII Encontro Regional de História, ANPUH-MG*. Uberlândia: ANPUH-MG, 2010.

_____. e SOUZA, André Silva. "Notas sobre as propriedades rurais de Alfenas, MG: décadas de 1860-1880". In: *XVII Encontro Regional de História, ANPUH-MG*. Uberlândia: ANPUH-MG, 2010.

_____. "Regionalidade e História: sobre regionalização nos estudos historiográficos mineiros. Em: *XVI Encontro Regional de História, ANPUH-MG*. Belo Horizonte: 2008.

MARTINS, Margareth Guimarães. *Caminhos Tortuosos: um painel entre o estado e as empresas ferroviárias brasileiras (1934 a 1956)*. Tese de Doutorado. São Paulo: USP. 1995.

MARTINS, Roberto Borges. *A economia escravista de Minas Gerais no século XIX*. Texto para discussão n.º 10. Belo Horizonte: UFMG/CEDEPLAR, 1980.

_____. MARTINS, Maria do Carmo. “As exportações de Minas Gerais no século XIX”. In: *Revista Brasileira de Estudos Políticos.* Nº 58, jan.1984, p.105-120. Belo Horizonte: UFMG.

MARTINS FILHO, Amilcar Vianna. *A economia política do café com leite (1900-1930)*. Belo Horizonte: UFMG/PROED, 1981.

MATOS, Odilon Nogueira. *Café e ferrovias: a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira.* São Paulo: Alfa-Omega, 1974.

MELLO, João Manuel Cardoso de. *O capitalismo tardio*. São Paulo: Brasiliense. 1982.

MELO, Hildete Pereira. “O café e a economia fluminense: 1889/1920”. In: SILVA, Sérgio e SZMRECSÁNY.. *História Econômica da Primeira República.* São Paulo: Hucitec/ABPHE/Edusp/Imprensa Oficial, 2002.

MOORE JR, Barrington. *As Origens Sociais da Ditadura e da Democracia; senhores e camponeses na formação do mundo moderno*. São Paulo: Martins Fontes. 1983.

MONTEIRO, Norma de Goés. *Imigração e colonização em Minas: 1889-1930.* Belo Horizonte: Imprensa Oficial, 1973.

NATAL, Jorge Luiz Alves. *Transporte, ocupação do espaço e desenvolvimento capitalista no Brasil: história e perspectivas.* Campinas: Unicamp, 1991. Tese de doutoramento.

NUNES, Ivanil. *Douradense: a agonia de uma ferrovia.* São Paulo: Annablume, Fapesp. 2005.

OLIVEIRA, Maria Teresa Ribeiro de. “Encilhamento: controvérsias e efeitos sobre a indústria têxtil mineira”. In: *História econômica & história de empresas.* I.2. São Paulo: Hucitec/APBHE, 1998.

OLIVEIRA, Mônica Ribeiro. “Cafeicultura mineira: formação e consolidação – 1809-1870”. In: *IX Seminário sobre a Economia Mineira.* Diamantina: Cedeplar, 2000.

PAIVA, Clotilde Andrade e GODOY, Marcelo Magalhães. “Território de Contrastes: economia e sociedade das Minas Gerais do século XIX”. In: *X Seminário sobre a Economia Mineira*. Diamantina: Cedeplar, 2002.

PASCAL, Isaías. “Economia e trabalho no sul de Minas no século XIX”. In: *Economia e Sociedade.* Campinas: Unicamp, 2007, v. 16, n.2, p. 259-287.

PAULA, Dilma Andrade de. “De máquinas e feras: o ambiente ferroviário em *A Besta Humana*, de Émile Zola. In: DUARTE, Geni Rosa; FROTSCHER, Méri; LAVERDI, Robson (orgs.). *Práticas Socioculturais como fazer histórico: abordagens e desafios téorico-metodológicos.* Cascavel: Edunioeste, 2009. Série Tempos Históricos, V. 6.

PAULA, Dilma Andrade de. *Fim de Linha: a extinção de ramais da Estrada de Ferro Leopoldina (1955-1974)*. Niterói: UFF, 2000. Tese de Doutoramento.

PAULA, João Antônio de. “O mercado e o mercado interno no Brasil: conceito e história”. In: *História Econômica & História de Empresas*, v.5, n.1, p. 7-39. São Paulo: HUCITEC/ABPHE, 2002.

PAULA, Ricardo Zimbrão Affonso de. *Indústria em Minas Gerais: origem e desenvolvimento. X Seminário sobre a Economia Mineira*. Diamantina: Cedeplar, 2002.

PIMENTA, Demerval José. *Caminhos de Minas Gerais*. Belo Horizonte: Imprensa Oficial, 1971.

PRADO JR., Caio. *História econômica do Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 2008.

PUFFERT, Douglas J. “The standardization of track gauge on North American Railways, 1830-1890”. Em: *The Journal Of Economic History*, Vol. 60, no 4, dezembro 2000, p. 933-960. URL: http://www.jstor.org/stable/2698082.

QUEIROZ, Paulo Roberto Cimó. *Uma Ferrovia Entre Dois Mundos: A E. F. Noroeste do Brasil na primeira metade do século 20*. Bauru: EDUSC; Campo Grande: E. UFMS, 2004.

RESTITUTTI, Cristiano Corte. *As fronteiras da Província: rotas de comércio interprovincial – Minas Gerais, 1839-1884*. Dissertação de Mestrado. Araraquara: UNESP, 2006.

RICOEUR, Paul. “Objetividade e subjetividade em História”. IN: *História e Verdade*. Rio de Janeiro: Companhia Editora Forense. 1968.

ROSA, Elton Rodrigo e SAES, Alexandre Macchione. “Mercado forjado: a constituição da Feira de Gado de Três Corações (1900-1920). In: *XIV Seminário sobre a Economia Mineira*. Diamantina: Cedeplar, 2010.

ROVARON, Carlos Eduardo. *Ocupação da região da caldeira vulcânica de Poços de Caldas-MG (Sec. XVIII-XX)*. Dissertação de Mestrado. São Paulo: USP/FFLCH, 2009.

SAES, Alexandre Macchione. *Conflitos do capital: Light versus CBEE na formação do capitalismo brasileiro (1898-1927)*. Bauru, SP: EDUSC, 2010.

_____; COSENTINO, Daniel do Val; SILVA, Marcel Pereira da; GAMBI, Thiago Fontelas Rosado. “Sul de Minas em transição: ferrovias, bancos e indústrias na constituição do capitalismo na passagem do século XIX para o século XX”. In: *XIV Seminário sobre a Economia Mineira. Diamantina*: Cedeplar, 2010.

_____. FARIA, Graziela Mara de. “Emergência industrial no sul de Minas”. *In: XVII Encontro Regional de História, ANPUH-MG*. Uberlândia: ANPUH-MG, 2010.

SAES, Alexandre Macchione; MARTINS, Marcos Lobato. *Sul de Minas em transição. A formação do capitalismo na passagem para o século 20.* Bauru: EDUSC, 2012.

SAES, Flávio Azevedo Marques de. *As ferrovias de São Paulo, 1870-1940: expansão e declínio do transporte ferroviário em São Paulo*. São Paulo: Hucitec/INL/MEC, 1981.

SALERNO, Elena. *Reflexiones sobre los comienzos del Estado empresario en Argetina. La*

AGFE, 1910-1928. Buenos Aires, AR: Universidad Nacional de Tres de Febrero.

SALES, José Roberto. *Espírito Santo da Varginha – 1763-1920.* Varginha: Gráfica Editora Sul Mineira, 2003.

SANTOS, Welber Luiz dos. *A Estrada de Ferro Oeste de Minas: São João Del-Rei (1877-1898).* Dissertação de Mestrado. Mariana: UFOP, 2009.

SILVA, Francislei Lima da. ""Ubi sunt thermominerales fontes, ibi salus": Onde houver fontes termominerais, encontra-se saúde. A edificação das cidades de águas virtuosas do Lambari, Cambuquira e Caxambu como estâncias hidrominerais". *II Congresso Internacional UFES/XVII Simpósio de História da UFES.*

SILVA, Sérgio. *Expansão cafeeira e origens da indústria no Brasil*. 5. ed. São Paulo: Alfa-Ômega, 1976.

SLENES, Robert W. "Os múltiplos de porcos e diamantes: a economia escrava de Minas Gerais no século XIX". Em: *Estudos Econômicos, V.18, Nº 3.* São Paulo:USP/FEA, 1988, p. 449-495.

SOBRINHO, Juliano Custódio. "Produção mercantil e diversificação econômica: um desafio para o sul mineiro. Freguesia de Itajubá, 1785-185*0"*. In: *XIV Seminário sobre a Economia Mineira.* Diamantina: Cedeplar, 2010.

SOUZA, Laura de Mello. *Os desclassificados do ouro: a probreza mineira no século XVIII.* Rio de Janeiro: Graal, 1982.

STEIN, Stanley J. Grandeza e Decadência do Café no Vale do Paraíba. São Paulo: Brasiliense, 1961.

SUMMERHILL, William. *Order Against Progress: government, foreign investment, and railroads in Brazil, 1854-1913*. Standford, California: Standford University Press, 2003.

SUZIGAN, Wilson. "Industrialização brasileira em perspectiva histórica". In: *História Econômica & história de empresas*. III.2. São Paulo: Hucitec/ABPHE, 2000.

SUZIGAN, Wilson & VERSIANI, Flávio R. "O Processo Brasileiro de Industrialização: uma Visão Geral". *Série Textos Didáticos*. Brasília: Universidade de Brasília/Departamento de Economia. 1990. Artigo. (ler novamente)

THOMPSON, E.P. *Costumes em Comum*. São Paulo: Companhia das Letras. 1998.

TOPIK, Steven e MARICHAL, Carlos. O Estado e o crescimento econômico na América Latina: Brasil e México, 1880-1920. *In: História Econômica & História de Empresas.* VI.1. São Paulo: HUCITEC/ABPHE, 2003.

VISCARDI, Cláudia Maria Ribeiro. "Elites políticas mineiras na Primeira República Brasileira: um levantamento prosopográfico". *Primeiras Jornadas de História Regional Comparada.* Porto Alegre: FEE, 2000.

WIRTH, John D. *O Fiel da balança: Minas Gerais na Federação Brasileira (1889-1937)*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1982.

ANEXOS

Anexo I – Comarcas, municípios, freguesias e distritos sul mineiros em 1874

Comarca	Município	Freguesia	Distrito
Rio Verde	Campanha (sede)	Campanha	Boa Vista da Cambuquira
		São Gonçalo	
		Espírito Santo da Mutuca	
		Lambari	
		Águas Virtuosas da Campanha	
		Três Corações do Rio Verde	
	Cristina	Cristina	
		Nossa Senhora do Carmo	
		S. Sebastião do Capituba	
		Santa Catarina	
		Virgínia	
Três Pontas	Alfenas (sede)	Alfenas	
		São Joaquim da Serra Negra	
		São Sebastião do Areado	
		Santo Antônio do Machado	
		S. Francisco de Paula do Machadinho	
		Carmo da Escaramuça	
		S. João Batista do Douradinho	
	Três Pontas	Três Pontas	
		Espírito Santo da Varginha	
		Carmo do Campo Grande	Córrego do Ouro
Sapucaí	Lavras (sede)	Lavras	Rosário
			Angaí
			Luminárias
		Carmo da Cachoeira	
		Perdões	Cana Verde
		São João Nepomuceno	
	Dores da Boa	Dores da Boa Esperança	
		Espírito Santo dos Coqueiros	

	Esperança	São Francisco do Agua-Pé	
Jaguari	Pouso Alegre (sede)	Pouso Alegre	Nossa Senhora da Conceição do Monte Sião
		Sant'Anna do Sapucaí	
		Santo Antônio do Jacotinga	
		S. Francisco de Paula do Ouro Fino	
		Borda da Mata	
		N. S. Aparecida da Estiva	
	Jaguari	Jaguari	
		Cambuí	
		Campo Místico	
		Santa Rita da Extrema	
		São José da Campanha do Toledo	
Itajubá	Itajubá (sede)	Itajubá	
		Soledade do Itajubá	
		Santo Antônio do Pirangussú	
		S. Caetano da Várzea Grande	
		Santa Rita da Boa Vista	
	S. José do Paraíso	S. José do Paraíso	
		Capivari	
		S. João Batista das Cachoeiras	
Jacuí	Passos (sede)	Passos	
		Carmo do Rio Claro	
		Dores do Aterrado	
		São Sebastião da Ventania	
		Santa Rita do Rio Claro	
		Santa Rita de Cássia	
	S. Sebastião do	S. Sebastião do Paraíso	
		S. Carlos do Jacuí	
		S. Francisco das Chagas do Monte Santo	

	Paraíso		
		N. S. Das Dores do Guaxupé	Santa Bárbara das Canoas
Cabo Verde	Caldas (sede)	Caldas	Poços de Caldas
		Campestre	
		S. Sebastião do Jaguari	
		Santa Rita de Cássia	
	Cabo Verde	Cabo Verde	
		Conceição da Boa Vista	
		S. José da Boa Vista	
		S. José dos Botelhos	
Baependi	Baependi (sede)	Baependi	Águas do Caxambu
			S. Sebastião da Encruzilhada
		Conceição do Rio Verde	
		N. S. da Conceição do Pouso Alto	
		S. José do Picu	
		S. Thomé das Letras	
		S. Sebastião do Passa Quatro	
	Aiuruoca	Aiuruoca	
		Serranos	
		Santo Antônio do Passa Vinte	
		Bocaina	
		Senhor Bom Jesus do Livramento	
		Rosário da Lagoa	

Fonte: Bernardo Saturnino da Veiga. *Almanaque Sul Mineiro...*, 1874.

Anexo II – Comarcas, municípios e freguesias sul mineiros em 1884

Comarca	Município	Freguesia
Rio Verde	Campanha (sede)	Campanha
		S. Sebastião do Cambuquira
		Espírito Santo da Mutuca
		Senhor Bom Jesus do Lambari
		Águas Virtuosas
		Três Corações do Rio Verde
	São Gonçalo do Sapucaí	São Gonçalo do Sapucaí
		Santa Izabel
		Santa Rita da Sapucaí
		S. Francisco de Paula do Machadinho
		N. Senhora da Piedade do Retiro
		N. Senhora da Conceição da Volta Grande
Três Pontas	Dores da Boa Esperança	Dores da Boa Esperança
		Espírito S. dos Coqueiros
		S. Francisco de Agua-Pé
		Conceição Aparecida de Congonhas
	Três Pontas	Três Pontas
		Sant'Anna da Várzea
		Carmo do Campo Grande
		N. S. do Córrego do Ouro
	Espírito Santo da Varginha	Espírito Santo da Varginha
		Carmo da Cachoeira
Lavras	Lavras	Lavras
		Bom Jesus dos Perdões
		São João Nepomuceno
		Senhor Bom Jesus da Cana Verde
		N. S. do Carmo de Luminárias
	Pouso Alegre	Pouso Alegre
		Sant'Anna do Sapucaí
		S. José do Congonhal
		Borda da Mata
		Estiva
	Jaguari	Jaguari
		Cambuí

Jaguari		Santa Rita da Extrema São José da Campanha do Toledo S. Sebastião e S. Roque do Bom Retiro
	Ouro Fino	Ouro Fino S. Antônio da Jacotinga N. S. da Conceição do Monte Sião Bom Jesus do Campo Místico
Itajubá	Itajubá	Itajubá N. S. da Soledade do Itajubá Santo Antônio do Piranguçú S. Caetano da Vargem Grande
	S. José do Paraíso	S. José do Paraíso N. S. da Consolação do Capivari Sant'Anna do Sapucaí Mirim N. S. da Conceição do Ouros S. João Batista das Cachoeiras
Cristina	Cristina	Cristina N. S. da Conceição da Virgínia N. S. do Carmo do Rio Verde Santa Catarina S. Sebastião da Pedra Branca
Pouso Alto	Pouso Alto	Pouso Alto S. José do Picu Sant'Anna de Capivari S. Sebastião de Passa Quatro
Jacuí	Alfenas	Alfenas S. Joaquim da Serra Negra S. Sebastião do Areado Conceição da Boa Vista S. João do Barranco Alto
	Carmo do Rio Claro	Carmo do Rio Claro N. S. da Conceição Aparecida
	Santo Antônio do Machado	Santo Antônio do Machado Carmo da Escaramuça S. João Batista do Douradinho

Passos	Passos	Passos São Sebastião da Ventania Santa Rita de Cássia
	S. Sebastião do Paraíso	S. Sebastião do Paraíso N. S. das Dores do Aterrado Divino Esp. Santo da Pratinha Divino Esp. Santo do Garimpo das Canoas Divino Esp. Santo dos Peixotos
	Jacuí	Jacuí São Pedro da União S. Francisco das Chagas do Monte Santo
Cabo Verde	Caldas	Caldas N. S. do Carmo do Campestre S. Sebastião do Jaguari Santa Rita de Cássia N. S. da Saúde das Águas de Caldas (Poços de Caldas)
	Cabo Verde	Cabo Verde Bom Jesus da Penha N. S. da Conceição do Monte Bello S. José dos Botelhos Santa Rita do Rio Claro
	Muzambinho	Muzambinho Santa Bárbara das Canoas N. S. das Dores de Guaxupé
Baependi	Baependi	Baependi N. S. da Conceição do Rio Verde S. Thomé das Letras S. Sebastião da Encruzilhada N. S. dos Remédios de Caxambu
Itatiaia	Aiuruoca	Aiuruoca N. S. do Bom Sucesso dos Serranos Santo Antônio do Passa Vinte N. S. do Rosário da Bocaina Senhor Bom Jesus do Livramento N. S. do Rosário da Alagoa

Fonte: Bernardo Saturnino da Veiga. *Almanaque Sul Mineiro...*, 1884.

Anexo III – População em algumas localidades no Sul de Minas, 1873-1910

Município	1873	1890	1907	1910	Ferrovia em
Alfenas	28181	25434	29282	31265	1897
Baependi	22619	35879	30823	32345	1895
Campanha	33720	16185	8231	8607	1895
Cristina	24412	13120	12132	12686	1891
Guaxupé	4451	6453	-	19671*	1904
Itajubá	17870	40900	30432	31094	1891
Lavras	26400	36810	71456	74721	1895
Ouro Fino	9197	23634	36877	40201	1896
Passos	23369	19179	12157	12780	1921
Poços de Caldas	-	1830	9145	9563	1886
Pouso Alegre	41115	37422	35363	36978	1895
Pouso Alto	14811	26321	32964	34210	1884
Três Corações	3154	6214	11736	13606	1884
Varginha	7195	24819	31967	33427	1892

Fonte: Para 1874. Bernardo Saturnino da Veiga. *Almanaque Sul Mineiro...*, 1874. Para 1890: Nelson Senna. *Anuário de Minas Gerais...*, 1907 e 1909, com base nos dados do censo de 1890. Para 1907 e 1910: IBGE. *Séries Estatísticas.* Elaboração do autor. Alguns municípios possuíam elevada população por conta do número de freguesias e distritos ainda não emancipados. Portanto, a queda de população corresponde principalmente aos desmembramentos, que podem ser parcialmente vistos nos anexos I e II. Lavras por exemplo, com quase 75 mil habitantes em 1910, caiu para pouco mais de 40 mil, por emancipação de distritos seus, como Perdões em 1912. Ouro Fino, Poços de Caldas, Três Corações e Varginha ainda eram freguesias em 1873, e Guaxupé até 1910. Dados incompletos para Baependi e Pouso Alto em 1873.
*Dados para 1913.

Anexo IV – Comparação de tarifas entre a Sapucaí, Minas e Rio, Muzambinho e Oeste de Minas vigentes em 1906, por ton-km

Item	Sapucaí (400 kms)	Minas e Rio (170 kms)	Muzambinho (238 kms)	Oeste de Minas (944 kms)
Queijos e manteiga	$090 até 150 kms $060 de 150 em diante	$250	$188	$200 até 100 kms $100 de 101 a 300 kms 050$ de 301 em diante
Café e fumo	$330 até 150 kms $200 de 150 em diante	$287,5 até 150 kms $264,5 de 150 em diante	$310	$300 até 100 kms $200 de 101 a 300 kms 100$ de 301 em diante
Cereais e batatas	$200 por saco de 62,5 kg	$030 até 100 kms $020 de 100 em diante	$100	$100 até 100 kms $050 de 101 a 300 kms $025 de 301 em diante
Água mineral	$050 até 150 kms $040 de 150 em diante	$100	$100	$100 até 100 kms $070 de 101 a 300 kms $050 de 301 em diante
Sal	$060	$150	$150	$200 até 100 kms $100 de 101 a 300 kms $050 de 301 em diante
Açúcar	$140	$250	$100	$200 até 100 kms $100 de 101 a 300 kms $050 de 301 em diante
Porcos, ovelhas e cabritos	$018 até 150 kms $015 de 150 em diante	$015	$015	$045
Bois, cavalos e muares	$055	$055	$055	$045

Fonte: Vasco de Castro Lima. *A Estrada de Ferro Sul de Minas*...1934.