

# As Estradas de Ferro do Sul de Minas

Fábio Francisco de Almeida Castilho<sup>1</sup>

## Resumo

Nosso objetivo neste artigo é apresentar o desenvolvimento das principais vias férreas que cortaram o Sul de Minas nas últimas décadas do século XIX e início do XX. Para tanto buscamos sintetizar os principais acontecimentos que marcaram a evolução das estradas de ferro na região e assinalar o traçado dessas ferrovias. Utilizamos como fontes os Relatórios de Presidente de Província/Estado. Estes relatórios traçam um panorama das realizações e das dificuldades encontradas pela administração, além de abordar os temas que eram considerados fundamentais para o desenvolvimento estadual. Também perscrutamos os periódicos locais que acompanhavam com grande interesse os avanços da rede ferroviária na região.

## Palavras-chave

Estradas de Ferro, Transporte, Sul de Minas, Progresso, História Regional

## Abstract

Our objective in this article is to present the development of the main railroads that they cut the Sul de Minas in the last decades of the century XIX and beginning of the XX. For so much we looked for to synthesize the main events that marked the evolution of the railroads in the area and to mark the plan of those railroads. We used as sources the Reports of President of Province/State. These reports trace a panorama of the accomplishments and of the difficulties found by the administration, besides approaching the themes that were considered fundamental for the state development. We also searched the local newspapers that accompanied with great interest the progresses of the rail net in the area.

## Key-words

Railroads, Transport, Sul de Minas, Progress, Regional History

---

<sup>1</sup> Doutorando em história pela Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho – UNESP/Franca (bolsista Fapesp). E-mail: [fabiofacastilho@hotmail.com](mailto:fabiofacastilho@hotmail.com).

## 1. Introdução

No Brasil da segunda metade do século XIX um vasto cenário de mudanças se apresentava, o país precisava adequar-se a uma série de “ideias novas” que já haviam assolado a Europa e os Estados Unidos e espalhava-se agora para o restante do ocidente. Trata-se da expansão do liberalismo e do capitalismo que traziam consigo aspectos modernizantes para o país, como: o fim da escravidão, o republicanismo, a urbanização, a expansão cafeeira, a ampliação de linhas férreas etc. Uma série de alterações sociais, culturais, econômicas e políticas que se alastravam por todo território nacional.

Conforme Ângela Alonso considera, a partir de 1870, o Brasil aparecia em meio aos impasses e dilemas de uma *crise de transição*: “da economia escravista ao trabalho livre, de um regime político aristocrático a outro mais democrático, de uma monarquia católica a um estado laico e representativo” (ALONSO, 2002, p. 26). Todos esses elementos convergiam em uma aceleração do ritmo natural das mudanças na economia, na estrutura social e no sistema de representação política.

No âmbito econômico, de acordo com Boris Fausto, nos últimos decênios do século XIX importantes modificações nas bases da economia brasileira estavam em desenvolvimento. O autor destaca a expansão da lavoura cafeeira na região do Centro-Sul, caracterizando um período de intensa atividade mercantil/financeira que permitiu um surto de prosperidade urbano-industrial. De fato, iniciava-se uma nova fase expansiva do ciclo de acumulação no país propiciando, por um lado, o avanço das instalações de infraestrutura da economia agroexportadora, pela expansão da rede ferroviária e melhoria dos portos e, por outro lado, permitindo a instalação de fábricas de produtos consumidos internamente (alimentação e tecelagem) e certa expansão nos setores urbanos de serviços (FAUSTO, 2006).

Como consequência, a sociedade brasileira da época dinamizou-se grandemente. No plano estrutural, os processos que mais refletiram esta dinamização foram o crescimento das cidades e as migrações. Maria Isaura Pereira Queiroz destaca que a partir da segunda metade do século XIX e durante todo o período da República Velha, teve lugar no Sul do país, principalmente nas regiões enriquecidas pelo café, um importante surto de urbanização juntamente com um crescimento demográfico rápido (QUEIROZ, 2006).

A modernização da infraestrutura trouxe, ainda, consequências inadvertidas. As estradas de ferro e o telégrafo implicaram uma verdadeira revolução na lógica da atividade econômica, do deslocamento de pessoas e da divulgação de informações. Alteraram as relações econômicas e políticas das províncias entre si e com o centro. A queda do preço das passagens e a diminuição do tempo de viagem democratizaram relativamente a mobilidade física do Império. Novos processos técnicos permitiram a disseminação de tipografias e da imprensa, nivelando o acesso a temáticas políticas e culturais, nacionais e estrangeiras, a todos os grupos sociais alfabetizados (ALONSO, 2002).

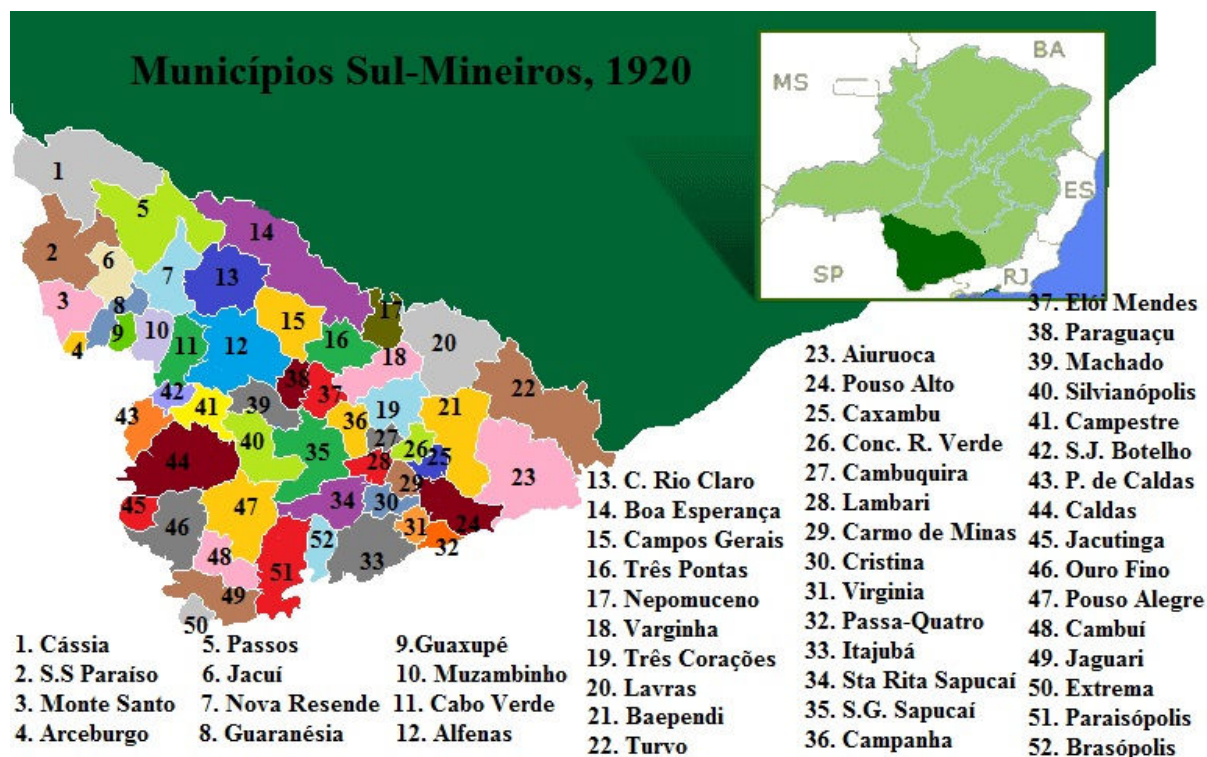
Assim, os diversos processos identificados como modernizantes não ficaram restritos aos grandes centros, mas espalharam-se por todos os rincões do país, embora apresentasse variações específicas de caso a caso. No entanto, poucos pesquisadores se debruçaram sobre a expansão do capitalismo no interior, objeto desse trabalho, que tenta pontuar a expansão das Estradas de Ferro no Sul de Minas.

A escolha do Sul de Minas como objeto de estudo justifica-se porque a região apresenta uma especificidade: sua formação como área de abastecimento, escravista – mas que passou a ser área produtora de café na segunda metade do XIX. Conforme análise de Cristiano Restitutti, a região mudou sua estrutura produtiva a partir de 1860, com a chegada do café, deixando de dedicar-se predominantemente à pecuária (RESTITUTTI, 2006).

O Sul de Minas não estava alheio às transformações que se observavam no país e também apresentava números de crescimento populacional e urbano, expansão das linhas férreas, instalação de Núcleos Coloniais de imigrantes e recebia as primeiras plantações de café (CASTLHO, 2009). A historiografia percebe esta passagem dentro do amplo quadro da constituição do capitalismo no Brasil, ressaltando as transformações socioeconômicas e a transição de relações sociais do tipo “senhorial-escravista” para relações do tipo “burguês-capitalista” (CHALHOUB, 2001).

Geograficamente nos referimos ao quinhão mineiro demarcado pelo rio Grande e que se confronta com os estados do Rio de Janeiro e São Paulo através da Serra da Mantiqueira, correspondendo a uma vasta área entrecortada por vários caminhos que garantiram o acesso e possibilitaram a interconexão comercial das principais áreas escravistas do Centro-Sul (ANDRADE, 2005).

Mapa 1



Fonte: Mapa desenvolvido a partir de: [www.conectcompocos.com.br/adismig/mapageral](http://www.conectcompocos.com.br/adismig/mapageral). Acesso Junho de 2011.

O Sul de Minas era uma área de fronteira<sup>2</sup>, rica em terras férteis e baratas e passou a ser procurado como terreno adequado para abrirem fazendas de café em seu território. No sentido de complexo cafeeiro de Wilson Cano, pareceria apresentar um potencial para a acumulação e diversificação do capital: transporte, elevada produtividade e, como a conquista desta fronteira teria ocorrido em 1880, melhores condições para superar os limites da escravidão (CANO, 1977). Segundo Oliveira e Grinberg, “terras férteis em abundância e quase a custo zero, mão de obra ociosa, expansão das linhas ferroviárias e, principalmente, um longo período de preços atraentes do café explicam a rápida expansão cafeeira no Sul de Minas” (OLIVEIRA & GRINBERG, 2007).

Ao abordamos a região sul-mineira no final do século XIX nos deparamos com uma demografia dinâmica e em transformação, marcada pela grande concentração de

<sup>2</sup> Assinalamos que o Sul de Minas é considerado área de fronteira no que se refere à expansão cafeeira (OLIVEIRA & GRINBERG), mas sua produção de alimentos é bastante antiga (LENHARO, A. **As tropas da moderação**: o abastecimento da Corte na formação política do Brasil, 1808-1842. São Paulo: Símbolo, 1979).

mão de obra cativa<sup>3</sup>. Ao voltarmos nossos olhos para esta última característica, nos questionamos o que proporcionou tal condição demográfica, ou melhor: qual o elemento de produção que atraía e fixava esta abundante massa trabalhadora? A resposta desta questão está alicerçada na tradicional produção de alimentos e criação de animais no Sul de Minas que abastecia o mercado intra e interprovincial desde o século XVIII e exigia uma volumosa mão de obra.

Os números encontrados pela bibliografia especializada indicam a importância da mão de obra escrava nas fazendas do Sul de Minas, cifras que se aproximavam dos índices das áreas agroexportadoras (Cf. LENHARO, 1979; GRAÇA FILHO, 2002). Diante desta constatação, Marcos Andrade procurou caracterizar as fazendas sul-mineiras e buscou desvendar as atividades econômicas mais comuns na região que demandavam uma mão de obra tão expressiva. Com este escopo o autor mapeou a economia local através da análise de centenas de inventários, a fim de identificar a atividade produtiva regional na primeira metade do século XIX.

Segundo Andrade, as famílias fazendeiras e proprietárias de escravos fizeram fortuna no Sul de Minas tendo como principais atividades econômicas o agro-pastoreio e a comercialização de gêneros voltados para o abastecimento interno – gado, porcos, carneiros e produtos como queijo, toucinho e a produção de fumo. Para trabalhar nestes empreendimentos a mão de obra escrava foi largamente utilizada. Nas palavras do autor, “o cenário que se vislumbra é caracterizado por grandes propriedades e, logicamente, por grandes escravarias”. Em sua pesquisa Andrade pôde constatar que:

A economia sul-mineira esteve assentada em um leque diversificado de atividades, com especial atenção para as agropastoris e a comercialização em praças regionais e interprovinciais. Um grande proprietário escravista poderia ser dono de engenho, pecuarista, produtor de alimentos, dono de lavra e comercializar parte de sua produção nas vilas e nos distritos mais próximos e, em especial, na Corte. A origem da riqueza estava relacionada ao consórcio de várias atividades e, quase sempre, um grande fazendeiro também era negociante (ANDRADE, 2005, p. 42).

Por esta senda, Restitutti, em análise sobre as exportações do Sul de Minas entre 1815 e 1884, assinala que a região sul-mineira criava gado, produzia fumo e derivados da pecuária, intermediava o comércio de gado e seus derivados, era também a

---

<sup>3</sup> O Sul de Minas contava com uma população escrava de 61.270 pessoas em 1886, representando 21,4% de sua população total. Anteriormente, em 1873, eram 81.511, representando 21,3% da população total. Cf. COSTA, Maria Lúcia Prado. **Fontes para a História Social do Sul de Minas: Os trabalhos de Paraguaçu e Machado (1850-1900)**. Fundação 18 de março. 2002. p. 33.

fronteira com maior participação nas exportações mineiras de todos os cereais (grãos e farinhas). Em síntese, os gêneros específicos que preferencialmente eram exportados nas suas fronteiras eram fumo, fumo mel, toucinho, gado suíno, gado vacum e queijos. A região também concentrava as saídas locais de derivados de algodão e de cana-de-açúcar (no segmento de Passos), enquanto do segmento de Jacuí saíam queijos, gado suíno, toucinho, fumo e cereais. Caldas era um pólo exportador de queijos, vacuns e algodão; Alfenas de gado bovino, tecidos e café, e Passos e São Sebastião do Paraíso, com bovinos, cera e cal. Segundo o autor, na primeira metade do século predominavam os gêneros da pecuária, e eram eles que “catapultam” as exportações da região durante a década de 1850, especialmente o toucinho. Entretanto, a manutenção do valor das exportações a partir de então se deve à expansão do fumo e do café desde meados da década de 1860.

De acordo com os dados do autor, na virada para a década de 1880 os cafezais chegam com tal força que as exportações de todos os principais gêneros da produção local veem suas quantidades reduzirem-se: em relação à média anual exportada na década anterior, a redução nas exportações de fumo, mel de fumo, toucinho, gado suíno, gado vacum e queijos caem, respectivamente, 88%, 95%, 77%, 50%, 82% e 37% (RESTITUTTI, 2006)<sup>4</sup>.

A decadência generalizada das exportações locais não-cafeeiras na década de 1880 reflete a substituição pela produção do café e o surgimento de novas rotas de escoamento. No último quartel do século ocorre grande expansão da malha ferroviária, facilitando o transporte direto para os mais importantes mercados do país.

Nesse sentido, destacamos que a expansão das Estradas de Ferro rumo ao Sul de Minas significou maior intensificação da conexão entre a região e o restante do país, aprofundando suas relações econômicas, sociais e culturais com praças como São Paulo e Rio de Janeiro.

Com efeito, o surto ferroviário alteraria radicalmente as feições da economia cafeeira e sua estruturação no território nacional. Tendo como vetores as linhas da estrada de ferro, surgiria a rede urbana, definindo-se em grande parte em função da ferrovia os municípios que desempenhariam as funções de centros e pólos regionais. A expansão cafeeira, além de modificar fundamentalmente as condições de transporte,

---

<sup>4</sup> RESTITUTTI, 2006. O autor realiza uma análise pormenorizada da produção estadual. Para uma visão mais detalhada da produção do Sul de Minas conferir capítulos 8 e 9. pp. 196 a 262.

repercutiu também na economia do país, com a valorização das terras próximas às ferrovias, decadência de cidade e regiões mais afastadas, imposição da monocultura e favorecimento da urbanização, dentre outros aspectos marcantes no processo (SEMEGHINI, 1991).

Dessa forma, a chegada da ferrovia representou verdadeira transformação na economia do Sul de Minas. No processo de produção ela permitiu o aumento das margens de lucro por reduzir o custo do frete e eliminar perdas. A ferrovia facilitou também o deslocamento da mão de obra, requisito essencial na formação do mercado de trabalho.

Nos Relatórios de Presidentes de Estado de Minas Gerais podemos perceber a preocupação do poder público com a questão das estradas de ferro, e a sua importância para o desenvolvimento do estado, como nos trechos:

Outrora uma das causas que influíam para a desvalorização de nossos produtos era a dificuldade de vias de comunicação, de sorte que era explicável que os nossos agricultores ou se limitassem a pequenas produções, apenas suficiente para o consumo local, ou de preferência se entregasse a culturas cujos produtos por seu alto preço, pudessem suportar as despesas de transporte; hoje, porém, que o estado já possui 1,811k136 de estradas de ferro favorecidas pelo estado e 878k164, favorecidas pelo governo Federal, e outras ainda em vias de exploração e construção, desaparecem felizmente estas razões. (Relatório do Presidente de Estado de 1895, Afonso Augusto Moreira Pena, p. 20. Fonte: site da Universidade de Chicago ([http://www.crl.edu/brazil/provincial/minas\\_gerais](http://www.crl.edu/brazil/provincial/minas_gerais) ). Acesso novembro 2011

É o nosso estado atravessado por 3.458 quilômetros de estradas de ferro em tráfego. Esse grande aumento da extensão das vias férreas trouxe a valorização de terras, a multiplicação das culturas, e, como consequência, o extraordinário desenvolvimento da produção agrícola. (Relatório do Presidente de Estado de 1901, Francisco Silviano de Almeida Brandão, p. 5. Fonte: site da Universidade de Chicago ([http://www.crl.edu/brazil/provincial/minas\\_gerais](http://www.crl.edu/brazil/provincial/minas_gerais) ) Acesso novembro 2011).

Tendo em vista a economia e a sociedade brasileira na segunda metade dos oitocentos, Welber Santos assinala que o fim do tráfico atlântico de escravos e as leis que colocavam um fim gradual na escravidão implicaram na mudança dos padrões de investimentos de muitos proprietários. “Nesse momento, muitos fazendeiros pararam ou reduziram a implementação de suas escravarias, num típico movimento de descrédito com a escravidão”. Isto é, o ceticismo na longevidade da instituição escravista fez com que muitos fazendeiros e proprietários de escravos, detentores de enormes fortunas, mudassem seus investimentos. Santos atribui a esta mudança de investimentos o

momento de transformação da elite mineira, bem como um momento de transformação da economia e sociedade brasileiras (SANTOS, 2009, p.82).

Tal relação, entre investimento em estradas de ferro e fim da escravidão, também foi percebida pelos periódicos locais:

Com a chegada radiante das locomotivas, máquinas prodigiosas que não olham para o passado, coincidindo com o desaparecimento da escravidão (...) vamos entrar resolutamente na senda do progresso. (Gazeta de Lavras, 23 de março de 1888. p.1. Acervo de Microfilmes da UFSJ).

Por último, ressaltamos que as estradas de ferro do Sul de Minas também serviram como um forte atrativo de mão de obra, inclusive estrangeira, pois em 1897 foram introduzidos 770 imigrantes italianos, que se localizaram entre as estações de Itajubá e Silviano Brandão com o fim único de prestar serviços a Companhia Ferroviária Minas e Rio. (Relatório do Presidente de Estado de 1897, Chrispim Jacques Bias Fortes, p. 43. Fonte: site da Universidade de Chicago [http://www.crl.edu/brazil/provincial/minas\\_gerais](http://www.crl.edu/brazil/provincial/minas_gerais). Acesso novembro 2011).

Como foi dito, à medida que o café se tornava produto básico em várias cidades do Sul de Minas, foram construídas as ferrovias. As principais linhas férreas da região foram: Estrada de Ferro Minas e Rio, Estrada de Ferro Sapucaí, Companhia Mogiana de Estrada de Ferro e a Estrada de Ferro Muzambinho<sup>5</sup>. Vejamos com mais cuidado a construção e evolução de cada uma dessas estradas (Mapa 1).

## 2. Estrada de Ferro Minas e Rio

No ano de 1874 o governo da Província de Minas expediu a Lei nº 2.062, de 4 de outubro do mesmo ano, autorizando-o a contratar a construção de uma estrada de ferro que, partindo de Cruzeiro, na província paulista, se dirigisse à confluência dos rios Verde e Sapucaí. Dessa autorização originou-se a Estrada de Ferro Rio Verde, cuja concessão foi dada pelo governo Imperial, em 1875, ao Brigadeiro Couto de Magalhães e a Irineu Evangelista de Souza, o Visconde de Mauá (Relatório do Presidente de Província de 1874, José Maria Correia de Sá, p. 21).

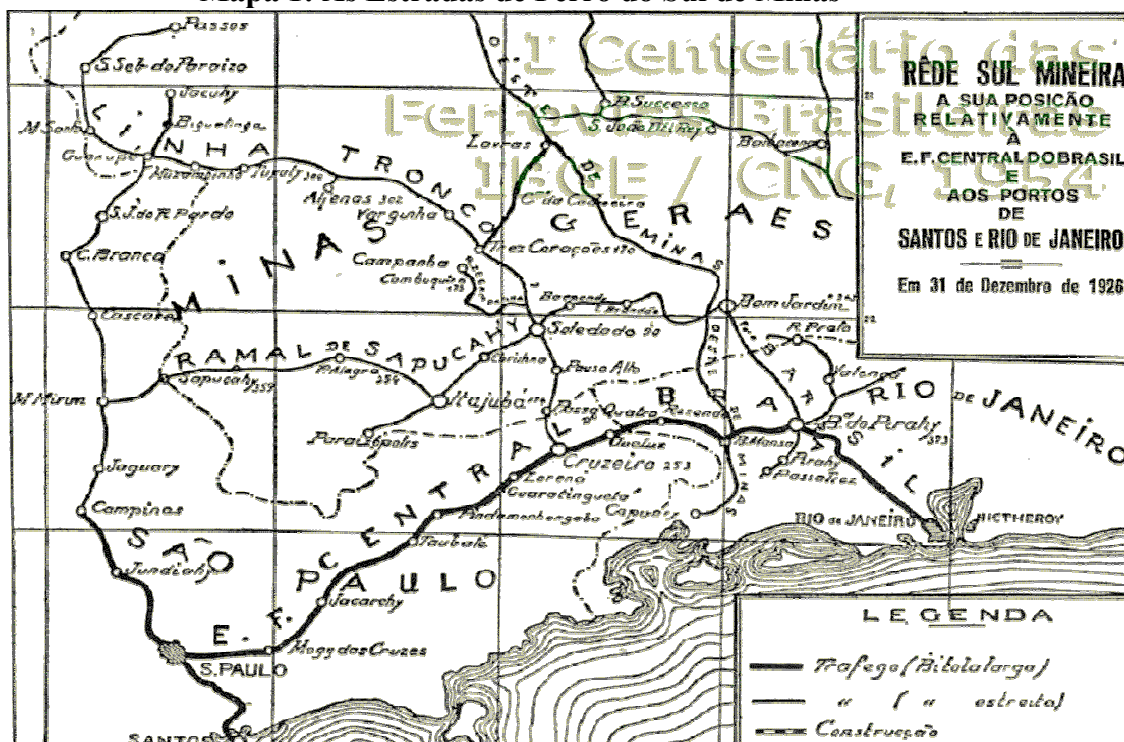
Foi estabelecido que o ponto de partida fosse à cidade de Cruzeiro e o terminal seria, em uma primeira etapa em Três Corações e, posteriormente, avançaria até as proximidades de Varginha.

---

<sup>5</sup> O traçado das ferrovias obedeceu, principalmente, ao interesse da área econômica do café. O mesmo se verificou também em São Paulo, como é sabido. (Cf. MONTEIRO, 1994: 27).



Mapa 1: As Estradas de Ferro do Sul de Minas



Fonte: <http://vfco.brazilia.jor.br/mapas-ferroviarios/1926-Rede-Sul-Mineira.shtml>

Para promover a construção da estrada organizou-se em Londres, em 1874, a companhia inglesa denominada *The Minas and Rio Railway*. Iniciada a construção em 21 de abril de 1881, o trecho compreendido entre Cruzeiro e Túnel Grande, localizado na Serra da Mantiqueira, foi inaugurado em 5 de março de 1883. A obra completa da estrada, compreendendo o trecho entre Cruzeiro e Três Corações, foi inaugurada em 14 de junho de 1884, correndo o trem especial com a presença do Imperador e diversas autoridades do Império e da Província (LIMA, 1934).

A Minas e Rio foi a primeira estrada férrea a penetrar o Sul de Minas e ainda teria um prolongamento pelo Vale do rio Verde até atingir seu ponto terminal em Juréia, em 28 de agosto de 1908, onde se entroncou com a Estrada de Ferro Mogiana.

Esta ferrovia, de 170 quilômetros de extensão, tinha início na estação de Cruzeiro e passava por outras oito estações: Perequê, Passa Quatro, Capivari (hoje Itanhandu), Pouso Alto, Fazendinha (Carmo de Minas), Soledade, Contendas (Conceição do Rio Verde) e Três Corações (PIMENTA, 2003:141). O custo da estrada foi fixado em 15.495:253\$085, apresentava seis túneis, um viaduto e oito pontes, sendo

a mais importante a do Rio Lambari, no Km. 156, com um vão de 26 metros (LIMA, 1934).



Figura 1: Imperador D. Pedro II em visita ao Túnel da Mantiqueira em 25/06/1882 (lado paulista). <http://www.flickr.com/photos/rostev/2588478371/>. Acesso Novembro de 2011.

A escolha da cidade de Cruzeiro como ponto de partida foi controvertida, pois como o próprio nome da linha indica, a estrada deveria ligar a Província do Rio à de Minas, partindo da estação de Rezende, situada na Estrada de Ferro D. Pedro II. Entretanto, estudos posteriores indicaram que seria mais vantajoso se a ligação fosse feita em Queluz, ficando depois definitivamente modificado para Cruzeiro o ponto de partida. Segundo Vasco de Castro Lima, essa alteração do traçado para Cruzeiro foi obtida pela influência do Major Manoel de Freitas Novais, importante líder político do Sul de Minas (LIMA, 1934). Este dado nos indica o interesse da região em estreitar laços com São Paulo, direcionando suas estradas de ferro, e conseqüentemente, sua produção para aquela província. Através da influência personalista reforçavam-se os laços entre Sul de Minas e São Paulo.

Em trabalho de 1934, em verdade um opúsculo comemorativo dos cinquenta anos da Estrada de Ferro Sul de Minas, Vasco Lima afirma que a Minas e Rio seria uma das vias férreas de mais intenso tráfego do país se a política não lhe houvesse perturbado a diretriz. Esta linha tinha o objetivo de ligar à Corte ao vasto sertão do Triângulo Mineiro, porém, em seu avanço desagradou aos interesses regionais das principais influências políticas do Sul de Minas, que impediram seu desenvolvimento. De 1891 a 1908, a receita, despesa e saldo da Minas e Rio foram os seguintes:

**Tabela 1: Receitas e despesas da Estrada de Ferro Minas e Rio (1895-1907)**

Ano	Receita	Despesas	Saldo
1887	729:192\$470	498:506\$900	230:685\$570
1888	781:305\$810	512:896\$760	268:415\$050
1889	808:126\$940	523:478\$750	282:648\$190
1890	922:672\$910	729:675\$240	192:997\$670
1891	1.092:149\$000	822:301\$000	169:848\$000
1892	1.274:310\$000	1.131:575\$000	143:237\$000
1893	1.357:583\$000	1.061:371\$000	296:212\$000
1894	1.398:933\$000	1.207:888\$000	191:045\$000
1895	1.748:438\$070	1.520:089\$900	228:348\$170
1896	1.774:466\$000	1.636:960\$520	117:505\$480
1897	2.045:305\$490	1.751:449\$120	293:856\$370
1898	1.744:603\$880	1.586:105\$740	159:498\$140
1899	1.792:225\$560	1.578:229\$340	213:996\$220
1900	1.786:460\$040	1.541:916\$460	244:543\$580
1901	2.076:293\$770	1.569:265\$770	507:030\$000
1902	1.457:069\$900	921:055\$964	536:011\$936
1903	1.934:531\$161	1.304:320\$000	630:211\$071
1904	1.693:632\$761	1.198:762\$029	494:870\$735
1905*	1.746:787\$590	1.675:570\$764	73:216\$826
1906	2.040:163\$680	1.879:379\$414	160:790\$262
1907	1.966:768\$948	1.295:500\$545	671:266\$403
1908	1.904:319\$640	1.332:033\$541	572:286\$099

\* A queda no lucro deste ano se justifica devido às obras na Serra da Mantiqueira e ao alto custo do material rodante. Cf. Relatório do Ministro do Estado da Indústria, Viação e Obras Públicas, pp. 379-382. Fonte: Relatório Ministerial de Estado da Indústria, Viação e Obras Públicas. De 1895-1907. Dados compilados pelo autor. Fonte: site da Universidade de Chicago ([http://www.crl.edu/brazil/provincial/minas\\_gerais](http://www.crl.edu/brazil/provincial/minas_gerais)). Acesso novembro 2011.

A tabela 1 demonstra que o investimento na construção e manutenção de Estradas de Ferro era lucrativo, principalmente em uma região em que o café, produto de exportação, começava a expandir e despontar na produção nacional. No entanto, como veremos a seguir, as empresas fundadas e dirigidas por companhias nacionais não obtiveram o mesmo êxito que a Minas e Rio, de capital londrino.

### 3. Estrada de Ferro do Sapucaí

A sociedade anônima denominada Estrada de Ferro do Sapucaí tinha por fim a construção, uso e gozo da ferrovia que, partindo do ponto mais conveniente da estrada Minas e Rio, terminasse nos limites da província de Minas com São Paulo, no município de Ouro Fino, nos termos do contrato celebrado pelos engenheiros Carlos Euler Junior e Raimundo de Castro Maia com o governo de Minas, em 12 de novembro de 1887 (Relatório do Presidente de Província de 1887, Machado Portella, p. 46). A Companhia Viação Férrea Sapucaí foi organizada em 15 de março de 1888, com o objetivo de construir tal estrada que, partindo da Estação de Soledade, na Estrada de Ferro Minas e Rio, atingiria os limites de São Paulo<sup>6</sup>.

O primeiro trecho foi inaugurado em 15 de março de 1891 compreendendo o espaço entre Caxambu e Cristina, com 61 quilômetros. A 27 de junho foi inaugurado o trecho de Cristina a Maria da Fé, com 20 km; e a 25 de setembro o espaço de Maria da Fé a Itajubá, com 28 quilômetros. A primeira seção da Sapucaí ficou com 109 quilômetros de linha em tráfego, compreendendo as seguintes estações: Caxambu, Soledade, Silvestre Ferraz, Ribeiro, Cristina, Maria da Fé e Itajubá (LIMA, 1934). Em 1897 ela atingiria, no quilômetro 297, a Estação de Sapucaí, em seu ponto terminal, entroncando-se ali com a Estrada de Ferro Mogiana (PIMENTA, 2003).

Com a inauguração da estação de Itajubá, aumentaram a importação e exportação, pois passou a entrar pela estrada grande parte dos produtos que sempre haviam sido conduzidos de Itajubá, Vargem Grande e Santa Rita do Sapucaí para as estações paulistas de Cachoeira e Lorena (PIMENTA, 2003).

As pretensões da Estrada de Ferro Sapucaí não eram pequenas, é o que podemos depreender com a leitura do trecho seguinte, retirado do relatório do ano de 1892, assinado pelo seu presidente interino, Dr. Paulo César de Andrade:

Uma vez concluída a linha tronco com os três ramais em território mineiro, a Cia Viação Férrea Sapucaí será uma das mais prósperas, senão a mais próspera empresa de viação Férrea no Brasil.

Basta considerar que ela tende a trazer diretamente ao porto do Rio de Janeiro, não só quase todas as produções dos vales do Rio Grande, Rio Verde e Rio Sapucaí, no sul do estado de Minas Gerais, que são de admirável uberdade, e onde a cultura do café e outros gêneros vai se desenvolvendo extraordinariamente, mas ainda, o que é mais importante, deve atrair, pela sua

<sup>6</sup> A construção da Estrada de Ferro Sapucaí e toda a disputa política envolvida na mesma foram acompanhadas com grande interesse pelo periódico de Itajubá, A Verdade. Os editores da folha estavam convencidos da importância de uma linha férrea para o desenvolvimento da região e desempenharam verdadeira campanha pela sua execução. Ver: A Verdade, SIA-APM.

ligação com a rede da Cia 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.

Com o transporte do café daquela região, virá necessariamente o de outras mercadorias.

O movimento de cargas daquela companhia eleva-se a cerca de 200.000 toneladas por ano. Admitindo-se que metade apenas dessa quantidade seja atraída pela Companhia Viação Férrea Sapucaí terá esta um movimento de perto de 100.000 toneladas percorrendo toda a linha, o que a taxa média de 50000 dará a renda anual de 5.000:000\$000.

Ajuntando-se o movimento de passageiros e o das mercadorias, próprio da zona da companhia, a renda excederá a 10.000:000\$000 por ano, e tenderá a crescer, porque a região a que vai servir é quase toda nova. A despesa anual não atingirá a 3.000:000\$000 (LIMA, 1934: 44 e 45).

Em 1895, novas estações foram entregues ao tráfego, eram elas: Pouso Alegre, em 25 de março; Borda da Mata, em 1º de agosto; Francisco Sá, em 17 de dezembro; e a de Baependi, em 28 de setembro.

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 (LIMA, 1934).

Segundo Vasco Lima, 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, das aberturas da estação de Ouro Fino e Silviano Brandão, a metade desta produção começou a ser escoada para o mercado do Rio de Janeiro. De acordo com o autor, toda a produção do extremo Sul de Minas só não passou a buscar o mercado do Rio, devido às antigas relações comerciais dos exportadores com a praça de Santos e aos melhores preços que os cafés obtinham ali (LIMA, 1934).

Conforme Pimenta, a renda de passageiros da Sapucaí teve grande aumento graças às estas relações comerciais entre os municípios do Sul de Minas e o Oeste de São Paulo, Campinas e capital (PIMENTA, 2003).

Mas no seu período de funcionamento a Estrada de Ferro do Sapucaí enfrentou graves problemas, principalmente de ordem financeira.

A partir de 1894 encontramos diversas menções dos presidentes de estado informando e enfatizado a necessidade de ajudar as estradas férreas do Sul de Minas, principalmente as estradas de ferro Sapucaí e Muzambinho, apesar da crise financeira em que se encontrava o estado. Estas estradas mereciam subsídio devido à importância que a região assumia quanto a sua produção cafeeira na mesma década:

Durante o ano findo, foi insignificante o movimento de construção de estradas de ferro, fato determinado pelas más condições financeiras em que se acham todas as empresas de viação do Brasil.

Colocadas às companhias concessionárias em tão triste situação, tínhamos de optar entre suspensão completa das construções de nossas linhas férreas, inclusive as que se destinam a satisfazer imperiosas exigências da lavoura e comercio, ou auxiliá-las eficazmente, fora dos moldes até então adotados em nosso país. (...)

Dentro dos limites estatuidos, isto é, de não excederem o prazo das garantias e das taxas de juro destas as combinações financeiras que o governo houvesse de praticar, tenho por enquanto fornecido auxílios a companhia Sapucaí e resolvido prestá-los à Muzambinho, que percorrem riquíssima zona mineira, já em grande desenvolvimento no que toca à lavoura e indústria pastoril. (Relatório do Presidente de Estado de 1894, Afonso Augusto Moreira Pena, p.17. Fonte: site da Universidade de Chicago [http://www.crl.edu/brazil/provincial/minas\\_gerais](http://www.crl.edu/brazil/provincial/minas_gerais). Acesso novembro 2011).

Outro governo a se preocupar com a situação da Estrada de Ferro Sapucaí foi o de Silviano Brandão, político natural do Sul de Minas:

A necessidade de contrapor o auxilio do Estado a crise que entorpecia o desenvolvimento da viação férrea determinou a decretação da Lei nº64, de 1893, pela qual ficou o governo autorizado a fazer adiantamento de capitais a empresas de caminhos de ferro.(...)

Tais empréstimos eram graduados de modo a não excederem certo limite anualmente e ficarem garantidos com a hipoteca das linhas.(...)

Mais da metade do capital adiantado, ou 12.564:412\$051, destinou-se ao desenvolvimento ou conclusão de linhas sul-mineiras, como as estradas de Sapucaí e Muzambinho (...) não foram infrutíferos os sacrificios feitos com esses empréstimos.

Basta lembrar que a região mais favorecida, a do sul do estado, quase triplicou a sua produção no espaço de cinco anos, especialmente quanto ao café.

Tomando por base unicamente o café exportado pelo porto de Santos e que paga imposto na recebedoria respectiva, vemos que a exportação por aquele porto foi de 7.351.904 quilogramas e em 1898 foi de 19.214.918 quilogramas. (Relatório do Presidente do Estado de 1899, Francisco Silviano de Almeida Brandão, p.27. Fonte: site da Universidade de Chicago [http://www.crl.edu/brazil/provincial/minas\\_gerais](http://www.crl.edu/brazil/provincial/minas_gerais). Acesso novembro 2011).

Segundo Lima, “na sua vida toda”, a Estrada de Ferro Sapucaí, mesmo a época de sua formação, esteve sempre “a braços com as maiores dificuldades financeiras”. No seu início, foi somente com os auxílios prestados pelo governo do estado que conseguiu executar os serviços a que estava obrigada com o mesmo governo. Eram tão imperiosas as necessidades da Estrada de Ferro Sapucaí que a mesma se viu na lamentável

contingência de vender, em 1892, vinte dos seus vagões fechados e consentir que a Companhia Empreiteira vendesse sete quilômetros de trilhos que já estavam em Soledade (LIMA, 1934). Foi a partir de então que o governo do estado veio em socorro da companhia, para atender aos interesses da população do Sul do Estado.

A Estrada de Ferro do Sapucaí também enfrentou greve de seus funcionários. Conforme Lima, tendo a Minas e Rio suspenso o fornecimento de carvão, em 12 de março de 1899, o tráfego da Sapucaí ficou paralisado, por três dias, de 13 a 15 do mesmo mês, entre Soledade e Ouro Fino. Por efeito dessa paralisação, o pessoal da via permanente quis se constituir em greve, exigindo seus vencimentos que estavam atrasados em três meses. Porém, restabelecido o tráfego, cessou o movimento grevista, tendo sido dispensados os principais autores da greve (LIMA, 1934).

Já em 1906, durante o governo de Francisco Sales, tentando minorar a crise e se apoiar no desenvolvimento do café na região, a Estrada de Ferro Sapucaí oferecia cinquenta por cento de redução do frete do café em coco e a adoção de transporte livre de frete para as sementes, mudas, máquinas agrícolas, gado de raça e volumes em retorno contendo vasilhames e sacos para exportação de produtos. Estas e outras medidas foram tomadas para combater os déficits acumulados. (Relatório do Presidente de Província de 1906, Francisco Antonio de Sales, p.65).

Por último, fazemos algumas considerações sobre a definição dos traçados das estradas de ferro do Sul de Minas tomando por base menções encontradas nos periódicos locais sobre o traçado da E. F. Sapucaí. Tal definição passou a ser intensamente debatida nesses jornais a partir do momento em que o projeto foi apresentado na Assembleia Provincial. Cada zona do Sul de Minas defendia seus interesses e colocava em evidência as vantagens de seus municípios e o peso político de cada um de seus principais representantes. Este item foi crucial para definir o traçado das ferrovias. Os redatores de *A Gazeta Sul-Mineira*, Thomaz Delfino, Américo Werneck e Francisco Bressane, todos donos de relativa influência política na região e no estado; reconheciam a utilidade de um ramal da Estrada de Ferro do Sapucaí na região do Rio Verde, que se entroncasse em Caldas com a E. F. Mogiana, mas refletiam:

Não aplaudiremos, entretanto, o traçado proposto porque o julgamos prejudicial aos interesses do Sul de Minas. Na verdade não compreendemos uma estrada de ferro 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 extensão do traçado necessita ser corrigida. Até a Cristina estamos em

pleno acordo com o projeto. Mas chegando a estrada a Cristina, somos do parecer que ela deva bifurcar, lançando um braço para Itajubá, e outro para as Águas Virtuosas (Lambari), seguindo daí com facilidade para Pouso Alegre e Caldas. Diversas são as vantagens desse traçado. (A Gazeta Sul-Mineira, 11 de outubro de 1885. Museu Regional do Sul de Minas, Campanha, MG).

Os editores ainda argumentam que com o traçado por eles sugerido a estrada de ferro atenderia uma zona maior da província, privada de meios naturais, além de não prejudicar a zona compreendida entre Pouso Alegre e Itajubá, pois a região já era servida por navegação fluvial. Seja como for, as paixões individuais tentavam ganhar ares de interesse geral de toda região no discurso destes editores, representantes de interesses bem definidos. Neste caso, os pedidos dos redatores, influentes políticos, um de Lambari (Werneck) e outro de Campanha (Bressane), não foram atendidos, por estarem em descompasso com interesses ainda mais poderosos, das cidades de Itajubá e Pouso Alegre e seus respectivos líderes políticos Silviano Brandão e Wenceslau Brás.

#### **4. Companhia Mogiana de Estrada de Ferro**

A Companhia Mogiana foi organizada em 1872, na província de São Paulo, com o objetivo de ligar Campinas a Mogi-Mirim, aproveitando os favores de uma lei daquele ano que autorizava o governo a conceder privilégios e garantia de juros à empresa que a construísse (PIMENTA, 2003).

Embora em seus primeiros anos de funcionamento a rede Mogiana tenha se restringido ao tráfego interno paulista, a partir do último quinquênio do século ela avançou sobre Minas Gerais, em especial no triângulo mineiro e no sul do estado.

A Mogiana lançou vários ramais para atender à produção agrícola do Sul de Minas, canalizando-a para São Paulo, de onde, em retorno, viriam os produtos manufaturados. O ramal de Cascavel a Poços de Caldas, com extensão de 75 quilômetros, foi inaugurado em primeiro de outubro de 1886. Em 1888 ela atinge Jaguará, na linha de Franca, juntando-a com a Sapucaí. Pela terceira vez ela atinge Minas, com o ramal de Guaxupé, inaugurado em 15 de maio de 1904, com 45 quilômetros, prolongando-se até Tuiuti, cuja estação foi inaugurada em 11 de dezembro de 1914, onde se entroncava com a Muzambinho. Em primeiro de agosto de 1898, a Mogiana ligou suas linhas às da Rede Mineira de Viação, na estação de Sapucaí, através do ramal de Itapira (LIMA, 1934).



Exemplo de desenvolvimento do comércio possibilitado pela extensão da Mogiana no Sul de Minas foi relatado em entrevista a José Oliveira e Lúcia Grinberg:

Com o desenvolvimento da cultura de café, principalmente depois que a Mogiana veio para cá, Guaxupé tornou-se um pólo comercial muito importante. Com isso, vieram muitos sírios com o seu comércio e formou-se aqui uma colônia síria bem grande. (Entrevista de Celso Ferraz de Araújo, de Guaxupé. In.: OLIVEIRA & GRINBERG, 2007: 121)

Pedro Tosi afirma que a expansão cafeeira no interior mineiro explica o motivo pelo qual a Companhia Mogiana, num determinado momento de sua trajetória, optou por estender seus tentáculos às áreas com potencialidade para a produção de café, e não às paragens mais distantes de Goiás e Mato Grosso. A Companhia foi atraída pela atividade de alta lucratividade da economia agroexportadora. No que se refere às toneladas transportadas pela Mogiana, o autor assinala um crescimento significativo, indicativo da dinamização e do crescimento do complexo cafeeiro, acrescido da produção sul-mineira, que se traduz notadamente nas quantidades de café, de cereais, de materiais de construção e de animais embarcados nas estações da CMEF (TOSI & FALEIROS, 2011).

## **5. Estrada de Ferro Muzambinho**

O Presidente da Província de Minas promulgou a Lei nº 3.420, de 30 de agosto de 1887, concedendo 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 (Relatório do Presidente de Província de 1888).

O Decreto Imperial nº 10.101, de 1º de dezembro de 1888, concedeu privilégio e garantia de juros para a construção de um ramal da Minas e Rio, que terminasse na cidade de Campanha, com um sub-ramal para as Águas Virtuosas do Lambari. Mas por decreto nº 419, de 23 de maio de 1890, o Governo Provisório declarou caduca essa concessão. Aberta concorrência para os referidos serviços, foi aceita a proposta da Muzambinho que, pelo decreto nº 846, de 11 de outubro de 1890, obteve concessão para aquelas construções (LIMA, 1934).

No dia 31 de dezembro de 1888, foi celebrado o contrato com o engenheiro Albino Paranhos, para a construção da estrada. O primeiro trecho da Muzambinho foi inaugurado em 1892, partindo de Três Corações e passando por Varginha.

A historiadora Maria Lúcia Prado Costa assinala que a “evolução desta estrada (Muzambinho) esteve intimamente ligada com as demais ferrovias que disputavam tanto o potencial econômico do Sul de Minas como também para poderem se beneficiar de poderes políticos para a implementação da região” (COSTA, 1995:34). Isto porque, segundo a historiadora, o Sul de Minas fora privilegiado politicamente, já que outras zonas, como o Leste de Minas, enfrentavam uma grave crise com a decadência das suas principais linhas férreas<sup>7</sup>. Segundo Maria Costa, “os recursos no Congresso estadual para a região, então cafeeira, foram alocados para o Sul de Minas, uma vez que esta região parecia oferecer um ‘boom’ cafeeiro” (COSTA, 1995:34), o qual também necessitava de linhas para o seu escoamento (cf. RESENDE, 1982 e LANNA, 1988).

Maria Costa também assinala que os traçados das linhas sugerem mais um caráter político do que um resultado do desenvolvimento cafeeiro. Portanto, o trabalho da autora vem demonstrar que o jogo político foi um fator de maior relevância do que o pretensioso ‘boom’ cafeeiro na história das ferrovias do Sul de Minas.

No entanto, Maria Costa assinala que a ideia de construção dessas linhas era a de levar para o Rio a produção dos centros de gados e outras riquezas da região e evitar “o avanço paulista na absorção deste mercado”(COSTA, 1995:37). Não concordamos com esta interpretação da autora, pois não só a Muzambinho como todas as outras estradas que compunham a rede ferroviária do Sul de Minas jamais tentaram fugir do alcance paulista, ao contrário, foram ao encontro do mesmo. Ao longo de nossa pesquisa percebemos que a região do Sul de Minas sempre buscou a máxima aproximação possível com o estado de São Paulo e em momento algum tentou fugir da sua órbita de influências. Com efeito, a região sempre sofreu forte influência política, econômica e cultural da província vizinha. Com a análise da construção das principais linhas férreas do Sul de Minas confirmamos essa dependência, pois todas elas estão voltadas para o território paulista, tornando a ligação entre o Sul de Minas e São Paulo ainda mais intensa.

Voltando a Estrada de Ferro Muzambinho, a mesma também passou por inúmeras crises financeiras até ser incorporada a Minas e Rio em virtude do decreto nº

---

<sup>7</sup> No exemplo citado acima, do Leste de Minas, sua principal estrada de ferro, a Leopoldina, chegou a apresentar um déficit de 107:577\$770, pois sua receita do ano de 1896 foi de apenas 22:590\$240, enquanto sua despesa foi de 130:168\$010. Cf. Relatório Ministerial de Estado da Indústria, Viação e Obras Públicas. Ministro Joaquim Muitinho 1896.

7.091, de 27 de agosto de 1908. Durante todo seu período de funcionamento a estrada apresentou déficit em seu movimento financeiro e dependeu da ajuda do Estado para continuar funcionando.

**Tabela 2: Receitas e despesas da Estrada de Ferro Muzambinho (1895-1907)**

Ano	Receita	Despesas	Déficit
1895	64:421\$360	98:595\$379	34:174\$819
1896	131:309\$150	251:071\$167	119:762\$017
1897	140:265\$490	255:832\$174	115:566\$684
1898	131:610\$470	235:224\$087	103:6137\$617
1899	149:665\$770	247:238\$440	97:572\$670
1900	141:781\$071	276:002\$297	134:221\$226
1901	136:617\$470	262:787\$303	126:169\$833
1902	151:444\$760	251:360\$814	99:916\$054
1903	151:270\$980	254:888\$980	103:618\$000
1904	130:362\$150	248:297\$155	117:935\$005
1905	119:943\$040	229:085\$679	109:142\$639
1906	143:763\$990	257:009\$043	113:245\$053
1907	152:453\$140	257:071\$443	104:618\$303

Relatório Ministerial de Estado da Indústria, Viação e Obras Públicas. De 1895-1907. Único ano que apresentou saldo foi em 1894, com receita de 193:488\$710; despesas de 165:459\$197, portanto obteve saldo de 28:029\$513.

Fonte: Relatório Ministerial de Estado da Indústria, Viação e Obras Públicas. De 1895-1907. Dados compilados pelo autor. Fonte: site da Universidade de Chicago ([http://www.crl.edu/brazil/provincial/minas\\_gerais](http://www.crl.edu/brazil/provincial/minas_gerais)). Acesso novembro 2011.

Conforme valores que podem ser observados na tabela 2, o investimento nas estradas de ferro regionais não trouxeram bons resultados, exceção feita a Estrada de Ferro Minas e Rio de Capital Londrino, tanto a Estrada de Ferro Muzambinho quanto a Estrada de Ferro Sapucaí enfrentaram diversos problemas financeiros e só conseguiram funcionar com o aporte do governo estadual.

## 6. Considerações Finais

No período em tela o Sul de Minas incrementava sua produção cafeeira decorrente da expansão da rubiácea no Oeste de São Paulo e investiu no melhoramento de seu transporte ferroviário. Assim, a cafeicultura foi decisiva na dinamização da vida econômica da região e acelerou mudanças que vinham se operando no território mineiro há muito tempo. A invasão cafeeira deslocou a vida econômica da província em direção ao Sul do estado, segundo Maria Efigênia Lage de Resende, “o Sul e a Mata mineira, combinando-se com o estado do Rio, e a seguir, com São Paulo e Espírito Santo, iriam integrar um extenso bolsão agrícola, fundamentado na lavoura cafeeira” (RESENDE, 1982, p. 92).

Em nosso caso, o Sul de Minas, a produção de alimentos e a criação de animais, atividades pretéritas à cafeicultura, foram dinamizadas em função da aproximação dos trilhos das Estradas de Ferro, ampliando-se consideravelmente as possibilidades de negociação destes gêneros e das rezes criadas ou simplesmente “engordadas” na região, conferindo um caráter “híbrido” as propriedades locais.

## 7. Fontes

### 7.1 Relatórios

Relatório do Presidente de Província e Estado de 1874 a 1920.

Relatório Ministerial de Estado da Indústria, Viação e Obras Públicas de 1895 a 1907.

### 7.2 Periódicos

*A Gazeta Sul-Mineira.*

*A Verdade.*

*Gazeta de Lavras.*

### 7.3 Referências Bibliográficas

ALONSO, A. **Idéias em movimento: a geração 1870 na crise do Brasil Império.** São Paulo: Paz e Terra; 2002.

ANDRADE, Marcos Ferreira. **Elites regionais e a formação do Estado Imperial Brasileiro: Minas Gerais – Campanha da Princesa (1799-1850).** Rio de Janeiro: Arquivo Nacional. 2005.

CANO, Wilson. **Raízes da Concentração industrial.** Rio de Janeiro: Difel, 1977.

CASTILHO, F. F. A. **Entre a locomotiva e o fiel da balança: a transição da mão-de-obra no Sul de Minas.** Dissertação de Mestrado, Juiz de Fora: UFJF. 2009.

\_\_\_\_\_. **Como Esaú e Jacó: as oligarquias sul-mineiras no Final do Império e Primeira República.** Tese de Doutorado. Franca: Unesp. 2012.

COSTA, Maria Lúcia Prado. **A Cia. Estrada de Ferro Muzambinho.** Campanha: Fundação 18 de março – Fundamar. 1995.

FAUSTO, Boris. (dir.). **História Geral da Civilização Brasileira: Estrutura de poder e economia (1889-1930).** V.8. t. 3. 8ª edição. Rio de Janeiro: Bertrand. 2006.

GRAÇA FILHO, Afonso de Alencastro. **A Princesa do Oeste e o Mito da Decadência de Minas Gerais**. São João del Rei (1831-1888). São Paulo: Annablume. 2002.

HIRSCHMAN, A. O. **As paixões e os interesses**. Rio de Janeiro: Editora Record, 2002.

LANNA, Ana Lúcia Duarte. **A Transformação do Trabalho: a passagem para o trabalho livre na Zona da Mata Mineira**. Campinas: Editora da Unicamp. 1988.

LENHARO, Alcir. **As tropas da moderação: o abastecimento da Corte na formação política do Brasil, 1808-1842**. São Paulo: Símbolo, 1979.

LIMA, Vasco de Castro. **A Estrada de Ferro Sul de Minas**. 1884-1932. São Paulo: Copas. 1934.

MONTEIRO, Norma de Góes. **Imigração e Colonização em Minas, 1889-1930**. Belo Horizonte e Rio de Janeiro: Editora Itatiaia. 1994.

OLIVEIRA, José Geraldo Rodrigues de & GRINBERG, Lúcia. **A saga dos cafeicultores no Sul de Minas**. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2007.

PIMENTA, Dermeval José; ELEUTÉRIO, Arys bure Batista; CARAMURU, Hugo. **As Ferrovias em Minas Gerais**. Belo Horizonte: SESC/MG, 2003.

RESENDE, M. E. Lage de. **Formação da estrutura de dominação em Minas Gerais: o novo PRM – 1889-1906**. Belo Horizonte: UFMG/PROED. 1982.

RESTITUTTI, C. Corte. **As fronteiras da província: rotas de comércio interprovincial (Minas Gerais, 1839-1884)**. Araraquara: dissertação de mestrado – Unesp, 2006.

SANTOS, Welber. **A Estrada de Ferro Oeste de Minas: São João Del Rei (1877-1898)**. Dissertação de Mestrado. Mariana: UFOP, 2009.

SEMEGHINI, Ulysses C. **Do café à indústria: Uma cidade e seu tempo**. Campinas: Editora da Unicamp. 1991.