

Expansão cafeeira no Sudoeste mineiro (1868 a 1920)

Coffee expansion in the Southwest of Minas Gerais (1868 to 1920)

João Lucas Rodrigues*

<https://orcid.org/0009-0005-7495-9809>

Resumo

No presente texto, analisamos o movimento de expansão da lavoura cafeeira no Sudoeste mineiro – municípios de Guaxupé, Guaranésia e Muzambinho – entre os anos de 1868 a 1920. Valendo-nos de um conjunto diversificado de fontes – registros internos de fazendas, escrituras de formação de cafezais, inventários *post mortem* e relatórios da Companhia Mogyana de Estradas de Ferro – buscamos descrever o processo de montagem da cafeicultura regional. Inicialmente, analisamos o primeiro arranque de expansão das plantações de café na área entre as décadas finais do Império e os primeiros anos do século XX. Em seguida, discutiremos sobre os impactos da chegada da ferrovia sobre a economia regional e a consolidação da região como um importante centro cafeeiro.

Palavras-chave: Sudoeste mineiro, economia cafeeira, ferrovias.

Abstract

In the present text, we analyze the expansion movement of coffee plantations in the Southwest of Minas Gerais – municipalities of Guaxupé, Guaranésia, and Muzambinho – between the years 1868 and 1920. Drawing on a diverse set of sources – internal records of farms, deeds of establishment of plantations, post-mortem inventories, and reports from the Mogyana Railway Company – we seek to describe the assembly process of regional coffee production. Initially, we analyze the first surge of expansion of coffee plantations in the area between the final decades of the Empire and the early years of the 20th century. Subsequently, we discuss the impacts of the arrival of the railway on the regional economy and the consolidation of the region as an important coffee center.

Keywords: Southwest Minas Gerais, coffee economy, railways.

* Doutor em História pela Universidade Federal de Minas Gerais. E-mail: joaolucasrc@yahoo.com.br

Na segunda metade do século XIX, com o avanço do processo de industrialização, urbanização e crescimento populacional nos principais centros da economia mundial – países da Europa Ocidental e Estados Unidos –, ampliou-se, nesses espaços, a demanda por matérias-primas e alimentos. Na mesma época, no Sudeste brasileiro, as ferrovias superaram os desafios topográficos da serra do mar e avançaram pelo interior das províncias cafeeiras, ampliando as possibilidades de formação de novas lavouras nas áreas distantes dos portos. A alta da demanda e as possibilidades de escoamento da produção com a implantação das estradas de ferro potencializaram a expansão das lavouras na parte oriental do Vale do Paraíba, na Zona da Mata mineira e no Oeste paulista. Nesta área, a Companhia Mogiana estendeu suas linhas em direção ao Nordeste paulista, e, na medida em que os trilhos avançavam pela região, se aproximando de Minas, os fazendeiros do Sudoeste mineiro, tal como os produtores da província vizinha, passaram a investir na formação de lavouras de café. Na esteira do movimento de expansão das ferrovias, estabeleceu-se, então, uma nova zona produtora na província de Minas Gerais.

No presente texto, analisamos o movimento de expansão da lavoura cafeeira no Sudoeste mineiro – municípios de Guaxupé, Guaranésia e Muzambinho – entre os anos de 1868 a 1920. Valendo-nos de um conjunto diversificado de fontes – registros internos de fazendas, escrituras de formação de lavouras, inventários *post-mortem* e relatórios da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro – buscamos descrever o processo de montagem da cafeicultura regional.

O primeiro arranque da cafeicultura regional

O coronel Manuel Joaquim Ribeiro do Valle, fazendeiro residente em Guaxupé e que foi agraciado com o título de barão pelo imperador, fez o seguinte registro em um de seus livros de contas:

O cafezal do Mirante foi plantado em janeiro de 1868 – 8 mil pés; o cafezal do ‘Serrado’ foi plantado em janeiro de 1870 – 30 mil pés; o cafezal que fica na dobrada foi plantado em janeiro de 1871 – 6 mil pés; o cafezal da Bela Vista foi plantado em dezembro e janeiro de 1873 e 1874 – 34 mil pés; o cafezal da dobrada da Bela Vista foi plantado em janeiro de 1875 – 5 mil pés.¹

¹ Livro 4 (1875-1893). Contas do Fazendeiro Manuel Joaquim Ribeiro do Valle. Arquivo particular da Fazenda Nova Floresta.

Na mesma época, diversos fazendeiros de Guaxupé procuraram o cartório para registrar escrituras de formação de novas lavouras. Em 1869, por exemplo, o tenente João Batista Pereira de Magalhães contratou Antônio Vieira das Chagas para a formação de uma lavoura de um alqueire e meio de café.² Em 1873, Joaquim da Costa Monteiro acertou com o trabalhador Gabriel Antônio de Moraes o plantio de um alqueire de café.³ Em 1874, Geraldo Ribeiro do Valle contratou João Isidoro Araújo para formar dois alqueires de café.⁴ No ano seguinte, Vicente de Paula Ribeiro contratou os trabalhadores Francisco Jatubá, Joaquim Francisco Jatubá e Martinho Ferreira Jatubá para plantarem quatro alqueires de café.⁵

Esses são os primeiros registros de plantações de café que encontramos na região.⁶ Não por acaso, as lavouras foram formadas justamente após a penetração das ferrovias pelo interior da província de São Paulo – a Companhia São Paulo Railway, que partia de Santos e chegava em Jundiá, e a Companhia Mogyana, cujo traçado passaria próximo de Minas. Como ocorreu em outras áreas, a aproximação das ferrovias, ao viabilizar o escoamento da produção, abriu possibilidades de investimentos na cafeicultura, e os fazendeiros locais, atentos às mudanças, passaram a canalizar recursos na formação de lavouras. No entanto, nessa época, dadas as boas distâncias que ainda separavam os produtores mineiros de alguma estação ferroviária, é bem provável que somente os grandes fazendeiros, detentores de meios para conduzir as produções para longas distâncias, investiram no cultivo da rubiácea.

Na década de 1880, Bernardino Saturnino da Veiga, jornalista campanhense, passou pela região. Sobre a freguesia de Dores de Guaxupé, ele escreveu que “cultiva-se muito café, o principal produto da freguesia”.⁷ Em Muzambinho, segundo o escritor, “são ubérrimas as terras da freguesia e próprias para todos os gêneros da nossa lavoura, particularmente o café, que é cultivado em 350 alqueires, produzindo a colheita de 1882 cerca de 25.000 a

² Cartório de Registro Civil de Guaxupé, livro 2, fls. 88.v.

³ Cartório de Registro Civil de Guaxupé, livro 2, fls. 144.v.

⁴ Cartório de Registro Civil de Guaxupé, livro 3, fls. 41.v.

⁵ Cartório de Registro Civil de Guaxupé, livro 3, fls. 60.v.

⁶ São dois registros dos anos finais da década de 1860 e 26 referentes à década 1870.

⁷ VEIGA, Bernardo Saturnino da. *Almanach Sul Mineiro*. Campanha: Tipografia do Monitor Sul Mineiro, 1884, p. 363.

30.000 arrobas”.⁸ De modo semelhante, Veiga informou, para Guaranésia, que “a cultura do café é a mais usada, contando-se cerca de 600.000 pés plantados”.⁹

Conforme os dados compulsados por Cristiano Corte Restitutti, entre 1859 e 1884, das mercadorias que passaram pela recebedoria de Guaxupé, as exportações de café representavam 70,1% do valor dos produtos. Em Monte Santo de Minas, localidade vizinha que também contava com uma recebedoria, as produções de café representavam, entre 1866 e 1884, 80,1% da soma dos valores das mercadorias que foram registradas.¹⁰ Considerando-se todas as recebedorias da fronteira Sudoeste de Minas,¹¹ nos anos de 1852-1860 saíram da região 1.528 quilos de café; vinte anos depois, entre os anos de 1881-1884, a exportação saltou para 2.203.589 quilos.¹² O impressionante crescimento do volume das exportações indica uma expressiva ampliação das áreas de cultivo nas últimas décadas do século XIX.

Na região mogiana, no estado de São Paulo, verifica-se um movimento semelhante. De acordo com Rogério Faleiros, em Franca nos anos finais do século XIX ocorreu uma expressiva ampliação do número de contratos de formação de novas lavouras em todo o município, o que indica um crescimento das áreas de plantio.¹³ Em Ribeirão Preto, no mesmo período, os cafezais avançaram de forma intensa pelas terras, e no primeiro ano do século XX, segundo Luciana Lopes, a produção local chegou a seu ápice, com quase 3.500.000 arrobas.¹⁴ De maneira geral, considerando-se toda a região indicada, o número de cafeeiros saltou de 57.380 milhões de pés, em 1886, para 202.174 milhões em 1900.¹⁵

Além dos fatores ligados ao processo produtivo – terra e trabalho –, dois elementos, de forma especial, condicionaram essa expansão: primeiro, como já vimos, o crescimento da rede ferroviária, que tornou possível a exploração

⁸ Idem, p. 353.

⁹ Idem, p. 359.

¹⁰ RESTITUTTI, Cristiano Corte. *As fronteiras da província: rotas de comércio interprovincial (Minas Gerais, 1839-1884)*. Dissertação (Mestrado) – UNESP, Universidade Estadual Paulista, Araraquara, 2006, p. 200.

¹¹ Conforme a regionalização realizada por Restitutti, as recebedorias da fronteira Sudoeste eram as seguintes: Monte Santo, Jacuí, Dolores de Guaxupé, Cabo Verde, Caldas, Ouro Fino e Campanha de Toledo. Ver: RESTITUTTI, Cristiano Corte, op. cit., 2006, p. 144.

¹² Idem, p. 202.

¹³ FALEIROS, Rogério Naques. *Homens do café: Franca, 1880-1920*. Ribeirão Preto, SP: Holos Editora, 2008, p. 78.

¹⁴ LOPES, Luciana Suarez. *Ribeirão Preto: a dinâmica da economia cafeeira de 1870 a 1930*. Ribeirão Preto: Fundação Instituto do Livro, 2011, p. 50.

¹⁵ HOLLOWAY, Thomas H. *Imigrantes para o café. Café e sociedade em São Paulo, 1886-1934*. Rio de Janeiro: Paz & Terra, 1984, p. 264.

dos recursos naturais de vastas áreas distantes dos portos; o segundo foi a alta dos preços das sacas de café no mercado internacional no período entre 1886 a 1894. No porto de Santos, em 1885, a saca de 10 kg era vendida por 1,50 dólares, e em 1893 passou a ser comercializada por 3,079. Em moeda nacional, com o câmbio depreciado, o que favorecia o exportador brasileiro, os valores oscilaram entre 3\$950 a 15\$800 nos mesmos anos.¹⁶

De acordo com Delfim Netto, a partir de 1886 o mercado mundial apresenta um extraordinário crescimento – de modo especial, o mercado norte-americano. Nesse cenário, verifica-se um aumento da renda dos consumidores e, por conseguinte, do nível do consumo. Assim, com o crescimento da demanda, o preço do café subiu de forma expressiva. Além disso, entre 1887 e 1890, em razão do ciclo dos cafeeiros, assiste-se a enormes flutuações da produção brasileira. A safra de 1886-87 alcançou 6,2 milhões de sacas, a de 1887-88 foi de apenas 3,3 milhões, e a do ano seguinte, 6,5 milhões. Na safra de 1889-90, a produção recuou para 4,6 milhões de sacas.¹⁷

A conjuntura favorável, em termos de cotação do produto, estendeu-se, embora com preços declinantes, até a safra de 1895-96; desse ano em diante, os preços caíram significativamente. Na grande safra de 1896-97, que já refletia a produção das novas lavouras que foram plantadas nos anos anteriores, os preços recuaram à metade.¹⁸ Contudo, com a desvalorização cambial –, o mil-réis, em 1890, valia 46 centavos de dólar, e em 1899 apenas 15 centavos¹⁹ –, a queda foi atenuada, e os plantios continuaram a todo vapor nos centros produtores, especialmente no planalto paulista.²⁰ Em 1890, havia, no estado de São Paulo, 154,292 milhões de cafeeiros plantados; em 1905, eles eram 613,686.²¹ No Sudoeste mineiro – território que compreende os municípios de Guaxupé, Muzambinho, Guaranésia, Monte Santo de Minas, Jacuí, Passos e São Sebastião do Paraíso –, a base produtiva alcançava, em 1899, 19,7 milhões de pés plantados.²²

¹⁶ Idem, p. 268.

¹⁷ DELFIM NETTO, Antônio. *O problema do café no Brasil*. São Paulo: Ed. Unesp: 2009, pp. 27-28.

¹⁸ Idem, p. 33.

¹⁹ FALEIROS, Rogério Naques, op. cit., 2008, p. 101.

²⁰ Segundo Delfim Netto, “a coincidência de uma queda mais rápida do câmbio do que dos preços do café criou condições para a expansão da cultura cafeeira quando o mercado já não podia absorver a quantidade produzida a não ser a níveis ínfimos de preços” (DELFIM NETTO, Antônio, op. cit., 2009, p. 35).

²¹ HOLLOWAY, Thomas H. Condições de mercado de trabalho e organização do trabalho nas plantações na economia cafeeira de São Paulo. 1885-1915. Uma análise preliminar. *Revista de Estudos Econômicos*, vol. 2, nº6, 1972, p. 145-180.

²² Carta encaminhada pela Câmara Municipal de Monte Santo ao secretário do Interior do Estado de Minas

O resultado dessa ampliação das lavouras foi uma superprodução. A produção brasileira abarrotou o mercado. Os preços, como vimos, despenca-ram. Além disso, a partir de 1898, um novo componente contribuiu para que a crise se tornasse ainda mais aguda: visando valorizar o mil-réis, Joaquim Murtinho, ministro do governo Campos Salles, implementou uma política econômica deflacionista, o que impactou, negativamente, os preços domésticos do café. Averso às intervenções do Estado, Murtinho considerava que o “desajustamento proporcionaria uma seleção natural, retirando do mercado aquelas lavouras formadas na década de 1890 sem o mínimo de planejamento e potencialidades, postas em prática simplesmente pela pressão da abundância de moedas”.²³

A situação era dramática – queda nos preços internacionais e aumento da taxa de câmbio, o que produziu uma redução nos preços internos. Diante desse cenário, e da expectativa de uma safra recorde em 1906, os Estados produtores tomaram a iniciativa para conter a crise. Era urgente, para os cafeicultores, o estabelecimento de preços mínimos que assegurassem a manutenção da lucratividade do setor. Um conjunto de medidas foi firmado entre os três principais Estados produtores – São Paulo, Rio de Janeiro e Minas Gerais – no conhecido Convênio de Taubaté, em 1906.²⁴ Entre as várias ações acordadas, a principal previa um volumoso empréstimo no exterior para viabilizar a retenção de partes das safras e, assim, garantir o equilíbrio dos preços. Embora somente o estado de São Paulo tenha tocado adiante o projeto, no final da década, como resultado da intervenção estatal, os preços começaram a melhorar.

Acrescenta-se que três anos antes, em 1903, o estado de São Paulo, na busca de conter o movimento de expansão da base produtiva, proibiu novos plantios por cinco anos. Mais tarde, a medida foi renovada por igual período, estendendo-se até 1912.²⁵

Gerais, Wenceslau Braz Pereira Gomes, e publicada pelo jornal *O Estado de Minas*, em 11/1/1899. Apud DIAS, Lia Ribeiro; CORNILS, Patrícia. *Júlio Tavares: café, Mogiana e PRM (1863 - 1906)*. São Paulo: Momento Editorial, 2009, p. 24.

²³ FALEIROS, R. Naques, op. cit., 2008, p. 102.

²⁴ Sobre o Convênio, ver, entre outros: HOLLOWAY, Thomas H. *Vida e morte do Convênio de Taubaté: a primeira valorização do café*. Local: Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1978; MENDONÇA, Sônia Regina de. “O convênio de Taubaté e a economia agrícola fluminense”. *Locus*, 5 (1), 1999. Em relação à participação de Minas Gerais, ver: WIRTH, J. *O Fiel da Balança: Minas Gerais na Confederação Brasileira - 1889/1937*. 1ª ed., Paz e Terra, São Paulo, 1982.

²⁵ HOLLOWAY, Thomas H, op. cit., 1984, p. 144.

A crise, naturalmente, produziu efeitos na economia da região. Para muitos produtores, geralmente envolvidos em dívidas com casas comissárias, esses anos foram de prejuízos e perdas de patrimônio. A ligação direta do Sudoeste mineiro com o mercado global de café permitiu a formação de importantes propriedades cafeeiras e a construção de grandes fortunas. No entanto, esse mesmo processo tornou os agentes econômicos vulneráveis às flutuações da demanda e dos preços.

Joaquim Pedro Leite Ribeiro era um cafeicultor de destaque em Guaxupé. Suas propriedades somavam 2.449,04 hectares, e o cafezais, 234.250 pés. As fazendas eram equipadas com colônias de trabalhadores, terreiros de secagem, tulhas para o armazenamento, maquinários para o beneficiamento da produção e instalações acessórias, tais como engenhos de serra, moinhos, monjolos e outras. Conforme o inventário de 1904 da esposa de Joaquim, a senhora Maria Theobaldina da Anunciação, os bens foram avaliados em 260:141\$000. Entretanto, o documento também descreve uma imensa dívida contraída com a casa comissária Marques Valle & Cia., sediada em Santos.²⁶

Em 1902, conforme escritura lavrada em cartório e anexada ao inventário, Joaquim Pedro havia hipotecado a fazenda Bocaina, local de sede da família, à firma indicada acima. Vencida a hipoteca em 1904, e sem condições de resgatá-la, não houve outra saída senão vender o imóvel. O passivo somava 232:932\$000, e a propriedade foi avaliada em 108:995\$000. Após um acordo, os credores receberam o montante e deram por quitados os débitos.²⁷

Manoel Francisco de Souza, cafeicultor, também residente Guaxupé, possuía um patrimônio de 21:770\$000.²⁸ Era um produtor de nível médio, possuía 50 mil pés de café. Em caso semelhante ao anterior, os bens do espólio encontravam-se, segundo documentos anexos ao inventário, hipotecados como garantia de uma dívida de 13:384\$256 contraída com duas casas comissárias: A. Nápoles & Cia. e a Valle Bastos & Cia., ambas localizadas em Santos. Para saldar a dívida, as terras, as benfeitorias e os cafezais foram levados a leilão.²⁹

No entanto, apesar da “crise”, foi nesses anos, com a chegada dos trilhos, que se consolidou o processo de incorporação produtiva da região à economia agroexportadora. Como veremos, a presença da estrada de ferro deu um novo impulso à cafeicultura regional.

²⁶ FMM – Inventário *post mortem* de Maria Theobaldina da Anunciação, 1904, solto.

²⁷ Idem.

²⁸ FMM – Inventário *post mortem* de Manoel Francisco de Souza., 1909, 1º ofício, caixa 66.

²⁹ Idem.

A Companhia Mogyana e a consolidação da economia agroexportadora

Na virada do século, grandes produtores da região, sobretudo de Guaxupé, se mobilizaram para construir um ramal ferroviário. O projeto era estabelecer uma linha férrea do ponto mais apropriado do ramal de Mococa até a divisa com Minas. Em 1900, sob a liderança de Joaquim Augusto Ribeiro do Valle, obteve-se a licença do governo paulista para a execução da obra e formou-se um consórcio de investidores de modo a se reunir o capital necessário. A Companhia Mogyana, mediante contrato assinado no mesmo ano, assumiu a responsabilidade pela obra.³⁰ Em 1901, com os trabalhos em andamento, o projeto foi ampliado: os fazendeiros locais obtiveram do governo mineiro a concessão para a construção de uma linha da divisa de Minas até o arraial de Guaxupé e, assim, conectar a localidade com a rede ferroviária. Em 1902, aprovado o traçado da segunda obra, os subscritores do capital para a construção do ramal consideraram conveniente transferir à Mogyana a parte paulista da linha, por essa época com as obras bastante adiantadas, e com esses recursos construir a parte que ficava em território mineiro. A Companhia, julgando a proposta vantajosa, em vista da possibilidade de escoar a produção mineira, acertou a compra, e, sob as mesmas condições do primeiro contrato, responsabilizou-se pela execução do segundo projeto.³¹ Em meados de 1903, conforme relatório da empresa, estavam concluídas todas as obras no território do estado de São Paulo e, em relação à parte mineira, estavam finalizados os trabalhos de preparação do leito, como roçadas e terraplanagem.³² Em pouco tempo, toda a estrada foi concluída. Considerando-se a extensão total da linha, partes paulista e mineira, eram 45 km que se iniciavam na estação Ribeiro do Valle, ramal de Mococa, localizada o município de São José do Rio Pardo, e terminavam em Guaxupé. A primeira estação, Itaiquara, em Caconde, foi inaugurada em junho de 1903; a última, em Guaxupé, em maio de 1904.³³

³⁰ Diz o relatório da empresa: “Tendo o Sr. Coronel Joaquim Ribeiro do Valle, com outros interessados, se proposto a concorrer com o capital para a construção de um ramal do ponto conveniente da linha de Mococa até a divisa do Estado de Minas Gerais com direção a Dores de Guaxupé, sem fusão de interesses com as da Mogyana, esta Directoria julgando vantajosa a proposta, resolveu promover a realização do projeto mediante clausulas contractuais garantidoras dos interesses da Companhia. E obtida a licença do Governo do Estado, mandou proceder os estudos que brevemente apresentará à aprovação do Governo”. (Relatório da Companhia Mogyana de Estrada de Ferro, Campinas, 16 de junho de 1901, p. 15).

³¹ Relatório da Companhia Mogyana de Estrada de Ferro (Relatório CMEF), Campinas, 21 de junho de 1903, p. 12.

³² Relatório da Companhia Mogyana de Estrada de Ferro (Relatório CMEF), Campinas, 22 de junho de 1904, pp. 228-229.

³³ VALLE, José Ribeiro do; VALLE, Geraldo Ribeiro do. *Guaxupé: memória história (a terra e a gente)*. São

De acordo com a documentação privada da fazenda Nova Floresta,³⁴ propriedade localizada em Guaxupé, entre os investidores que mobilizaram recursos para a construção do ramal, Joaquim Augusto Ribeiro do Valle – o futuro conde Ribeiro do Valle – era responsável pela maior parte do capital, 55,6% do montante. Havia mais sete investidores (Quadro 1).

Quadro 1: Sócios do Ramal de Guaxupé

Nomes dos investidores	Capital investido
Custódio Leite Ribeiro Sobrinho	60:000\$000
Manoel Antônio de A.	60:000\$000
Vicente Teixeira Marques	64:000\$000
Antônio Marques de Souza e Silva	24:000\$000
Joaquim Costa Monteiro	60:000\$000
Coronel Francisco Navarro de Marques Salles	12:800\$000
Conego Esaú dos Santos	3:200\$000
Joaquim Augusto Ribeiro do Valle	356:000\$000
Total:	640:000\$000

Fonte: Arquivo particular da fazenda Nova Floresta, livro 7 (1904-1940).

A maioria deles, seis de oito, eram cafeicultores e moradores de Guaxupé. Vê-se que o capital cafeeiro “transborda” para fora das plantações e passa a financiar outras atividades econômicas, nesse caso uma empresa de transporte ferroviário.

Com a ferrovia já em funcionamento, a Companhia de Estrada de Ferro de Muzambinho³⁵ entrou com uma ação contra os investidores alegando invasão de zona privilegiada. O processo se arrastou por alguns anos e, ao final,

Paulo, 1984, pp. 369-372; Relatório da Companhia Mogyana de Estrada de Ferro (Relatório CMEF), Campinas, 25 de junho de 1905, p. 14.

³⁴ Na fazenda Nova Floresta, em Guaxupé, de propriedade de Joaquim Augusto Ribeiro do Valle, encontramos uma rica documentação a respeito das atividades do fazendeiro e também de seu pai, o barão de Guaxupé.

³⁵ A Estrada de Ferro Muzambinho não chegou a atuar na região recortada pela pesquisa. A linha tronco começava em Três Corações, passava por Varginha, Três Pontas, Campos Gerais, Alfenas e, por fim, Cabo Verde. A empresa também foi responsável pela criação do ramal de Campanha. Esse percorria seis municípios: Caxambu, Santa Rita do Sapucaí, Lambari, Águas Virtuosas, Cambuquira e Campanha. Ver: SILVA, Marcel Pereira da. *De Gado a Café: as ferrovias no sul de Minas Gerais (1874-1910)* – FFLCH/USP, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2012, p. 133.

a sentença foi favorável ao grupo de sócios do ramal.³⁶ Em 1908, quatro anos após a inauguração, o trecho mineiro do Ramal de Guaxupé também foi vendido à Companhia Mogyana pelo preço de 675:262\$959, como se verifica no trecho do relatório da empresa transcrito abaixo.

Em 3 de Dezembro de 1908, foi adquirida pela Companhia Mogyana o trecho mineiro do ramal de Guaxupé, tendo sido assignado em 31 do mesmo mês, na Secretaria das Finanças do Estado de Minas Gerais, o termo de responsabilidade, acceitação e observancia pela Companhia Mogyana, do contrato de 5 de janeiro de 1901, celebrado com o Coronel Joaquim Augusto Ribeiro do Valle, para uso e gosto deste ramal – de Guaxupé às divisas do Estado de S. Paulo. Este ramal foi adquirido pela somma de Rs 675:262\$959, inclusive os gastos com impostos de transmissão ao Estado de Minas, sellos escritura e mais despesas.³⁷

Um ano antes, mais precisamente em 30 de julho de 1907, a assembleia de acionistas da Companhia Mogyana havia aprovado a proposta de compra da Estrada de Ferro Muzambinho pelo valor de 12:000:000\$00. Com o negócio, a diretoria da companhia paulista almejava estender os trilhos da empresa pelo Sul de Minas e captar a produção cafeeira e de outros artigos da região. Um contrato provisório chegou a ser assinado entre os presidentes das empresas em 17 de junho de 1907. A transação, no entanto, não foi concretizada.³⁸ Em 1908, a Muzambinho, bem como a Estrada de Ferro Minas e Rio, empresa que também atuava na área, passaram a ser administradas pela União. Para a companhia paulista, uma nova possibilidade de adentrar em território sul-mineiro apresentou-se em 1909. Nesse ano, o governo federal publicou um edital que concedia, por meio de concorrência pública, o arrendamento das duas companhias referidas até o ano de 1921.³⁹ A Mogyana participou do processo, mas foi vencida pela Cia. Viação Férrea Sapucaí, empresa cujos trilhos também percorriam os municípios do Sul de Minas.⁴⁰

³⁶ VALLE, José Ribeiro do; VALLE, Geraldo Ribeiro do., op. cit., 1984, p. 372.

³⁷ Relatório da Companhia Mogyana de Estrada de Ferro (Relatório CMEF), Campinas, 20 de junho de 1909, p. 9.

³⁸ Relatório da Companhia Mogyana de Estrada de Ferro (Relatório CMEF), Campinas, 20 de junho de 1908, p. 271.

³⁹ SILVA, Marcel Pereira da, op. cit., 2012, p. 113.

⁴⁰ Com a união das três companhias, surgiu nos anos seguintes a empresa Rede Sul Mineira. A respeito do tema, ver: SILVA, Marcel Pereira da, 2012, p. 176; SILVA, Marcel Pereira da. *Nos Trilhos Da Incerteza: A Rede*

Apesar do revés, o decreto federal de 7.704 de 1909 autorizava a Estrada de Ferro Sapucaí a transferir à empresa paulista o direito de estabelecer no Sudoeste mineiro as novas linhas férreas previstas. No mesmo ano, o relatório da Mogyana registra que a “companhia já está de posse dessas concessões em virtude de transferência que lhe foi feita pela Sapucaí por escritura de 16 de Fevereiro findo, e poderá desde logo agir no sentido de desdobrar a sua vasta rede de viação férrea”.⁴¹ Nos anos seguintes, os trilhos alcançaram os principais municípios cafeeiros do Sudoeste mineiro: em 1912, foram inauguradas estações nos municípios de Guaranésia e Monte Santo de Minas; em 1913, os trilhos da Mogyana chegaram em Muzambinho; e, em 1914, a ferrovia alcançou São Sebastião do Paraíso. Um ramal se estendeu, embora com ritmo mais lento, até Passos, onde foi inaugurada uma estação em 1921 (ver Mapa 1).

A chegada dos trilhos trouxe imensos benefícios para a economia cafeeira regional: liberação de recursos antes investidos na formação e manutenção de tropas; trabalhadores, antes envolvidos com o transporte das safras, poderiam agora ser mobilizados para as atividades nas fazendas; sensível redução dos gastos com frete; maior rapidez na movimentação e comunicação; superior capacidade de transporte de mercadorias; e melhor conservação dos grãos. Os cafeicultores puderam, portanto, aumentar significativamente os seus ganhos.⁴² Além disso, com a chegada dos trilhos e a construção de estações nas cidades, as atividades econômicas nos núcleos urbanos ganharam um novo impulso: cresceu o número de estabelecimentos comerciais; surgiram empresas que ofereciam serviços de beneficiamento e armazenamento dos grãos; e grandes fazendeiros ergueram construções nas proximidades das estações para armazenar as safras. Ademais, os trilhos impulsionaram a produção de artigos ligados ao mercado interno e facilitaram a chegada de trabalhadores para as fazendas da região.

Sul Mineira no contexto ferroviário brasileiro (1910-1934). Tese (Doutorado) – FFLCH/USP, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2018, pp. 104-135.

⁴¹ Relatório da Companhia Mogyana de Estrada de Ferro (Relatório CMEF), Campinas, 26 de junho de 1910, p. 16.

⁴² COSTA, Emília Viotti da., op. cit., 1998, p. 219.

Mapa 1: Sul de Minas em 1920



Fonte: SAES, Alexandre Macchione; MARTINS, Marcos Lobato; GAMBI, Thiago Fontelas Rosado (Orgs.). *Sul de Minas em urbanização: modernização urbana no início do século XX*. São Paulo: Alameda, 2016, p. 40.

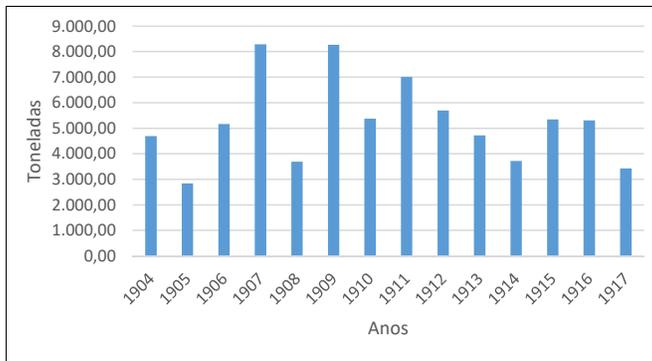
A companhia Mogiana elaborava ano a ano um relatório detalhado sobre o volume de mercadorias e o número de pessoas transportadas pela empresa.⁴³ Por meio desses documentos, podemos examinar a quantidade de café – e também de outros produtos – que saía das estações. Para o caso do Ramal de Guaxupé, os dados cobrem um período de 14 anos, de 1904 a 1917.

⁴³ Todo esse material já foi digitalizado pela equipe do projeto *Memória Ferroviária*, da Universidade do Estado de São Paulo (Unesp), e encontra-se disponível no seguinte endereço: https://memoriaferroviaria.rosana.unesp.br/?page_id=40

Tabela 1: Café embarcado no Ramal de Guaxupé (1904 -1917)

Anos	Toneladas	Anos	Toneladas
1904	4.692,17	1911	7.005,59
1905	2.834,75	1912	5.699,51
1906	5.167,63	1913	4.717,47
1907	8.283,79	1914	3.720,86
1908	3.692,16	1915	5.349,31
1909	8.270,34	1916	5.302,94
1910	5.376,19	1917	3.427,24

Fonte: Relatórios da Companhia Mogyana de Estradas de Ferro e navegação.

Gráfico 1: Café embarcado no Ramal de Guaxupé (1904-1917)

Fonte: Relatórios da Companhia Mogyana de Estradas de Ferro e navegação

Em 1904, no primeiro ano de funcionamento do trecho da ferrovia, 4.692,17 toneladas de café foram embarcadas em Guaxupé; três anos mais tarde, em 1907, a produção chegou à marca de 8.283,79 toneladas. O crescimento é de 76,5%. No entanto, como se observa no Gráfico 1, o volume da produção apresentou muitas oscilações entre os anos. Como explicação, devemos considerar o próprio ciclo de produção dos cafeeiros e também os fenômenos naturais – as chuvas de granizo e, especialmente, as geadas.

Os dados acima se referem, sobretudo em relação aos anos de 1904 a 1911, à produção de Guaxupé e seu entorno – Muzambinho e Guaranésia –, e, em menor medida, aos grãos produzidos em Monte Santo de Minas e São Sebastião do Paraíso. Possivelmente, parte das safras das duas últimas

localidades era enviada para outras estações ferroviárias. Para os produtores de Monte Santo, além da estação de Guaxupé, havia a possibilidade de embarcar os grãos na estação de Canoas, fim da linha do ramal de Mococa; os agricultores de São Sebastião, por sua vez, poderiam conduzir as sacas de café para as estações de Batatais, Franca e Mococa. Além disso, em relação a São Sebastião do Paraíso, em 1911, antes da chegada Mogyana na localidade, os trilhos da empresa São Paulo-Minas, que partiam de São Simão, no estado de São Paulo, chegaram até o município.

A partir de 1912, com o início das inaugurações de outras estações ferroviárias da Mogyana no Sudoeste mineiro, parte do café que antes saía pelo ramal de Guaxupé passou a ser embarcado em outras cidades. Isso explica o movimento de queda dos embarques desse ano em diante, como pode ser visto no Gráfico 1. A própria produção do município de Guaxupé, até 1912 concentrada em duas estações, passou a ser dividida para várias outras – estações Coronel Manuel Joaquim, Japi e Jaboti.

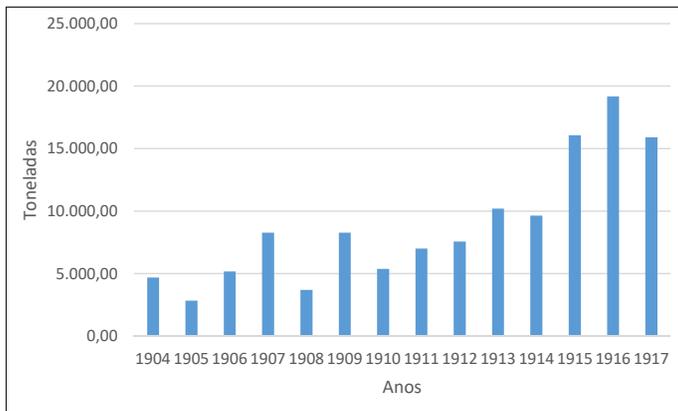
Os dados da Tabela 1 e do Gráfico 1 nos oferecem, portanto, uma visão parcial acerca do volume de café embarcado pela Mogyana na área em estudo. Para termos uma noção mais precisa desse volume, reunimos os dados das demais estações que foram criadas a partir de 1912⁴⁴ e os somamos aos do ramal de Guaxupé (Tabela 2 e Gráfico 2).

Tabela 2: Café embarcado nas estações de Guaxupé, Guaranésia e Muzambinho (1904-1917)

Anos	Toneladas	Anos	Toneladas
1904	4.692,17	1911	7.005,59
1905	2.834,75	1912	7.556,17
1906	5.167,63	1913	10.200,02
1907	8.283,79	1914	9.641,35
1908	3.692,16	1915	16.057,26
1909	8.270,34	1916	19.169,91
1910	5.376,19	1917	15.890,15

Fonte: Relatórios da Companhia Mogyana de Estradas de Ferro e navegação.

⁴⁴ As estações são as seguintes: Coronel Manuel Joaquim, Japi e Jaboti, no município de Guaxupé; Santa Esméria, Moçambo, Muzambinho, Montalverne, Palmeia, Monte Cristo, Monte Belo e Tuiuti, no município de Muzambinho; e, por fim, Guaranésia e Biguatinga, no município de Guaranésia. Ver: relatórios da Companhia Mogyana de Estradas de Ferro e navegação.

Gráfico 2: Café embarcado nas estações de Guaxupé, Guaranésia e Muzambinho (1904-1917)

Fonte: Relatórios da *Companhia Mogyana de Estradas de Ferro e navegação*.

Como afirmamos, os dados de 1904 a 1911 se referem às produções da área aqui em estudo, e também de parte das produções dos municípios de Monte Santo e São Sebastião do Paraíso. Os números de 1912 a 1917, devido ao processo de expansão dos trilhos, dizem respeito, na sua grande maioria, às safras das fazendas de Guaxupé, Guaranésia e Muzambinho. Considerando-se essas informações, ganha força o que está expresso no Gráfico 2 – o processo ascendente da produção local. Em 1904, foram embarcadas 4.692,17 toneladas de café no Ramal de Guaxupé; em 1916, 12 anos depois, 19.169,91 toneladas saíram da região.

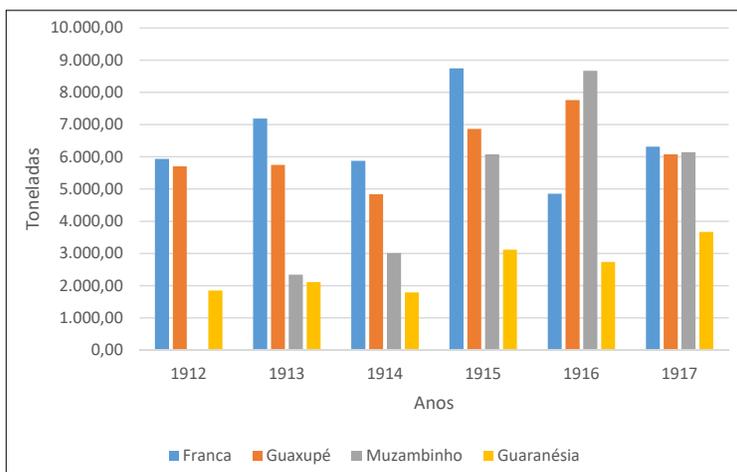
Na Tabela 3 e no Gráfico 3, comparamos os embarques de café dos municípios de Guaxupé, Guaranésia, Muzambinho e Franca (município paulista) entre os anos de 1912 e 1917.

Tabela 3: Café embarcado nas estações de Franca, Guaxupé, Guaranésia e Muzambinho, 1912-1917 (em toneladas)

Anos	Franca	Guaxupé	Muzambinho	Guaranésia
1912	5.935,37	5.703,34	0,00	1.852,83
1913	7.188,41	5.748,39	2.339,17	2.112,46
1914	5.873,35	4.836,28	3.013,39	1.791,68
1915	8.745,98	6.868,93	6.073,95	3.114,38
1916	4.852,44	7.761,51	8.670,22	2.737,37
1917	6.315,16	6.073,95	6.145,86	3.670,34

Fonte: Relatórios da Companhia Mogyana de Estradas de Ferro e navegação. Dados sobre Franca: OLIVEIRA, Lélío. L. *Heranças guardadas e transições ponderadas: história econômica do interior paulista*. São Paulo: Alameda, 2016, p. 39.

Gráfico 3: Café embarcado nas estações de Franca, Guaxupé, Guaranésia e Muzambinho, 1912-1917 (em toneladas)



Fonte: Relatórios da Companhia Mogyana de Estradas de Ferro e Navegação. Dados sobre Franca: OLIVEIRA, Lélío. L. *Heranças guardadas e transições ponderadas: história econômica do interior paulista*. São Paulo: Alameda, 2016, p. 39.

Antes de analisarmos os dados, vale destacar as diferenças em termos de dimensões territoriais dos municípios em comparação. Segundo o censo agrícola de 1920, a superfície territorial total dos estabelecimentos

rurais do município de Franca era de 150.214 hectares; os estabelecimentos de Guaxupé somavam 33.017 hectares; os de Guaranésia, 67.993 hectares; e os de Muzambinho, 86.303 hectares.⁴⁵ Percebe-se que os municípios mineiros eram bem menores do que o paulista. A diferença em relação a Guaxupé é marcante: o espaço total das unidades agrícolas de Franca era mais de quatro vezes superior ao do município do Sudoeste mineiro. O tamanho reduzido do município de Guaxupé fica também evidente em comparação com as localidades vizinhas: era menos da metade de Guaranésia e quase três vezes menor do que Muzambinho.

Levando essas informações em consideração, chama atenção a proximidade entre os volumes de café embarcados em Franca e nos municípios mineiros. No primeiro ano, 1912, a produção embarcada em Franca e em Guaxupé foi praticamente a mesma; nos três anos seguintes, a produção de Franca foi um pouco superior à das localidades mineiras; em 1916, a produção mineira – a de Muzambinho e de Guaxupé – chegou a seu pico e superou a de Franca; e, no último ano, 1917, os volumes de café embarcados nas três localidades referidas foram semelhantes, e em Guaranésia, como nos anos anteriores, o volume de grãos embarcado foi inferior.

Outro ponto importante é a expressividade da produção do município de Guaxupé – como destacamos, o de menor tamanho entre os analisados. Foi em Guaxupé que localizamos as maiores unidades de produção – e que, talvez, tenham sido, no período, as maiores fazendas de café de todo o Sudoeste mineiro. Observando-se as fontes disponíveis, fica claro que, na localidade, as grandes fazendas se tornaram os principais núcleos de produção; eram desses estabelecimentos que saíam a maior parte dos grãos que chegavam às estações; e essa característica certamente contribuiu para alavancar a produção local. Afinal, nos grandes estabelecimentos, diversos elementos concorriam para uma maior produtividade em relação às unidades de menor porte – eles dominavam as melhores terras, concentravam a maior parte das reservas de matas, tinham condições de colocar em prática medidas de refertilização do solo e possuíam uma melhor infraestrutura (estradas, maquinários de beneficiamento e instalações para secagem e armazenamento).⁴⁶

⁴⁵ BRASIL. Ministério da Agricultura, Indústria e Comércio. Directoria Geral de Estatística. Recenseamento do Brasil, realizado em 1 de setembro de 1920. Rio de Janeiro: Typ. Da Estatística, 1924.

⁴⁶ O historiador Warren Dean observou, em relação a Rio Claro, no Oeste paulista, que “as pequenas propriedades, com maior probabilidade de contar com árvores velhas, ou plantas em terras menos boas, tinham uma produtividade muito inferior à das grandes fazendas” (DEAN, Warren. *Rio Claro: um sistema brasileiro de grande lavoura, 1820-1920*. Rio de Janeiro: Paz & Terra, 1977, p. 157).

Em relação ao volume inferior de grãos embarcado em Guaranésia, dado o grande número de cafezais que havia no município, é bem provável que parte importante das safras locais tenham sido enviadas para a estação de Catitó, em Monte Santo de Minas. A referida estação ficava praticamente na divisa entre os dois municípios e, para muitos cafeicultores, era mais fácil conduzir as produções até lá do que se dirigir à cidade de Guaranésia, onde ficava a principal estação da localidade.

Em 1920, de acordo com o censo agrícola, havia em Guaranésia 7.510.800 de pés de café; em Guaxupé eram 5.309.333; e em Muzambinho, 4.037.733 (Tabela 4).⁴⁷ Nos dois primeiros municípios, os cafezais dominavam a maior parte das terras cultivadas: quase 80% em Guaranésia e 65,3% em Guaxupé. Nessas duas áreas, em especial, é possível dizer que se desenvolveu uma especialização no cultivo do café. A produção de outros artigos perdeu espaço e a maior parte dos recursos naturais e dos investimentos foi canalizada para essa cultura. Em relação a Muzambinho, 44,7% das terras em uso pela agricultura eram ocupadas com cafeeiros. Nesse caso, ainda que os cafezais ocupassem uma porção significativa dos estabelecimentos, espaços importantes eram destinados a outras atividades – produção de alimentos e pecuária.

Tabela 4: Propriedades agrícolas e cafezais, 1920

Municípios	Área total das propriedades (em hect.)	Área total cultivada (em hect.)	Área com cafezais (em hect.)	Número de pés de café	% das áreas com cafezais em relação à área total cultivada
Guaranésia	67.993	12.724	10.014	7.510.800	78,9
Guaxupé	33.017	10.845	7.079	5.309.333	65,3
Muzambinho	86.303	12.043	5.384	4.037.733	44,7

Fonte: BRASIL. Ministério da Agricultura, Indústria e Comércio. Directoria Geral de Estatística. Recenseamento do Brazil, realizado em 1 de setembro de 1920. Rio de Janeiro: Typ. Da Estatística, 1924.

Em alguns municípios do Nordeste paulista, próximos da divisa com Minas, os percentuais de terras com cafezais eram os seguintes: em Mococa, 72,3% das áreas cultivadas eram ocupadas com cafeeiros; em São José do Rio

⁴⁷ BRASIL. Ministério da Agricultura, Indústria e Comércio. Directoria Geral de Estatística. Recenseamento do Brazil, realizado em 1 de setembro de 1920. Rio de Janeiro: Typ. Da Estatística, 1924.

Pardo, 61,3%; em Batatais, 64,6%; em Franca, 67,6%; e em Santo Antônio da Alegria, 43,1%. Neste, tal como em Muzambinho, as lavouras de café não chegaram a dominar a maior parte das terras empregadas na agricultura. Em relação às demais localidades, como verificamos em Guaxupé e Guaranésia, mais de 60% das terras eram ocupadas com cafezais. Ou seja, a cultura cafeeira passou a dominar a paisagem das propriedades e tornou-se o motor das economias locais.

Indo além, tendo em conta muitas outras semelhanças entre as localidades paulistas indicadas e os municípios situados no Sudoeste mineiro no que toca à cafeicultura, tais como organização das propriedades, sistema de trabalho empregado, transporte e rota de comércio, podemos considerar a região em estudo – e, também, Monte Santo e São Sebastião do Paraíso – como extensões do Nordeste paulista – sem esquecer, no entanto, a diversidade, em termos de dinâmica econômica, dessa imensa área no estado de São Paulo. Se, por um lado, as localidades mineiras se afastavam, em termos de dinamismo econômico, dos núcleos de ponta da cafeicultura paulista – Ribeirão Preto, São Simão, Cravinhos e Sertãozinho –, por outro, elas possuíam vários traços comuns a importantes municípios produtores localizados na mesma região considerada, tais como Franca, Batatais e outros.

Na década de 1920, Minas Gerais mantinha-se na posição de segunda maior zona produtora de café do país, e dentro do estado, o Sul de Minas (de forma especial os municípios localizados na divisa Sudoeste) se consolidou como importante centro cafeeiro. A Zona da Mata, na sua porção norte e nordeste, ainda era a maior área produtora, mas parte importante dos grãos produzidos em Minas – cerca de 30% – tinha como origem as fazendas e sítios situados na região Sul.⁴⁸

Considerações finais

Nas últimas décadas do século XIX, na medida em que as estradas de ferro e a fronteira agrícola avançavam no Nordeste de São Paulo, ocorreu uma forte ampliação das plantações de café no Sudoeste mineiro. As propriedades agrícolas, sobretudo as de maior porte, se tornaram importantes unidades de produção e passaram a se conectar com o mercado mundial de café. Com os capitais acumulados nessa primeira fase de expansão dos cafezais, os grandes produtores se mobilizaram para construir uma linha férrea de modo a

⁴⁸ GIROLETTI, D. A Industrialização de Juiz de Fora. *Fundação João Pinheiro*. Belo Horizonte, 10(3): 144-202 mai. 1980, p. 156.

conectar a região com a rede ferroviária. Com a implantação da linha, no início do século XX, consolidou-se o processo de incorporação produtiva da região à economia agroexportadora. Nos anos que se seguiram, com a instalação de estações ferroviárias em diferentes municípios, a produção cresceu de forma expressiva, e a região tornou-se um importante núcleo cafeeiro.

Nesse movimento, de acordo com os inventários *post mortem*⁴⁹ e os dados do censo de 1920, os cafezais passaram a dominar os espaços das unidades agrícolas e os investimentos, sobretudo em relação aos municípios de Guaxupé e Guaranésia. Verifica-se assim que ao longo dos anos, tal como ocorreu em muitas localidades no planalto paulista na mesma época, o cultivo de café tornou-se uma atividade de destaque na economia da região.

Referências

- DEAN, Warren. Rio Claro: um sistema brasileiro de grande lavoura, 1820-1920. Rio de Janeiro: Paz & Terra, 1977.
- DELFIN NETTO, Antônio. O problema do café no Brasil. São Paulo: Ed. Unesp: 2009.
- DIAS, Lia Ribeiro; CORNILS, Patrícia. Júlio Tavares: café, Mogiana e PRM (1863 - 1906). São Paulo: Momento Editorial, 2009.
- FALEIROS, Rogério Naques. Homens do café: Franca, 1880-1920. Ribeirão Preto, SP: Holos Editora, 2008.
- GIROLETTI, D. “A Industrialização de Juiz de Fora”. Fundação João Pinheiro. Belo Horizonte, 10(3): 144-202 mai. 1980, p. 156.
- HOLLOWAY, Thomas H. Condições de mercado de trabalho e organização do trabalho nas plantações na economia cafeeira de São Paulo. 1885-1915. Uma análise preliminar. Revista de Estudos Econômicos, vol. 2, nº6, 1972, p. 145-180.
- _____. Imigrantes para o café. Café e sociedade em São Paulo, 1886-1934. Rio de Janeiro: Paz & Terra, 1984.
- LOPES, Luciana Suarez. Ribeirão Preto: a dinâmica da economia cafeeira de 1870 a 1930. Ribeirão Preto: Fundação Instituto do Livro, 2011.
- MENDONÇA, Sônia Regina de. “O convênio de Taubaté e a economia agrícola fluminense”. Locus, 5 (1), 1999.

⁴⁹ Esse texto faz parte de uma pesquisa maior sobre a economia cafeeira no Sudoeste mineiro no período de 1880 a 1930. Para a realização desse estudo, analisamos um conjunto de 690 inventários *post mortem*.

RESTITUTTI, Cristiano Corte. As fronteiras da província: rotas de comércio interprovincial (Minas Gerais, 1839-1884). Dissertação (Mestrado) – UNESP, Universidade Estadual Paulista, Araraquara, 2006.

SILVA, Marcel Pereira da. De Gado a Café: as ferrovias no sul de Minas Gerais (1874-1910) – FFLCH/USP, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2012.

_____. Nos Trilhos Da Incerteza: A Rede Sul Mineira no contexto ferroviário brasileiro (1910-1934). Tese (Doutorado) – FFLCH/USP, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2018.

VALLE, José Ribeiro do; VALLE, Geraldo Ribeiro do. Guaxupé: memória história (a terra e a gente). São Paulo, 1984.

VEIGA, Bernardo Saturnino da. Almanach Sul Mineiro. Campanha: Tipografia do Monitor Sul Mineiro, 1884.

WIRTH, J. O Fiel da Balança: Minas Gerais na Confederação Brasileira - 1889/1937. 1ª ed., Paz e Terra, São Paulo, 1982.

Artigo recebido para publicação em 11/10/2023

Aprovado em 29/02/2024.