

para abastecer e exportar: as estradas de ferro no sul de minas gerais (1884-1910)*

to supply and to export: the rail roads in southern minas gerais (1884-1910)

Marcel Pereira da Silva**

Universidade Federal de Alfenas, *Campus Avançado de Varginha*, Varginha, Minas Gerais, Brasil

RESUMO

o presente trabalho tem como objetivo estudar três companhias férreas do sul da província (e, posteriormente, 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. Essas 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.

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

* Este trabalho é uma síntese da Dissertação de Mestrado “De gado a café: as ferrovias no Sul de Minas Gerais (1874-1910)”, defendida no Programa de Pós-Graduação em História Econômica da USP, 2012. Trata-se também de uma versão alterada de trabalho apresentado no III Congresso Latino-Americano de História Econômica, de 23 a 27 de outubro de 2012, San Carlos de Bariloche, Argentina. Este autor agradece as sugestões oferecidas pelos pareceristas anônimos.

Submetido: 12 de dezembro de 2012; aceito: 26 de fevereiro de 2013.

** Mestre em História Econômica pela USP. Técnico em Assuntos Educacionais na Universidade Federal de Alfenas, *campus Varginha*. Email: marcel.silva@unifal-mg.edu.br.

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 caminha para se tornar o principal produto agrícola sul mineiro. Porém, os tradicionais produtos exportados pela região ainda continuam com forte presença até 1910, justamente o ano em que as três companhias são aglutinadas, formando 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, conseqüentemente, 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.

Introdução

Este trabalho apresenta alguns pontos relativos à pesquisa de mestradoc recentemente concluída. O foco são três companhias férreas sul mineiras: E.F. Minas e Rio, Cia. Viação Férrea Sapucaí e Cia. E.F. Muzambinho. A escolha do período justifica-se pelo ano de 1884 ter sido aquele em que foi inaugurada a primeira ferrovia no Sul de Minas Gerais, denominada Minas e Rio. O marco final, 1910, justifica-se por ser 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 Muzambinho foi incorporada à ferrovia Minas e Rio e o edital de arrendamento foi publicado¹. A Sapucaí, maior dentre as três, venceu concorrência para arrendamento da Muzambinho e da Minas e Rio. A partir de então, tais ferrovias deixaram de existir individualmente e suas linhas principais já estavam formadas. Por último, a constituição da Rede Sul Mineira em 1910 ocorreu no momento em

main good of the south of Minas Gerais. However, the traditionals 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, the 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.

¹ Relatório da Estrada de Ferro Muzambinho referente ao ano de 1908. Também LIMA, 1934.

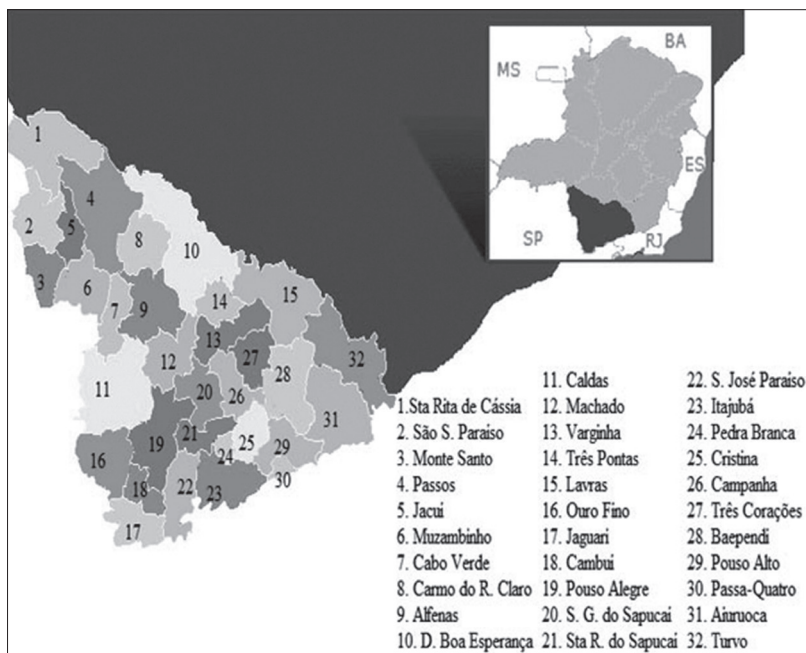
que o café no Sul de Minas caminhava para ser o principal produto agrícola, embora os itens tradicionais ainda representassem boa parte das exportações sul mineiras.

Além da literatura pertinente, as principais fontes utilizadas como referência à economia sul mineira consistem em Relatórios do Presidente de Província, Relatórios do Ministério da Agricultura, almanaques e anuários estatísticos editados no período. Tais relatórios servem, de certa forma, para preencher a lacuna deixada pela relativa ausência de trabalhos atuais sobre a região e a temática. Se cruzadas, as indicações assumem maior consistência, e uma vez comparadas com os relatórios das companhias férreas, nos oferecem uma dimensão daquilo que objetivamos, 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 a formação delas. Por fim, o Sul de Minas por nós analisado engloba principalmente a região servida pelas ferrovias Minas e Rio, Muzambinho e Sapucaí, o que não envolve todo o espaço conhecido como o Sul de Minas Gerais. Paralelamente, apresentamos algumas informações e indicações sobre as regiões servidas por estações da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro que, já em 1886, inaugurou sua primeira estação em solo mineiro e, de forma consistente, transportou mercadorias produzidas em algumas porções sul mineiras.

Deixemos claro que o mapa acima não é aqui utilizado como proposta de regionalização, apenas como referência de localização, cuja data é 1900. As regiões 9 (Alfenas), 13 e 14 (Varginha e Três Pontas), 16 (Ouro Fino) e 19 a 30 (Pouso Alegre, São Gonçalo do Sapucaí, Santa Rita do Sapucaí, São José do Paraíso, na época Paraisópolis, Itajubá, Pedra Branca, na época Pedralva, Cristina, Campanha, Três Corações, Baependi, Pouso Alto e Passa Quatro) são aquelas inseridas em nosso recorte espacial. Direta (com estação na sede do município) ou indiretamente (estações em distritos) foram servidas pelas três companhias estudadas. As de número 10 (Boa Esperança) e 12 (Machado) estão parcialmente inseridas, pois a primeira utilizava, em parte, o transporte da Estrada de Ferro Oeste de Minas; e a segunda embarcava uma grande fração de seus produtos pela estação de Poços de Caldas da Mogiana. Já as regiões de 1 a 8 (Santa Rita de Cássia, São Sebastião do Paraíso, Monte Santo, Passos, Jacuí, Muzambinho, Cabo Verde e Carmo do Rio Claro) e 11 (Caldas, cuja estação ficava no ainda distrito de Poços de Caldas), foram

servidas direta e indiretamente por ramais da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, cujas inaugurações realizadas em nosso período ficaram por conta da estação de Poços de Caldas (1886) e de Guaxupé (1904, ainda distrito de Muzambinho). As regiões 31 (Airuoca) e 32 (Turvo) não estão inseridas em nosso recorte porque, embora parte delas fosse servida pela Linha da Barra da Sapucaí, herdada de outras empresas, ligaram-se à linha principal apenas depois de 1910. As regiões 17 (Jaguarí, atuais Camanducaia e Extrema) e 18 (Cambuí), extremo sul da região e já nos limites com São Paulo, jamais contaram com estações em seus municípios. Por várias indicações, a maior parte delas utilizava a Mogiana (Ramal de Amparo e depois Socorro, figura 2) ou a Estrada de Ferro Bragança, cujo ponto terminal era na cidade do mesmo nome².

Figura 1 – Minas e o Sul de Minas



Fonte: CASTILHO, 2012.

² As indicações do fluxo de comércio dessa região são anteriores (VEIGA, 1874, 1884) e posteriores (ARAUJO, 1097; SENNA, 1907) à inauguração dos trilhos no Sul de Minas Gerais, mas com os mesmos destinos

O exposto acima demonstra claramente como foi efetiva a captação da economia sul mineira por outras províncias/estados. O próprio nome da Minas e Rio não era coincidência. As ferrovias reforçaram ou inverteram certas tendências. A questão da fronteira é bem mais ampla que divisões administrativas. Muito bem foi reconhecida por outros pesquisadores a extraterritorialidade de companhias férreas paulistas, como a Mogiana, Sorocabana e depois a Noroeste³.

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 as ligações do sul de Minas mais fáceis com São Paulo do que com o próprio Estado de Minas Gerais. (MATOS, 1974:76)

Mesmo antes da Sapucaí se ligar à Mogiana em 1898, certamente parte das cidades sul mineiras próximas a São Paulo já utilizavam de seu transporte para o transporte de mercadorias e passageiros. Quando ocorreu a concorrência para o arrendamento da Minas e Rio e da Muzambinho em 1909, a Mogiana foi uma das empresas participantes do processo, o que demonstrava o seu interesse em ampliar a sua área de atuação no Sul de Minas.

A economia sul mineira no XIX e começo do século XX

“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”⁴. Se quiséssemos simplificar, poderíamos dizer que

³ MATOS, 1974; SAES, 1981; QUEIROZ, 2004.

⁴ Relatório de Presidente de Província do ano de 1877, p. 84-85, seção “estradas de ferro”.

esta passagem resume, sob o contexto produtivo e comercial, a posição sul mineira durante todo o século XIX. Esse esquema é herdado ainda do século XVIII, mas também não se restringiu a esse único espaço, seja em Minas, seja em outros lugares do Brasil. Entretanto, por devido a uma série de fatores tais como a proximidade geográfica, as condições naturais e climáticas, as particularidades históricas e a inserção política, a região objeto de nosso estudo pode ser considerada o símbolo dos vários casos, dentre eles, Goiás, parte do Mato Grosso e o Rio Grande do Sul. Alguns trabalhos demonstraram muito bem a posição sul mineira dentro do comércio abastecedor, principalmente sua relação com o Rio de Janeiro. Celso Furtado, Caio Prado Júnior e, principalmente, Alcir Lenharo foram alguns dos estudiosos que, mesmo de forma breve, como Furtado, fizeram referências ao Sul de Minas e sua posição⁵.

Dos estudos mais recentes, dentro da temática de comércio interprovincial, o trabalho de Cristiano Restitutti (2006) é um dos mais consistentes. Este autor analisou o comércio interprovincial de fronteira mineira e traçou com afinco rotas e produtos que entravam e saíam do território mineiro até 1884, justamente o ano em que é inaugurada a E. F. Minas e Rio. Apesar de o café ter sido o único dentre os produtos de exportação mineiros que crescesse 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. (RESTITUTTI, 2006: 82)

⁵ FURTADO, 2007; LENHARO, 1979; PRADO JR., 2008.

Quando observamos a pauta dos itens exportados pela Estrada de Ferro Minas e Rio, e que também continha as mercadorias em trânsito da Sapucaí e Muzambinho, isso faz todo o sentido. Nos primeiros anos, dentre as mercadorias de exportação, se destacaram o toucinho, o fumo, queijos e o café. Para a segunda e terceira décadas, àqueles se somaram cereais e água mineral. Já em termos de receita, o gado aparecia 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 dos produtos agropecuários para os primeiros anos se confirma pelos dados levantados por Restituti (2006), da mesma forma que o aumento vertiginoso da exportação de café nos últimos anos do século XIX e princípios do XX. O autor também chamou a atenção para a forte presença de café na parte do que ele denomina “Fronteira Sudoeste”, aquela mais próxima e com exportação para e via São Paulo (RESTITUTTI, 2006). Foi justamente neste espaço que a Companhia Mogiana de Estradas de Ferro penetrou em território mineiro, juntamente com a região do Triângulo Mineiro.

Tabela 1 – Exportações de café da província de Minas Gerais (1850-1884)

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: MARTINS e MARTINS, 1984. Omitimos os dados até 1850, pois o peso do sul não ultrapassava 0,2% do total.

Quadro 1 – Produção estimada de café em algumas localidades sul mineiras, 1909-1910			
Localidade	Sacas de 60 kg	Localidade	Sacas de 60 kg
São Sebastião do Paraíso	187.500	Jacutinga	87.500
Monte Santo	125.000	Botelho, Caldas e Campestre	40.000

Quadro 1 – Produção estimada de café em algumas localidades sul mineiras, 1909-1910			
Guaranésia	125.000	Muzambinho	37.500
Guaxupé	100.000	Caracol e Santa Rita	37.500

Fonte: JACOB, 1911.

Quadro 2 – 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: JACOB, 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, esse índice não sofreria alterações significativas. Outro ponto importante é que parte dos engenhos de beneficiamento possivelmente estava localizada 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 indústrias estabelecidas nos municípios mineiros).

Os dados dos quadros acima corroboram a tese da maior presença de café na porção sudoeste da região, apesar de ser considerável a produção em algumas outras localidades. A estação de Guaxupé da Mogiana, em Minas, estava entre aquelas que mais embarcavam café no estado, pois essa era a única estação da Companhia no sudoeste mineiro no período⁶, já que a estação de Poços de Caldas estava mais a sudeste (figura 2). Porém, já era o suficiente para transportar e estimular o aumento da produção nessa zona, que cada vez mais reforçava seus vínculos com São Paulo, principalmente com a região de Campinas. E mais: fi-

⁶ Segundo dados de Rodolpho Jacob, em 1906 foram mais de 5 mil e, em 1907, mais de 8 mil toneladas embarcadas. Nas outras estações sul mineiras a máxima registrada foi em Varginha, com 3 mil toneladas.

cava evidente, por devido a várias falas das autoridades, informações nos relatórios e alguns dados sobre embarque de mercadorias, que ambas as estações da Mogiana (principalmente a de Poços de Caldas) desviavam parte do transporte que a princípio deveria ser de itens embarcados na Muzambinho (e por consequência geraria maior receita na Minas e Rio), como os municípios de Areado e Machado⁷. Ambos também apresentavam considerável exportação de café.

Outra mudança substancial, que aparentemente ocorreu no terceiro quartel do XIX, foi com o próprio gado. O suíno, que predominava na maior parte da região, aos poucos perdeu espaço para o bovino. Logo após a inauguração dos trilhos, este último foi sempre maioria nas exportações de gado, exceto na Sapucaí⁸. A divisão da sua liderança com o café a partir de meados de 1900 até 1910, nosso recorte final, apresenta duas faces de uma mesma moeda: que a região rumava para se tornar uma grande produtora cafeeira, mas com aspectos diferentes de outros espaços em alguns sentidos. Isso porque a sua produção de gêneros alimentícios e criação de animais permanecia nas entranhas produtivas locais. Este ponto parece ser um dos grandes diferenciadores de outros espaços cafeeiros brasileiros, embora não com exclusividade, a exemplo da região de Casa Branca e Franca no interior de São Paulo⁹. Ao que tudo indica, a disseminação da cultura cafeeira no Sul de Minas, de uma maneira geral, 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

⁷ Alguns números da Revista do Arquivo Público Mineiro traziam informações detalhadas sobre o embarque em algumas estações, principalmente na Mogiana em Poços de Caldas (1896 e 1903). A origem e natureza das mercadorias embarcadas confirmam o desvio de embarque, mesmo após a inauguração de várias estações como Areado e Fama, que respectivamente registravam itens provenientes da primeira e (parcialmente) Machado. Obras corográficas e estatísticas, como as de Nelson Senna (1906, 1907 e 1909), confirmam os dados.

⁸ Segundo JACOB, 1911, para o ano de 1909, a indicação é que foram transportados 14691 porcos e apenas 157 bois. Ao contrário da zona servida pela Minas e Rio e parte daquela servida pela Muzambinho (principalmente o município de Alfenas), a região cortada pela Sapucaí tinha a predominância de gado suíno, assim como larga produção do seu derivado toucinho.

⁹ FONTANARI. In: SAES e MARTINS (orgs.), 2012. OLIVEIRA, 2012.

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. Essa região, de ocupação muito recente, provavelmente começou a ser ocupada no início do XIX. Ribeirão Preto teve sua capela erigida apenas nas décadas de 1860, e foi elevada à freguesia apenas em 1870¹⁰. Ocupou-se, a princípio, de atividades de criação e agricultura voltada para a subsistência. 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 (LOPES, 2007). 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 do período era composta por migrantes de outras regiões paulistas que, em busca de novas e melhores terras, ocuparam boa parte da região. A ferrovia foi um fator fundamental e catalisador ao atrair essas pessoas (LOPES, 2007).

Com esse exemplo, chegamos ao ponto que miramos. A diferença básica, como já dito, no conjunto geral sul mineiro e notadamente na região abrangida pelas nossas três ferrovias, foi a permanência a médio e longo prazo das atividades produtivas tradicionais, com destaque para o gado bovino, após a disseminação do café. Claro também é que este último, proporcionalmente, cresceu muito mais que o restante dos artigos agrícolas. Nossas principais fontes pesquisadas – os relatórios das companhias – corroboram isso.

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 é que, de uma maneira geral, o ritmo e a intensidade das mudanças começaram a se modificar. Isso é o que reafirmamos a todo tempo em nosso trabalho, principalmente por meio da composição das mercadorias transportadas. Em 1885, segundo ano da Minas e Rio, o jornal *Gazeta Sul-Mineira*

¹⁰ LOPES, 2007. A autora se valeu da composição de riqueza dos fazendeiros nos períodos 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 no XIX.

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”¹¹. Acontece que a chegada da estrada de ferro, a conjuntura econômica (valorização do preço do café) e as boas condições naturais da região propiciaram a expansão do artigo, que ainda era apenas mais um na produção geral. A intensidade e a forma da expansão variaram em cada lugar.

As estradas de ferro no Sul de Minas Gerais (1884-1910)

A primeira companhia foi inaugurada em 1884. De 1880 a 1902 a Minas e Rio foi controlada pela companhia inglesa *Minas & Rio Railway Company Limited*. 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. 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 influência do Major Manoel Freitas Novais, aqui residente então, cuja amizade com D. Pedro II chegou ao limite de fazê-lo compadre de Sua Majestade (LIMA, 1934: 24).

Assim como ocorria com concessões da linha e garantias de juros no Brasil, os traçados também foram, ao menos em parte, determinados pelos antigos esquemas de relações pessoais e compadrio político. A linha da Minas e Rio passava por localidades como Pouso Alto, Passa Quatro e São Lourenço, e tinha seu ponto terminal em Três Corações

¹¹ Gazeta Sul-Mineira, Ano I, N° 13, 25/10/1885, p. 1.

(figura 3). A grande maioria eram localidades que 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”¹². Ainda que partisse da província de São Paulo, a função de se ligar ao Rio para manter e reforçar o sentido dos fluxos comerciais foi, em grande parte, satisfeito.

Figura 3 – A Minas e Rio em 1884



Legenda:

-+--+ limite de província

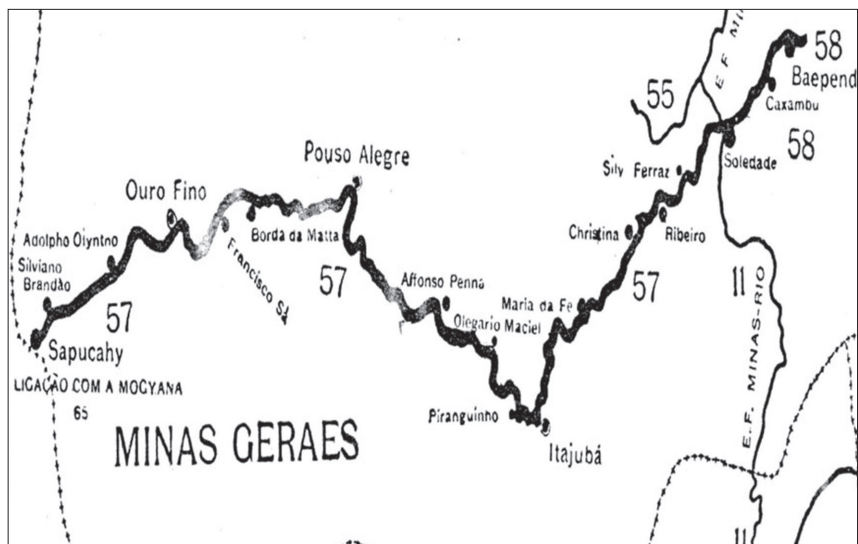
Ferrovias: — Central do Brasil — Minas e Rio

Minas e Rio: ○ Estação inicial, final e entroncamento • Outras estações • Estações Central

¹² Relatório de Presidente de Província de Minas Gerais do ano de 1877, seção “estradas de ferro”, p. 84.

Em 1891, entrou em operação a Companhia Viação Férrea Sapucaí. A partir de uma concessão originada de leis e contratos dos anos de 1887 e 1888, essa empresa tinha sua sede no Rio de Janeiro, na intenção de ser outra via de comunicação entre essa cidade e o Sul de Minas. Deveria ligar e, de fato, ligou localidades do chamado vale do rio Sapucaí, a oeste daquelas servidas pela Minas e Rio (figura 4)¹³. Era uma porção que também apresentava produção de abastecimento interno, como já mencionamos, mas que em alguns pontos o café já ocupava certo destaque, como em Jacutinga e Ouro Fino. Incorporou várias concessões ou pequenos trechos em operação de minúsculas linhas férreas, no Sul de Minas e no Rio de Janeiro (figura 6).

Figura 4 – A C.V. Sapucaí em 1898, “Linha do Sapucaí”



Legenda:
 +++++ limite de estado
 Ferrovias: ——— Minas e Rio ——— Sapucaí
 Sapucaí: ○ Principais cidades servidas • Outras localidades

¹³ Apenas a chamada “Linha do Sapucaí”, apresentada na figura 4, é analisada. A outra porção, a “Linha da Barra”, mais a oeste e que ligou a região diretamente ao Rio de Janeiro, só ficou concluída depois de 1910.

Finalmente, passemos ao caso da Estrada de Ferro Muzambinho. A história desta companhia se iniciou com a lei provincial n. 3.420, 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”¹⁴. As leis 3.754 e 3.756, 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 3.397, de 24 de novembro de 1888, autorizava 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 Lambari¹⁵.

No mesmo ano, o decreto 10.122 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”¹⁶. Esse trecho se tornou a primeira parte do chamado “Prolongamento de Três Corações a Estação Fluvial” e o primeiro ramal da Muzambinho a ser inaugurado, já que o segundo era aquele que seria conhecido como o “Ramal da Campanha”. Este último, que se trata do referido trecho na citação, foi o que abarcou boa parte das cidades que integram o atual Circuito das Águas Sul Mineiras, ou seja, a expectativa girava muito em torno do transporte de passageiros para essa região, como Águas Virtuosas (atual Lambari) e Cambuquira. Ainda em 1873, a câmara municipal de Campanha reclamou da falta de caminhos adequados aos balneários sul mineiros.

¹⁴ Relatório do Ministério da Agricultura de 1889, referente ao ano de 1888, seção Estradas de Ferro, p. 298. Ver também: LIMA, 1934.

¹⁵ *Relatório*, 1888, p. 293.

¹⁶ Relatório do Ministério da Agricultura de 1889, referente ao ano de 1888, seção Estradas de Ferro, p. 294.

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 Minas¹⁷.

Figura 5 – A “Linha Tronco” e “Ramal da Campanha” da E. F. Muzambinho em 1907



Legenda:

-+-+ limite de estado

Ferrovias: — Sapucahy — Minas e Rio — Muzambinho

Estações: ⊙ Principais cidades servidas • Outras localidades

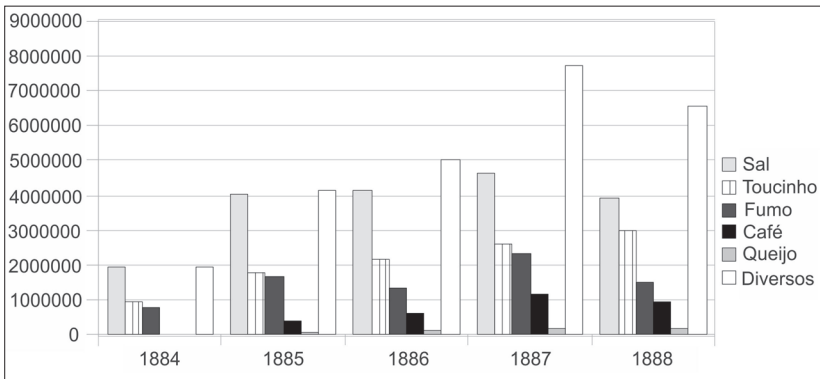
¹⁷ Carta enviada a Pedro II pela Câmara Municipal da cidade da Campanha da Princesa, 1873.

Entretanto, em 1889 essas concessões foram anuladas e passadas então à recém-criada Companhia Estrada de Ferro Muzambinho. A exemplo da Sapucaí, a linha-tronco da Muzambinho (Três Corações a Fluvial, depois Areado, e por fim Monte Belo) serviu a cidades que produziam e exportavam artigos agrícolas e pastoris ao Rio e São Paulo, mas que pontualmente o café já assumia uma relevante posição, como Varginha e a própria Areado (figura 5). Após a chegada dos trilhos, a produção se intensificou.

Na figura 5 – a Muzambinho em 1907 – ainda não havia sido concluída a ligação com a Mogiana, que ocorreu apenas em 1910. O tráfego mútuo se iniciou apenas em 1914. Tanto ela quanto a Sapucaí sofreram com o desvio de cargas a serem embarcadas em suas estações, pois muitas localidades estavam relativamente próximas de alguns ramais da Mogiana e suas respectivas pontas (figuras 2, 4 e 6).

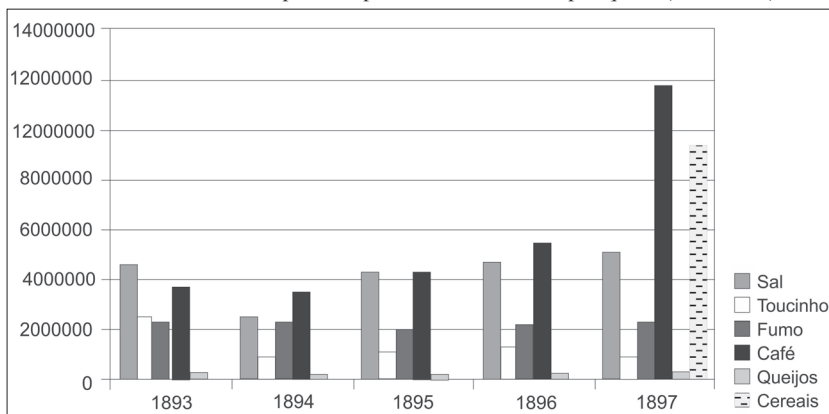
Partimos agora para os itens de exportação segundo os documentos. No caso da Minas e Rio, a maior parte das fontes são os relatórios da própria companhia, contidos nos Relatórios do Ministério da Agricultura. Já para a Muzambinho e a Sapucaí, a principal fonte é a obra de Rodolpho Jacob intitulada *Minas Geraes no XXº Século*, publicada em 1911. Abaixo, segue o movimento de mercadorias nos primeiros anos na Minas e Rio.

Gráfico 1 – Principais mercadorias transportadas pela E. F. Minas e Rio por quilos (1884-1888)



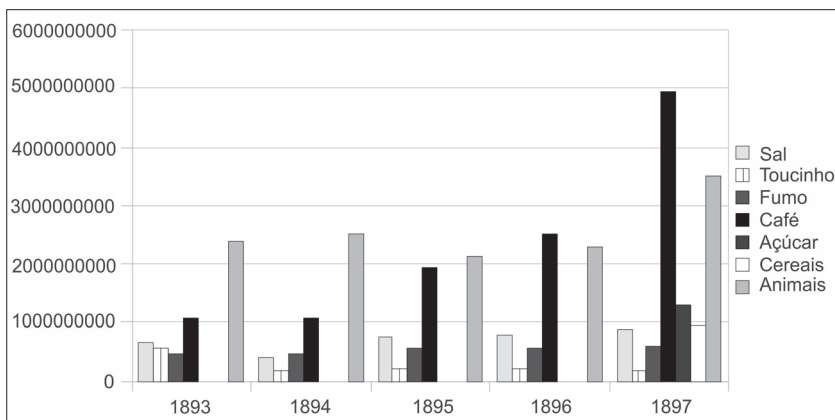
Fonte: Relatórios do Ministério da Agricultura.

Gráfico 2 – Mercadorias transportadas pela E. F. Minas e Rio, por quilos (1893-1897)



Fonte: Relatórios do Ministério da Agricultura

Gráfico 3 – Receita das principais mercadorias e dos animais da E. F. Minas e Rio (1893-1897)¹⁸



Fonte: Relatórios do Ministério da Agricultura.

¹⁸ Foram omitidos alguns itens do relatório para esse período, como queijos, água mineral e alcoólicos. Alguns são itens de importação e outros têm receita de pouquíssimo peso na relação total se analisados individualmente, embora sejam um bom indicador da perene diversidade produtiva da região, inclusive com receita semelhante a do café, se analisados em conjunto.

Parece não nos restar dúvidas sobre a não relação da instalação da Minas e Rio, a primeira ferrovia, 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 à chegada da ferrovia. Para a segunda década, temos o seguinte quadro:

Pode ser esse o início do período a que chamamos de transição, ou seja, em termos proporcionais, o café lentamente tomou o espaço dos demais itens. Entretanto, quanto à receita gerada para a companhia, o gado ainda era determinante.

Para melhor percepção quanto às mercadorias transportadas, deixemos claro 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 companhia¹⁹. Isso também explica, em parte, o fato de o café dobrar de 1896 para 1897 sua quantidade em quilos. Passou de 5 mil toneladas a quase 12 mil. Justamente entre esses dois anos, foram inauguradas na Sapucaí as estações de Ouro Fino, Caneleiras e Silviano Brandão, sendo as duas primeiras localizadas no município de Ouro Fino e a segunda no de Jacutinga. No mesmo período, também foram inauguradas as estações de Fama e Areado na Muzambinho onde, segundo vários dados e indicações, havia considerável embarque de café,

¹⁹ A Sapucaí só estabeleceu tráfego mútuo com a Mogiana em 1898 e com a Muzambinho em 1914 (já como Rede Sul Mineira). Ainda assim, de acordo com os dados coletados, a quase totalidade do transporte da Sapucaí tinha como destino a Minas e Rio, e daí a Central do Brasil. Com isso, tanto a Muzambinho como a Sapucaí eram quase que tributárias exclusivas da Minas e Rio, advindo de ambas mais de 50% da receita do tráfego desta, pelo transporte para a Central e vice-versa. Pelos dados disponíveis das duas tributárias, café, toucinho, porcos, fumo e batatas (os três últimos em sua maior parte pela Sapucaí) eram os principais itens despachados. Além disso, dentre as três companhias analisadas, a Minas e Rio é aquela em que a disponibilidade de fontes é a maior, e os dados de transporte das mercadorias são mais ricos quando apresentados pelo Ministério da Agricultura. Nos dois relatórios da Muzambinho pesquisados, apenas referências são feitas, sem qualquer apresentação detalhada do transporte. O fato da Minas e Rio ter sido uma concessão federal explica em parte esse fato, pois vários ramais da Muzambinho e Sapucaí eram de concessão estadual, e as mensagens do Presidente de Estado não apresentavam dados pormenorizados sobre o transporte. Considerando o exposto, a análise de evolução do transporte da Minas e Rio, levando em consideração a inauguração de estações das outras duas e alguns respectivos dados qualitativos, reflete na verdade o transporte das três. O quadro após 1910, com a criação da Rede Sul Mineira, pouco se alterou nos primeiros anos.

sendo a primeira proveniente em parte da cidade de Machado²⁰. Machado, Ouro Fino e Jacutinga já possuíam grande produção cafeeira para exportação²¹. 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 respectivamente²². Vasco de Castro e Lima informou, a respeito do ano de 1898, quando a ligação da Sapucaí com a Mogiana foi estabelecida, sobre o transporte de café nessa zona:

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 média, 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 (LIMA, 1934: 47).

No caso do gado, que era a segunda fonte mais importante para a Muzambinho e Minas e Rio no período, a grande receita proporcionada pela sua exportação tinha um fator importante: a Feira de Gado de Três Corações, umas das três autorizadas pelo poder público. Embora já organizada antes de 1900, somente em 1902 foi regulada oficialmente²³.

O gráfico 4 permite perceber a exportação de gado no Sul de Minas no conjunto das ferrovias no estado. Para a construção do gráfico 4, na exportação de gado no período 1902–1906 descontamos do total o percentual relativo ao transporte de gado lanígero/cabrum e montaria.

²⁰ Informações sobre a saída das estações da Muzambinho em seus balancetes e correspondências, entre os anos de 1907 e 1908, remetem a despachos de café pela estação de Fama, proveniente de Machado (30 quilômetros da estação), assim como a indicação de café proveniente de Areado. Arquivo Público Mineiro, Fundo Secretaria da Agricultura, Viações e Obras Públicas – Série Viação, Estradas de Ferro, Navegação e Linha

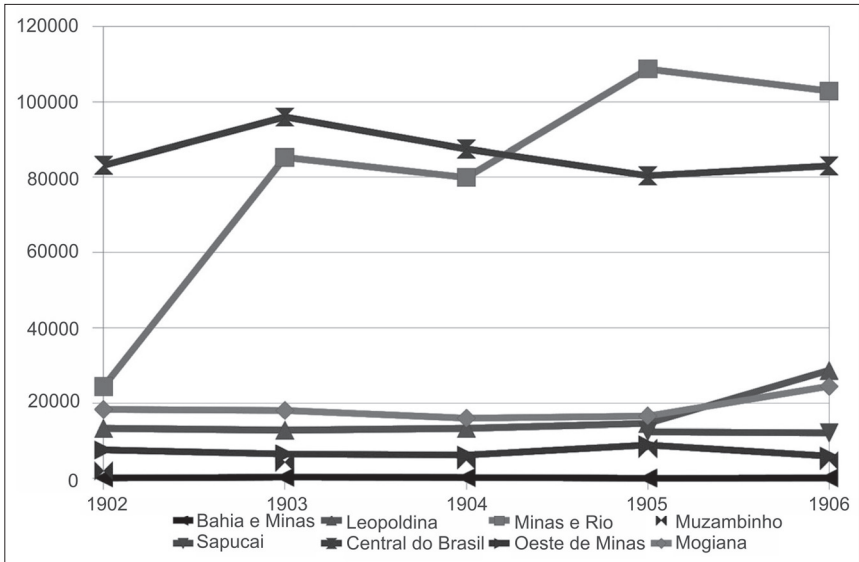
²¹ Em 1899, o café respondeu por 62% da arrecadação de impostos sobre a produção agropecuária em Machado, segundo dados de Maria Lúcia Prado Costa. Ver: COSTA, 1997

²² JACOB, 1911, quadro 58.

²³ SAES e ROSA. In: SAES e MARTINS, 2012.

Embora esse último tenha aparecido apenas 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. Nos gráficos a seguir, quando aparecem dados relativos às três companhias sul mineiras, se retiradas da obra de Rodolpho Jacob, representam o quantitativo embarcado em cada uma. Logo, o percentual em trânsito pela Minas e Rio está excluído de seu montante total.

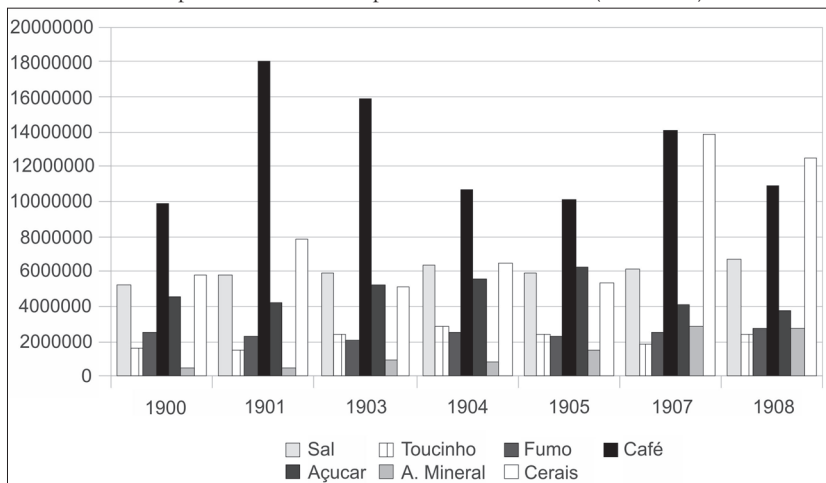
Gráfico 4 – Exportações de gado nas ferrovias mineiras (1902-1906)



Fonte: Rodolpho Jacob. Para a Oeste de Minas em 1903 e 1904, Relatório do Ministério da Agricultura.

Para a última década de nossa análise, o perfil comercial sul mineiro caminhava em sua “transição”, embora lenta. Fica claro como permaneceram os itens tradicionais, da mesma forma como o café assumia a liderança das mercadorias.

Gráfico 5 – Principais mercadorias transportadas na Minase Rio (1900-1908)



Fonte: Relatórios do Ministério da Agricultura.

Três itens merecem destaque nesse gráfico: açúcar, água mineral e cereais. O açúcar era um dos principais itens de importação sul mineiros, juntamente com o sal. A água mineral, na maior parte da década, foi explorada por uma única empresa em Caxambu, Cambuquira e Lambari²⁴, três das cidades com estâncias hidrominerais no Sul de Minas, sendo as duas últimas situadas no Ramal de Campanha da Muzambinho. Entretanto, havia ainda Araxá, Contendas (povoado e hoje distrito de Conceição de Rio Verde) Poços de Caldas e São Lourenço²⁵. As três últimas no Sul de Minas, sendo Poços servida pela Mogiana e Contendas e São Lourenço servidas pela Minas e Rio desde 1884. Entretanto, para as companhias é possível que, em termos gerais, na formação das receitas, a água mineral pouco representasse para sua formação. No ano de pico na receita gerada pela exportação de água, 1907, sua contribuição era de apenas 1,67%, enquanto na receita geral da Minas e Rio, era apenas a sétima mercadoria e a quinta de exportação. Porém, esse primeiro momento de registro das exportações foi importantíssimo, pois, após 1910, a água torna-se uma das principais mercadorias transportadas,

²⁴ SENNA, 1909.

²⁵ SENNA, 1906.

superada muitas vezes apenas pelo café. O afluxo de passageiros com fins turísticos às estâncias hidrominerais constituía outra face dessa fonte de rendas.

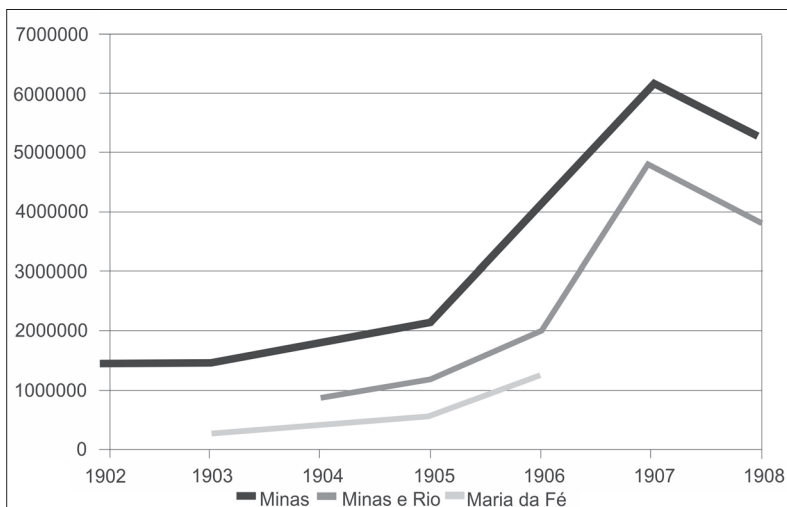
Quanto aos cereais que, em quilos transportados chegaram a ultrapassar o café em 1908, estavam constituídos pelos quatro elementos de produção significativa no Sul de Minas até 1910: milho, feijão, arroz e, a novidade, batatas. Segundo Vasco de Castro e Lima, em 1898 “Maria da Fé começou a cultura de batatas, de cujo produto passou a fazer grande exportação” (LIMA, 1934: 47). Segundo os relatórios da Minas e Rio, a batata, embora com receita menor que a da exportação de água mineral, em quilos, figurava em terceiro, sendo algumas vezes em segundo ou até mesmo em primeiro entre os produtos transportados (gráfico 5), atrás apenas do café entre os itens de exportação²⁶. Maria da Fé, além de estar situada em ponto meridional de Minas, fica em uma altitude de aproximadamente 1.250 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. Rodolpho Jacob indicou Belo Horizonte, Ouro Preto, Barbacena, Pouso Alto, Itajubá e Pedra Branca como as principais produtoras de batatas, sendo as três últimas também situadas na rota das ferrovias sul mineiras²⁷ – 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 (figura 3). E, embora não especifique para quais anos, segundo o mesmo autor, a produção de batatas também era substancial em Cristina. É bastante provável que essa cidade 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, a cidade exportasse também batatas²⁸.

²⁶ Relatório da Estrada de Ferro Minas e Rio, divulgado nos Relatórios do Ministério da Agricultura para os anos de 1907 e 1908, p. 450. Disponíveis em: <www.crl.edu/brazil>.

²⁷ JACOB, 1911.

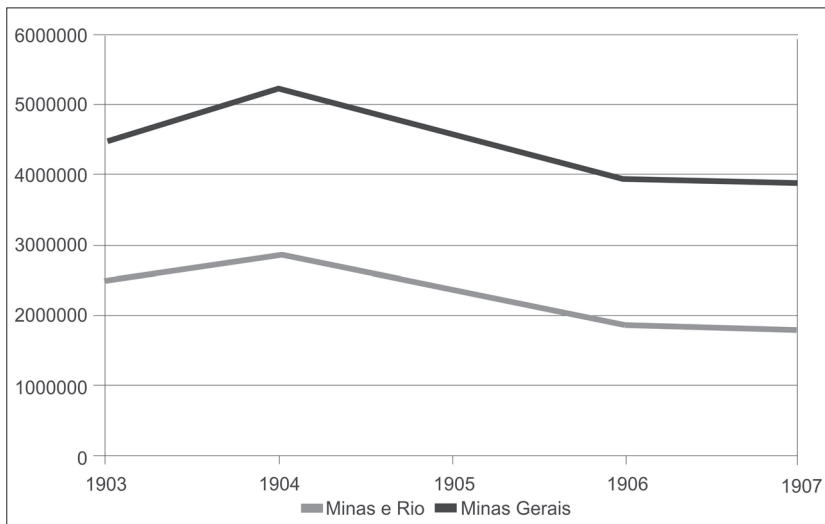
²⁸ ARAÚJO, 1907.

Gráfico 6 – Exportação de batatas em Minas, Minas e Rio e Maria da Fé



Fonte: Relatórios do Ministério da Agricultura, Relatórios do Presidente de Estado de Minas Gerais e Nelson Senna, *Anuário de Minas Gerais...*, 1907. Para Maria da Fé em 1906, considerado quantidade exportada pela estação de janeiro a julho. Elaboração do autor.

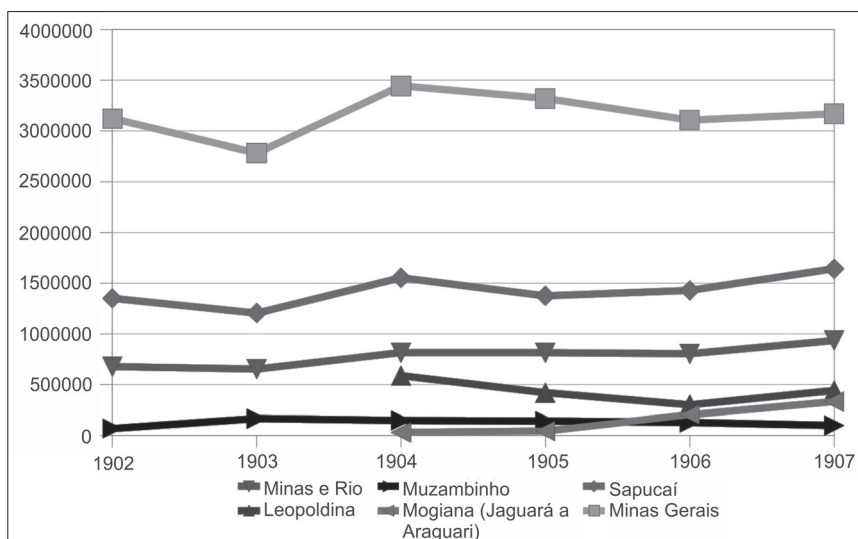
Gráfico 7 – Exportações de toucinho em Minas e na Minas e Rio (1903-1907)



Fonte: Para Minas Gerais, Relatórios do Presidente de Província. Para Minas e Rio, Relatórios do Ministério da Agricultura. Para 1906, estimativa a partir da receita. Elaboração do autor.

Na evolução das mercadorias transportadas pela Minas e Rio, o fumo e o toucinho (em boa parte proveniente da Sapucaí) permaneceram com relevância na pauta exportadora, mas cada vez mais com peso menor no conjunto das mercadorias. O toucinho tem maior perda relativa no conjunto da receita, apresentando oscilações em sua exportação. Já o fumo, apresenta pequeno, mas progressivo, aumento na quantidade, e ultrapassou o toucinho no peso relativo na formação das receitas, sendo este 3% em alguns anos e aquele 5%. Os gráficos 7 e 8 ilustram, para esses dois itens, a relativa manutenção da posição das exportações sul mineiras (pelas ferrovias) no peso das exportações mineiras.

Gráfico 8 – Exportações de fumo em Minas Gerais e nas ferrovias mineiras (1902-1907)



Fonte: Para Minas Gerais, Relatórios do Presidente de Província. Para as companhias, JACOB, 1911. Elaboração do autor. Excluídos dados da Oeste de Minas e da Bahia e Minas, pois há dados disponíveis apenas para três anos e a quantidade não chega a 50 mil quilos.

A tabela (2) sintetiza dados valiosos. O café ainda era pontual enquanto produto de exportação na região sul mineira como um todo, mas como artigo agrícola foi aquele que influenciou decisivamente nas receitas das mercadorias a partir de 1897. A abertura de novas estações, expansão do plantio e valorização do seu preço foram as principais causas dessa nova realidade. Pelo gráfico 9, podemos visualizar onde se concentrava o transporte de café em Minas e sua porção sul.

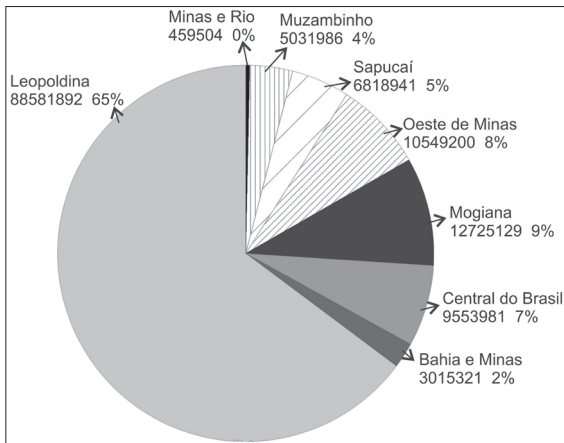
Tabela 2 – Exportação de café na Minas e Rio, 1885-1908

ANO	QUANTIDADE (KG)	RECEITA	% SOBRE A RECEITA DAS MERCADORIAS	% SOBRE A QUANTIDADE DAS MERCADORIAS
1885	398.864	-	-	3,2
1886	624.153	-	-	4,6
1887	1.183.114	-	-	6,3
1888	947.144	30:855\$530	8,4	5,8
1893	3.663.718	108:230\$460	14,6	8,9
1894	3.437.575	106:480\$500	14,9	7,8
1895	4.228.079	194:221\$800	18,8	8,2
1896	5.480.933	253:038\$580	23,6	10,5
1897	11.713.931	493:199\$230	39,6	22,3
1900	9.922.281	438:294\$000	38,9	23,5
1901	18.097.262	758:553\$860	58,2	33,6
1902	5.502.000	-	-	32,7
1903	15.853.017	514:835\$800	51,5	35,1
1904	10.719.154	349:961\$580	34,2	22,1
1905	10.109.040	306:931\$600	34,5	20,3
1906	-	553:919\$500	47,9	-
1907	14.079.000	411:096\$320	41,5	20,9
1908	10.960.000	-	-	18,1

Fonte: Relatórios do Ministério da Agricultura, 1884-1908. Para 1907 Rodolpho Jacob apresenta 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 desse produto na formação de sua receita e das outras duas. Elaboração do autor.

Mais uma vez, fica muito claro que o café no Sul de Minas 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. Minas e Rio, Muzambinho e Sapucaí, juntas, totalizavam 9,37% em 1907. Essa provavelmente foi a média que o período da primeira década do XX alcançou. Por outro lado, se acrescentarmos a Mogiana, visto que a quase totalidade do café nela transportado em solo mineiro estava na região de Guaxupé e no Ramal de Caldas, teremos um índice de aproximadamente 19% de café exportado por localidades sul mineiras. Há ainda outras, como Lavras, Perdões e Ribeirão Vermelho, que eram servidas pela Oeste de Minas e possuíam exportação significativa, em torno de 500 toneladas, e Perdões, até acima disso, próximo de mil toneladas. Assim, teríamos um índice em torno de 20% a 25% para a

Gráfico 9 – Exportação de café nas estradas de ferro mineiras, 1907



Fonte: JACOB, 1911.

participação sul mineira nas exportações de café no conjunto das estradas de ferro mineiras. Ou seja, visivelmente, nossa região ocupava, progressivamente, uma parcela significativa na exportação de café em Minas, próxima do ano de 1890, segundo a tabela de Roberto e Maria do Carmo Martins. É o paradoxo sul mineiro, pois, embora significativo, é algo semelhante há quase 20 anos atrás. Dessa forma, a Zona da Mata ainda mantinha a primazia ao concentrar algo em torno de 75% na Leopoldina e Central do Brasil. Os 5% restante ficam com a Bahia e Minas e outras cidades servidas pela Oeste de Minas que não no sul do estado²⁹.

²⁹ A Zona da Mata mineira, próxima ao Rio de Janeiro e cujo principal centro é Juiz de Fora, foi a primeira, e por muito tempo, a principal zona cafeeira do estado. Suas ferrovias, como a União Mineira, E. F. Leopoldina e a Central do Brasil (antiga Pedro II) tinham o café como principal mercadoria. A E. F. Bahia e Minas, que ligava a região nordeste do estado (Vale do Mucuri) à estação de Ponta de Areia no litoral do extremo sul da Bahia, tinha, como principal estação, a cidade de Teófilo Otoni, que na época produzia café em parte de seu município e o exportava em quantidade considerável. Finalmente, a Oeste de Minas ligava a estação de Sítio, na Central, a São João del Rei, e depois outros municípios dos atuais Campo das Vertentes (Ribeirão Vermelho, Lavras) e Oeste de Minas (Formiga, Divinópolis). Assim como as ferrovias sul mineiras, surgiu com a função de ligar localidades dessas regiões ao Rio de Janeiro, via São João Del Rei (posteriormente concluiu outra linha que ligava Lavras a Barra Mansa no Rio de Janeiro), com o sentido “interno” do transporte, carregando gado, fumo, toucinho, e mais tarde, também café. Para este caso ver SANTOS, 2009.

Entre 1908 e 1910, a Rede Sul Mineira surgiu com a junção das três companhias férreas, Estrada de Ferro Minas e Rio, a Cia. Viação Férrea Sapucaí e a Cia. Estrada de Ferro Muzambinho. A criação da Rede Sul Mineira justifica 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 isso, o Estado procurou organizar a rede férrea sul mineira e desonerar-se do pagamento de garantias de juros que tanto pesavam aos cofres públicos. Por outro lado, foi a partir desse momento que a atividade cafeeira no Sul de Minas refletiu de forma mais consistente no conjunto de sua economia.

Abaixo, temos um breve painel sobre o desempenho financeiro das três companhias sul mineiras. Fica claro o papel arterial da Minas e Rio, menor que a atuação das outras duas; porém, estrategicamente localizada perante as demais (figuras 5 e 6). Por outro lado, os desempenhos da Muzambinho e, principalmente, da Sapucaí ficaram muito aquém da expectativa. Com traçados paralelos e às vezes pouco técnicos (figuras 4, 5 e 6), além da forte concorrência da Mogiana, a saúde financeira das companhias vivia seriamente ameaçada.

Tabela 3 – 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: 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, JACOB, 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. O coeficiente da Sapucaí em 1910 já corresponde ao da Rede Sul Mineira.

3. Considerações finais

Parece claro que o Sul de Minas, no período entre 1884 e 1910, permaneceu como um espaço extremamente diversificado sob o aspecto produtivo, seja a região como um todo ou a característica de pequenas localidades, embora a tendência à expansão cafeeira fosse uma realidade. Isso se refletiu no perfil das ferrovias que, a nosso ver, também deixa claro outros dois aspectos. O primeiro foi a não predominância do café como artigo generalizado de exportação para a região como um todo, quando inaugurados os trilhos da Minas e Rio em 1884. É possível que por volta de 1900 essa produção já fosse significativa, mas, ao que tudo indica, é sobretudo em meados de 1910 em diante que a atividade se tornou a grande marca sul mineira, levando inclusive a transbordar o seu capital para outras atividades como bancos e atividades industriais³⁰. Reiteramos: pelos trabalhos que já apresentamos e por indicações de algumas fontes primárias, é evidente que tínhamos algumas porções e localidades sul mineiras com café antes mesmo da chegada da estrada de ferro, algumas até significativas³¹. Mas ainda não encontramos evidências empíricas que liguem a chegada das ferrovias como um todo a essa produção, embora tenhamos visto que na virada do XIX para o XX este artigo atingiu posição de grande destaque na formação de receita das companhias.

O segundo aspecto foi a dificuldade que as companhias férreas enfrentaram para conseguirem gerar receitas que ficassem além das despesas em suas operações, não obstante as diferenças entre as três. Em nenhum exercício a relação despesa-receita – ou mais comumente chamado o coeficiente de tráfego –, ficou abaixo de 60% (tabela 3). A Sapucaí sempre apresentou um índice acima de 100%, ou seja, a despesa operacional sempre foi maior que a receita própria. Dois fatores importantes contribuíram para isto. Primeiro, a desorganização das linhas e ramais das companhias (fragmentadas e com traçados confusos), característica comum às ferrovias nesse período. Em segundo, a captação da economia sul mineira por outras províncias/estados. Mesmo antes da Sapucaí se entroncar com a Mogiana, muito possivelmente parte das

³⁰ SAES; COSENTINO; SILVA; GAMBI, 2010.

³¹ Além da região sob influência direta da Mogiana, que estava colada a fronteira paulista, algumas outras como Varginha, Machado (visto acima) e alguns distritos de Itajubá destacaram-se também até 1910.

idades sul mineiras próximas já utilizavam seu transporte. Quando se deu a concorrência para o arrendamento da Minas e Rio e Muzambinho em 1909, a Mogiana foi uma das empresas participantes do processo, demonstrando o interesse em ampliar a sua área de atuação no Sul de Minas (LIMA, 1934). As indicações de embarque de mercadorias nas estações de Poços de Caldas também foi outro forte indicativo disto. O próprio nome da Minas e Rio também sugeria uma expectativa quanto ao fluxo de mercadorias e passageiros. Em nosso recorte cronológico, o Sul de Minas não se conectou por vias férreas à região central ou mesmo outros pontos de Minas Gerais. Não foi mera coincidência³².

Referências bibliográficas

Fontes

Oficiais

Relatórios da Cia. Estrada de Ferro Muzambinho: 1895 e 1904.

Disponíveis em: <www.dou.com.br>.

Relatórios do Ministério da Agricultura, 1884-1909

Relatórios dos Presidentes de Província de Minas Gerais, 1870-1910

Disponíveis em: <www.crl.edu/brazil>.

Arquivo do Centro de Estudos Campanhense Monsenhor Lefort

ARAÚJO, Francisco Lentz de. *Geografia do Estado de Minas Gerais e Noções de história do mesmo estado*. Belo Horizonte: Editores Paes & C., p.1907, p.356.

LIMA, Vasco de Castro. *A Estrada de Ferro Sul de Minas (1884-1934) - Trabalho histórico-descritivo, organizado pelo Secretário da Estrada*. São Paulo: Copag, 1934.

SENNA, Nelson C. de. *Anuário de Minas Gerais*. Vol. 2. Belo Horizonte: Minas Gerais: Imprensa Oficial, 1907.

_____. *AnuarioHistorico-Chorographico de Minas Geraes*. Belo Horizonte: Minas Gerai: Imprensa Oficial, 1909.

³² Nesse ponto, Maria Lúcia Prado Costa é ainda mais radical. Segundo ela, todas as três companhias sul mineiras visavam a canalização da produção para o Rio de Janeiro. Entretanto, “este objetivo de encaminhar a produção dessas áreas para o Rio de Janeiro não veio a se concretizar”. Segundo Maria Lúcia, três foram os motivos: o potencial exportador frágil, a organização estrutural das companhias, sempre dependentes de recursos públicos, e principalmente “a supremacia da Cia. Estrada de Ferro Mogiana na absorção do movimento comercial do sul de Minas”. COSTA, 1996.

- VEIGA, Bernardo Saturnino da. *Almanch Sul-Mineiro para 1874*. Campanha: Tipographia do Monitor Sul-Mineiro, 1874.
- . *Almanch Sul-Mineiro para 1884*. Campanha: Tipographia do Monitor Sul-Mineiro, 1884.

Jornais

- Gazeta Sul-Mineira*, 1885–1887.
- O sete de abril*. Nº 15 de 13 de julho de 1876.

Arquivo da Casa da Cultura de Machado

- JACOB, Rodolpho. *Minas Gerais no XXº Século*. Rio de Janeiro: Gomes, Irmão & C., 1911.
- SENNÁ, Nelson de. *Anuário de Minas Gerais*. Vol. 1. Belo Horizonte: Minas Gerais: Imprensa Oficial, 1906.

Arquivo Público Mineiro

- Balancetes da Cia. Estrada de Ferro Muzambinho, 1907-1908
- Correspondências da Cia. Estrada de Ferro Muzambinho, 1907-1908
- Contidos no Fundo da Secretaria da Agricultura, Viações e Obras Públicas – Série Viação, Estradas de Ferro, Navegação e Linha.

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.
- 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.
- 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.
- CASTILHO, Fábio Francisco de Almeida. *Como Esau e Jacó: as oligarquias sul mineiras no final do império e primeira república*. Tese de Doutorado. Franca: UNESP, 2012.
- 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.
- DINIZ, Clélio Campolina. *Estado e capital estrangeiro na industrialização mineira*. Belo Horizonte: UFMG/PROED, 1981.
- EL-KAREH, Almir Chaiban. *Filha Branca de Mãe Preta: a Companhia Estrada de Ferro D. Pedro II, 1855-1865*. Petrópolis, RJ: Vozes, 1982.

- FARIA, Graziela Mara de e SAES, Alexandre Macchione. “Emergência industrial no sul de Minas”. In: *XVII Encontro Regional de História, ANPUH-MG*. Uberlândia: ANPUH-MG, 2010.
- FURTADO, Celso. *Formação Econômica do Brasil*. 15ª ed. São Paulo: Companhia Editorial Nacional, 2007.
- GOODOY, Marcelo Magalhães. “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.
- LENHARO, Alcir. *As tropas da Moderação - O abastecimento da Corte na formação política do Brasil — 1808-1842*. São Paulo: Edições Símbolo, 1979.
- LIMA, João Heraldo. *Café e Indústria em Minas Gerais (1870 – 1920)*. Dissertação de Mestrado. Campinas: Unicamp/IFCH, 1977.
- 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.
- MARTINS, Roberto Borges. *A economia escravista de Minas Gerais no século XIX*. Texto para discussão n. 10. Belo Horizonte: Cedeplar/UFMG, 1982.
- MARTINS, Roberto Borges e MARTINS, Maria do Carmo S. “As exportações de Minas Gerais no sec. XIX. In: *Revista Brasileira de Estudos Políticos*, n. 58, p. 105-120. Belo Horizonte: UFMG, 1984.
- MATOS, Odilon Nogueira. *Café e ferrovias: a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira*. São Paulo: Alfa-Omega, 1974.
- OLIVEIRA, Lélío Luiz de. “Desenvolvimento econômico no e setor rural no interior do Estado de São Paulo – Franca, 1890-1920”. Em: *Anais do XXI Encontro Estadual de História – ANPUH-SP*. Campinas, setembro de 2012.
- PRADO JR., Caio. *História econômica do Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 2008.
- 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.
- 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.
- SAES, Alexandre Macchione; 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.
- SAES, Alexandre Macchione e MARTINS, Marcos Lobato (orgs.) *Sul de Minas em transição. A formação do capitalismo na passagem para o século 20*. Bauru, SP: 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.

- SANTOS, Welber Luiz dos. *A Estrada de Ferro Oeste de Minas: São João Del-Rei (1877-1898)*. Dissertação de Mestrado. Mariana: UFOP, 2009.
- SOUZA, André Silva e MARTINS, Marcos Lobato. “Notas sobre as propriedades rurais de Alfenas, MG: décadas de 1860-1880”. In: *XVII Encontro Regional de História, ANPUH-MG*. Uberlândia: ANPUH-MG, 2010.
- WIRTH, John D. *O Fiel da balança: Minas Gerais na Federação Brasileira (1889-1937)*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1982.