

UMA HISTÓRIA DA NAVEGAÇÃO A VAPOR NO SUL DE MINAS (1880-1960) *

Marcos Lobato Martins **

Resumo. Este trabalho analisa a navegação a vapor no Sul de Minas, no contexto dos diversos projetos de modernização dos transportes formulados no Brasil desde o século XIX. São abordadas as características das companhias, suas realizações e dificuldades, ressaltando-se a subordinação do fluxo dos vapores ao movimento das ferrovias. Conclui-se que a extinção da navegação na região está relacionada, por um lado, com a tendência de concentração dos investimentos numa única modalidade de transporte (ferroviário, depois rodoviário) e, por outro lado, com as consequências de projetos hidroelétricos. As fontes empregadas são relatórios governamentais, jornais, testemunhos de moradores e textos de memorialistas.

Palavras-chave: História dos transportes; Barcos a vapor; Rio Grande; Rio Sapucaí; Minas Gerais.

A HISTORY OF STEAM NAVIGATION IN THE SOUTH OF MINAS (1880-1960)

Abstract. This work analyses steam navigation in the South of Minas, in the context of different projects of modernization of transports formulated in Brazil since century XIX. The features of the companies, its achievements and difficulties, highlighting subordination of steamers flow to railway movement were approached. We conclude that navigation extinction in this region is related, on one hand, with the tendency of investments concentration in only one transport model (railway and then highway) and, on the other hand, with hydroelectric projects consequences. The employed sources are governmental reports, newspapers, inhabitants' testimonial, and memorialist texts.

keywords: Transports history; Steamboats; River Grande; River Sapucaí; Minas Gerais.

* Artigo recebido em 10/02/2011. Aprovado em 17/06/2011.

** Doutor em História Econômica pela USP. Professor Adjunto do ICHL / Universidade Federal de Alfenas (UNIFAL-MG). E-mail: lobatohistoria@hotmail.com

UNA HISTORIA DE LA NAVEGACIÓN A VAPOR EN EL SUR DE MINAS GERAIS (1880-1960)

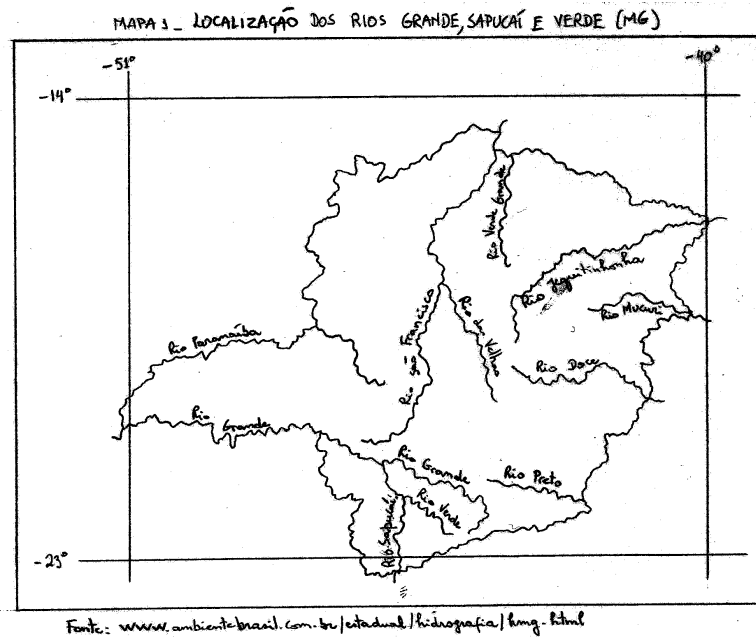
Resumen. Este trabajo analiza la navegación a vapor en el sur de Minas Gerais, en el contexto de diversos proyectos de modernización de los transportes formulados en Brasil desde el siglo XIX. Son abordadas las características de las compañías, sus realizaciones y dificultades, resaltándose la subordinación del flujo de vapores al movimiento ferroviario. Se concluye que la extinción de la navegación en la región está relacionada, por un lado, a la tendencia de concentración de las inversiones en un solo tipo de transporte (primero fueron los ferrocarriles y después, el transporte automotor) y, por el otro, con las consecuencias de los proyectos hidroeléctricos. Las fuentes consultadas son los informes gubernamentales, periódicos, testimonios de vecinos y textos de memorialistas.

Palabras Clave: Historia de los transportes; Barcos a vapor; Río Grande; Río Sapucaí; Minas Gerais.

INTRODUÇÃO

Na virada do século XIX para o século XX, a modernização dos transportes terrestres e aquáticos constituiu fator do processo de transição da economia brasileira do escravismo para o capitalismo, bem como da formação de mercado interno crescentemente integrado, sob a hegemonia paulista (PAULA, 2002). Minas Gerais experimentou este processo com distintos matizes regionais. Acima das diferenças existentes no “mosaico mineiro”, as elites regionais convenceram-se de que um dos principais obstáculos para o desenvolvimento de Minas Gerais era justamente a deficiência de meios de transporte modernos. Por isso, dirigentes, parlamentares e homens de negócio elaboraram planos viários para Minas Gerais e fundaram companhias de transporte, rodoviárias, ferroviárias e de navegação fluvial.

Este texto examina faceta específica do problema mais geral da modernização dos transportes em Minas Gerais, a partir da perspectiva dos imperativos das economias locais dos municípios que conformam o denominado Sul de Minas. Mais precisamente, o objeto de análise é a navegação fluvial a vapor nas bacias do Rio Grande e do Rio Sapucaí (Mapa 1) e suas conexões com as estradas de ferro que surgiram na região.



econômico da província dependia da modernização dos transportes (IGLÉSIAS, 1958, p. 154). Esta preocupação gerou três planos de viação, elaborados pelo Estado nos anos de 1835, 1864 e 1871, cuja descrição pode ser encontrada no estudo de Demerval José Pimenta (1971).

Elaborado por Bernardo Pereira de Vasconcelos, em 1835, o primeiro plano preconizava a construção de estradas carroçáveis que interligariam as diversas regiões mineiras e aperfeiçoariam a ligação com a Corte. Estradas-tronco, ligando o Norte, Sul, Leste e Oeste de Minas com Ouro Preto, secundadas por estradas vicinais partindo das estradas-tronco, tornariam capilares os acessos no interior da província. O segundo plano de viação mineiro foi formulado pelo engenheiro Henrique Gerber, em 1864. Nesse plano, o elemento central era a articulação da Estrada de Ferro Dom Pedro II com a rodovia União e Indústria e com rios navegáveis da província. Da ferrovia partiriam três grupos de estradas-tronco: o de Sapucaí; o do Rio Grande; e o da União e Indústria, com os ramais do Paraopeba, Rio das Velhas, Diamantina e Rio Doce. Conforme Pimenta:

O tronco do Sapucaí (unido à estrada de ferro na Barra do Piraí) consiste na navegação do Paraíba desde a Barra do Piraí até o Campo Belo, estrada deste último ponto ao Capivari, e navegação dos Rios Verde e Sapucaí desde o Arraial do Capivari até a Cachoeira do Salto. O tronco do Rio Grande consiste em uma estrada desde a Barra do Piraí até a Barra do Rio Vermelho perto de Lavras, passando perto do Bom Jardim e da Piedade, depois navegação do Rio Grande desde a Barra do Rio Vermelho até a Cachoeira da Bocaina, e uma estrada desde a Cachoeira da Bocaina até Bagagem, passando no Pium-í, Desemboque e Araxá (1971, p. 80-83).

O plano de Henrique Gerber mencionava em separado a navegação do Rio São Francisco, que deveria ser articulada aos “galhos das árvores” do sistema de transporte provincial, o mesmo valendo para as navegações dos rios Jequitinhonha, Mucuri e Pardo. Tratava-se, por conseguinte, de plano que combinava distintas modalidades de transporte: rodoviário, ferroviário e fluvial.

No ano de 1871, veio à luz o terceiro plano viário de Minas Gerais, menos ambicioso do que os anteriores, prevendo a construção e integração de estradas de rodagem, concessão de privilégios para a construção de ferrovias e a promoção da navegação. Este plano dava mais atenção aos espaços meridionais da província e enfatizava o

desenvolvimento ferroviário, adotando o instituto da garantia de juros como meio para estimular o avanço dos trilhos no território mineiro.² Mudanças de orientação que se explicam pela emergência da Zona da Mata e de sua pujante cafeicultura no cenário provincial. Quanto à navegação fluvial, ela é mencionada no plano de 1871 de maneira imprecisa. Falava-se vagamente do aproveitamento dos rios Grande, Sapucaí, Verde, Baependi, Paracatu e Pardo.

Os planos de 1835, 1864 e 1871 possibilitam enxergar duas linhas de preocupações dominantes no debate das autoridades e políticos mineiros do período. Conforme Marcelo Magalhães Godoy e Lidiany Silva Barbosa:

Os desenhos dos planos, os sentidos das articulações progressiva e reiteradamente definidas para o sistema de transportes em construção, sugerem conflito entre a força de padrão de inserção periférica do Brasil no sistema capitalista mundial, ou os imperativos do desenvolvimento de atividades produtivas primárias orientadas para mercados externos, com as exigências de desenvolvimento econômico convergente para a “independência”, ou os imperativos de economia essencialmente não-exportadora (2007, p. 14).

Em diversos momentos da segunda metade do século XIX, expoentes da política mineira fizeram defesa enfática da navegação fluvial e, no plano da ação prática, sugeriram a extensão das vantagens concedidas às empresas ferroviárias para as iniciativas de constituição de companhias de navegação. Um destes políticos foi Teófilo Otoni. Em 1865, no Rio de Janeiro, o parlamentar serrano fez publicar uma memória em defesa da navegação fluvial, ressaltando sua importância econômica e política para Minas Gerais. O longo título da publicação dá ideia das teses nela presentes: “considerações sobre algumas vias de comunicação férreas e fluviais a entroncar na Estrada de Ferro D. Pedro II e no Rio São Francisco, acompanhadas de um estudo especial sobre o modo de ligar a mesma estrada de ferro com as seções navegáveis dos rios Verde e Sapucaí”.³

Outro político “nortista” entusiasta da navegação fluvial foi o Conselheiro João da Mata Machado. Em discurso na sessão de 29 de

² Discussão sobre as prerrogativas que favoreceram as ferrovias no Oitocentos pode ser encontrada em Saes (1986).

³ A referida memória foi publicada no *Correio Mercantil*, n. 117-119, 121-128, 130, 135, 150-151, 154 e 156, ano 1865.

agosto de 1882 da Câmara dos Deputados em favor da concessão de incentivos à navegação no Rio das Velhas e no Rio São Francisco, o político diamantinense afirmou:

Já o Governo Geral tem concedido garantias de juros sobre o capital de 100.000:000\$000 a empresas de estradas de ferro (...). As províncias têm largamente favorecido a construção de vias férreas; eu peço agora à Câmara de Deputados que aceite a emenda que proponho, isto é, que autorize o governo a garantir também juros às companhias que se encarregarem da desobstrução e navegação a vapor dos nossos rios. (...) Parece-me que, se auxiliarmos a iniciativa individual, garantindo juros aos capitais que se dedicarem a esta nova indústria, melhor atenderemos não só aos interesses gerais do Estado, (...) como também auxiliaremos mais direta e eficazmente ao desenvolvimento da navegação fluvial no império (LIMA, 1922, p. 65).

Dois anos depois, em 1884, o deputado do Sul de Minas Silviano Brandão também manifestou veementemente sua preocupação com a navegação fluvial, em discurso na Câmara dos Deputados. Na ocasião, Silviano Brandão criticou o Governo Central pelo excesso de gastos com as construções de ferrovias nas regiões da Mata e Sul de Minas, assinalando o descaso com a navegação fluvial que poderia trazer grandes benefícios para os moradores dessas duas regiões (LIMA, 1922).

O que fica evidente, portanto, é a existência de preocupação com o problema dos transportes – sua modernização e integração –, problema encarado na perspectiva das economias regionais e locais movidas por complexos imperativos que escapavam aos enquadramentos hegemônicos do modelo primário-exportador. No seio das elites políticas mineiras oitocentistas, havia quem pensava na formação de mercado interno integrado e na construção de inserção alternativa e independente das Minas Gerais. Nesse sentido, era crucial superar os limites dos transportes tradicionais (GOULART, 1959), romper isolamentos geográficos dos mercados regionais, diminuir custos de transporte e dinamizar a circulação de pessoas, informações e mercadorias.

Todavia, progressivamente, no decorrer da segunda metade do século XIX, a preocupação com a modernização dos transportes em Minas Gerais tornou-se tributária das exigências de integração ao mercado mundial postas pela expansão cafeeira. O crescimento da malha ferroviária mineira atendeu a interesses de frações das elites econômicas nacional e regional e, principalmente, interesses do capital internacional.

Para John Wirth (1982, p. 105), a “febre ferroviária” – “uma longa e custosa paixão pelo cavalo de aço” – produziria, em Minas Gerais, resultados mais nefastos do que efeitos positivos. Dessa forma, os três primeiros decênios do século passado assinalaram a vitória do ferroviário sobre a proposta de múltiplas modalidades de transporte debaixo da hegemonia das estradas de rodagem. Nas palavras de Marcelo Godoy e Lidiany Barbosa:

A modernização assente precipuamente em modelo ferroviário mostrou-se indissociável da vitória de padrão de desenvolvimento econômico que pavimentou inserção subordinada de Minas Gerais no mercado interno nacional e cingiu o estado a décadas de estagnação relativa combinada com hesitação quanto à forma de superação do quadro de perda de importância regional e atraso relativo frente a São Paulo (2007, p. 15).

Neste período, portanto, generosa política de concessões e empréstimos foi posta em prática pelas autoridades, que acreditavam na ferrovia como meio por excelência de promoção da colonização e do aproveitamento econômico de vastas partes de Minas Gerais (LANNA, 2005). No caso das fronteiras agrícolas, a ferrovia seria o “melhoramento primordial”, como apregoava a Mensagem de 1902 do Vice-Presidente do Estado ao Congresso Mineiro:

Lá [no norte e leste] estão, por assim dizer, estranhos à vida econômica e financeira do Estado, poderosos elementos e incalculáveis riquezas, esperando apenas meios de comunicação para entrar como importantes fatores de aumento da fortuna pública e particular. A uberdade inextinguível das terras fronteiras do Espírito Santo e a vizinhança em que se acham dos portos de mar asseguram a toda aquela zona um futuro, que, espero, não será remoto, cheio de vida e prosperidade, e ao Estado novas e abundantes fontes de renda, uma vez servidas por ferrovias (SENNA, 1902).

Então, entre as décadas de 1880 e 1930, predominou, entre as elites e autoridades brasileiras e mineiras, o discurso de que as ferrovias seriam prioritárias no desenvolvimento nacional, necessárias tanto para o processo de ampliação de fronteira quanto para assegurar a presença do Estado no interior (LIMA, 2009). Para os governos mineiros, as ferrovias deveriam manter tarifas baixas (o que reduzia a lucratividade potencial das empresas) e haveria necessidade de ferrovias públicas, principalmente

nas áreas do território mais atrasadas ou recém-povoadas. A ferrovia foi concebida como “um elo central para o progresso econômico, a segurança nacional e a integração territorial” (TOPIK, 1987, p. 149). Por conseguinte, praticamente desapareceu a referência à navegação fluvial, relegada a plano inferior na lista de prioridades dos governos.

No plano das políticas de transporte, os ventos mudaram novamente a partir dos anos 1930. As ferrovias, que tinham secundarizado a navegação fluvial, passaram, por sua vez, a perder espaço para as rodovias. As estradas de ferro, além de buscarem a autossustentação econômica, foram obrigadas a entrar em comparações de custo-benefício com as rodovias. Nas palavras de Maria Chambarelli de Oliveira:

As estradas de ferro de penetração são os primeiros pioneiros da civilização, mas a sua ação é lenta ou incompleta, se ela não se continuar pelas estradas de rodagem. A estrada de ferro não é mais hoje o único meio rápido de comunicação e não corresponde a todas as necessidades (...), precisa da colaboração rodoviária. Para isto devemos fazer estradas de rodagem interligando as estradas de ferro (OLIVEIRA, 1986, p. 75).

A União e os Estados rapidamente concederam prioridade para a expansão das estradas de rodagem e secundarizaram as ferrovias. O governo de Juscelino Kubitschek, tanto estadual quanto federal, é o marco incontestado dessa virada, mas esse processo pode ser remetido aos trabalhos da Comissão Mista Brasil-Estados Unidos (CMBEU), criada na Presidência de Eurico Gaspar Dutra.

A “febre rodoviária” tomou o lugar da “febre ferroviária”, e é contra este pano de fundo que a navegação fluvial nos rios do Sul de Minas deve ser analisada.

A NAVEGAÇÃO NO RIO GRANDE

As terras a Oeste de São João del Rei, banhadas pelo rio Grande, configuravam, na segunda metade do século XIX, um dos principais vetores da expansão agrícola na Província de Minas Gerais. Nesta vasta região, despontava o núcleo urbano de Formiga como ponto articulador dos negócios da lavoura e da pecuária, cujas vinculações comerciais com São João del Rei eram intensas (GRAÇA FILHO, 2002). Nessa zona, havia produção de cereais, fumo, cana-de-açúcar, algodão e gado, sendo

crescentes as exportações destinadas principalmente ao Rio de Janeiro. Por isso mesmo, o Rio Grande, canal natural de escoamento da produção das fazendas ribeirinhas, possuía trânsito expressivo de canoas e ajôjos impulsionados por varas e remos, com capacidade de carga de 200 a 500 arrobas.

Notícia dessa navegação no rio sul-mineiro é fornecida pelo Relatório do Coronel Joaquim Camillo Teixeira da Motta, de 1862, nos seguintes termos:

Está verificado, segundo os exames feitos pelo Engenheiro Júlio Borell Du Vernay, que o Rio Grande, mesmo na ocasião da mais rigorosa seca, é navegável em uma extensão de 40 léguas, desde a embocadura do Ribeirão Vermelho até a Cachoeira da Bocaina, sendo apenas necessário remover as madeiras, que caindo das margens costumam obstruí-lo. O pequeno comércio que atualmente se realiza neste rio é pelo mesmo rotineiro sistema empregado no Rio das Velhas. Estou informado que da Cachoeira da Bocaina em diante é impraticável a navegação pelas numerosas correntezas que existem, e que mui dificilmente se poderão remover (MINAS GERAIS, 1862, p. 24).

O Coronel Joaquim Motta reconhecia, então, que era preciso aproveitar melhor as águas do rio Grande para estimular a produção no Sudoeste mineiro. Mas isto requeria modernizar a navegação fluvial, o que envolvia a utilização de embarcações a vapor.

Graças ao movimento de canoas e ajôjos no Rio Grande, surgiu uma povoação localizada em ponto estratégico da rota fluvial, na barra do Ribeirão Vermelho, que logo se transformou em centro comercial que comandava o trânsito pelo Rio Grande. Diz a tradição que, no ano de 1886, o negociante Antônio Lúcio, vindo de Capetinga, aportou com alguns barcos na foz do Ribeirão Vermelho e aí inaugurou o “Porto Alegre”. Mais tarde, José Antônio de Almeida, negociante de São João del Rei, teria organizado a firma José Almeida & Laudares, montando pequeno vapor e uma lancha nos quais transportava mercadorias até Capetinga, servindo as localidades de Formiga, Campo Belo e Piumhi (IBGE, 1959). Mas foi somente na virada de 1880 para 1881 que teve início a navegação regular a vapor no rio Grande, quando o pequeno barco “Dr. Jorge” percorreu o trecho de 208 km entre a barra do Ribeirão Vermelho e a Cachoeira da Bocaina, em Capetinga (atual Santo Hilário, distrito de Piumhi). O vapor Dr. Jorge, construído nos Estados Unidos, por uma firma do Mississipi, fazia, então, uma viagem semanal

A navegação no Rio Grande e a denominada “seção fluvial” da EFOM receberam contribuição significativa das ações da Companhia Agrícola e Industrial Oeste de Minas. Esta empresa, fundada em 1891, propunha-se, conforme seus estatutos, a “promover a cultura da uva em São João del Rei, Tiradentes, Bom Sucesso, Lavras e Oliveira. (...) Fabricar vinho, álcool e vinagre (...). Cultivar mandioca e anileira (...). Explorar a indústria de cera e cerâmica” (A PÁTRIA MINEIRA, n. 97, 19 mar.1891). A Companhia atuou em toda área abrangida pela EFOM e contava com a promessa do governo de promover a imigração. De fato, ela fundou colônias agrícolas na região, nas quais trabalhou fundamentalmente com mão de obra de imigrantes. Com isso, ampliou a demanda de transporte de cargas e passageiros no curso do rio Grande (CAMPOS, 2005, p. 33).

A linha da “seção fluvial” da EFOM contava, em 1924, com os seguintes portos:

Tabela 1: Estações fluviais da linha do rio Grande – 1924

Designação	Categoria	Posição (km)	Data/inauguração
Rio Vermelho (Dr. Jorge)	2ª	0	Fevereiro 1883
Congonhal	3ª	60	1883
Ferreiros	3ª	90	1883
Jacaré	3ª	125	1883
Ozório	4ª	202	Maio 1924
Capetinga	4ª	208	1883

Fonte: Relatórios MVOP de 1911 (p. 34) e 1924 (p. 44).

Embora lacunares, as informações contidas nos relatórios do Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas (depois de 1909, simplesmente ministério da Viação e Obras Públicas) possibilitam obter um quadro do movimento da navegação no rio Grande. Sobre o trânsito de embarcações a vapor, os dados disponíveis estão reunidos na Tabela 2:

Tabela 2: Número de viagens e percursos no rio Grande – 1903-1927

Ano	Percurso total (km)	Vapores		Lanchas/batelões	
		km percorridos	viagens	km percorridos	viagens
1903	68.959	22.264	55	46.695	128
1904	71.710	22.534	54	49.176	132

1908	76.281	-	-	-	-
1911	91.144	-	-	-	-
1915	19.732	16.396	95	3.336	-
1923	67.090	21.101	-	45.989	-
1924	69.018	22.376	117	46.642	279
1926	70.571	22.090	110	48.481	293
1927	70.152	21.672	106	48.480	293

Fonte: Relatórios do MIVOP, vários anos.⁵

Ainda conforme os Relatórios do Ministério de Viação e Obras Públicas, o material flutuante da “seção fluvial” da EFOM variou consideravelmente, mas nunca esteve à altura das exigências de demanda e eficiência postas pelos territórios servidos pela navegação no rio Grande. Por isso, o Relatório de 1924 dizia sem meias palavras: “o movimento de cargas da navegação vem crescendo de ano para ano e a existência do material flutuante no serviço diminui com a retirada de batelões e vapores estragados pelo uso” (p. 60). Os números referentes ao material flutuante empregado pela “seção fluvial” da EFOM são apresentados na Tabela 3:

Tabela 3: Material flutuante da EFOM – 1890-1924

Ano	Vapores	Batelões/Lanchas	Bonde marítimo
1890	2	6	-
1905	5	8	-
1911	6	8	1
1915	5	9	1
1919	5	11	2
1924	5	13	-

Fonte: Relatórios do MVOP de 1905 (p. 204), 1911 (p. 36), 1915 (p. 30) e 1919 (p. 81).

⁵ BRASIL. Relatório apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo Ministro de Estado da Indústria, Viação e Obras Públicas Lauro Severiano Müller no ano de 1905. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1905, p. 208. Relatório do ano de 1909, volume II. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1910, p. 433. Relatório do ano de 1911. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1912, p. 28. Relatório do ano de 1915. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1917, p. 30-32. Relatório do ano de 1924. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1925, p. 60. Relatório do ano de 1927. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1930, p. 21-25.

Vale ressaltar alguns aspectos referentes às embarcações que circulavam na rota do rio Grande. O primeiro deles é o fato de que não houve crescimento do número de vapores e variação pequena do número de lanchas e batelões no período. Situação que indica, inequivocamente, que a EFOM, mais preocupada com a ampliação de seus negócios ferroviários, mostrou-se refratária a fazer investimentos vultosos na navegação a vapor.⁶ Por conseguinte, barcos antigos e desgastados pelo uso impuseram limites estreitos para o desenvolvimento do transporte fluvial na região. Outro aspecto digno de nota é que, dentre todos os barcos existentes, o número de embarcações operacionais era apenas fração do total. Em 1904, por exemplo, dos cinco vapores existentes, dois estavam em bom estado; das oito lanchas, somente duas estavam perfeitas.⁷ Em 1911, dos cinco vapores existentes, apenas dois estavam operando normalmente e, das oito lanchas, somente cinco estavam em serviço.⁸

De que tipo eram as embarcações da EFOM? Segundo Ricardo Resende Coimbra, os “gaiolas” e as chatas eram de aço galvanizado, alguns construídos pela firma norte-americana Aspinall & Jones (COIMBRA, 2009, p. 80). Os vapores transportavam, em média, 30 passageiros e mediam 24 m x 6 m x 1,2 m (de pontal), com uma roda na ré. As lanchas possuíam capacidade de carga de 12 toneladas e mediam 20 m x 4 m x 1,5 m (de pontal).⁹

O que transportavam os barcos da EFOM no rio Grande? A resposta é oferecida pela Tabela 4:

Tabela 4: Cargas transportadas no rio Grande – 1908

Mercadorias	Quantidade (kg)
Café	1.336.475
Açúcar	54.589
Tecidos	89.049

⁶ Enquanto a navegação no rio Grande não contou com subsídios governamentais, a EFOM teve garantia de juros em torno de 7% a.a. e subvenções quilométricas para realizar a ampliação dos trilhos, bem como isenções e facilidade de obtenção de empréstimos. Ver, Wirth (1982).

⁷ BRASIL. Relatório de 1905 do Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas, p. 203-204.

⁸ BRASIL. Relatório de 1911 do Ministério da Viação e Obras Públicas, p. 36.

⁹ BRASIL. Relatório de 1905 do Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas, p. 203-204.

Algodão	47.895
Fumo	3.932
Cereais	793.513
Aguardente	14.734
Couros	4.880
Sal	691.694
Diversas	561.880

Fonte: Relatório do ano de 1909 do MIVOP, volume II, p. 436.

As cifras relativas ao movimento de passageiros e mercadorias na “seção fluvial” da EFOM são as seguintes:

Tabela 5: Movimento de passageiros e cargas no Rio Grande – 1907-1927

Ano	Passageiros	Mercadorias (t)	Animais
1907	-	4.781,8	-
1908	741	3.598,6	314
1911	4.018	7.450,3	1.218
1927	4.352	7.132,0	-

Fonte: Relatórios dos anos 1909, 1911 e 1927 do MVOP.

Os últimos números sugerem que a “seção fluvial” da EFOM enfrentava tendência de estagnação do seu movimento nos anos 1920, explicável em razão, de um lado, das dificuldades operacionais das embarcações e, de outro lado, da expansão dos trilhos na direção do Triângulo Mineiro, criando concorrência com a navegação a vapor.

Há pouquíssimos dados sobre receita e despesa da “seção fluvial” da EFOM. Em 1904, a receita do tráfego fluvial foi de 76:429\$450 réis, a despesa de 66:438\$927, de modo que o saldo ficou em 9:990\$523 réis. Em 1909, o saldo da navegação a vapor ficou em 2:454\$000 réis.¹⁰ Por causa dos fatores citados anteriormente, pode-se presumir que este braço da EFOM deve ter produzido saldos negativos na parte final da década de 1920.

O ano de 1931 assinala uma reviravolta na navegação a vapor no rio Grande, por conta de uma decisão política: o contrato de arrendamento entre os governos federal e estadual, que criou a Rede Mineira de Viação (RMV). As tratativas obrigaram a EFOM, que integraria a RMV, a passar a exploração da navegação fluvial para o setor

¹⁰ BRASIL. *Relatórios* dos anos de 1905 (p. 212) e 1909 (volume II, p. 433) do Mivop.

privado. De uma hora para outra, no contexto adverso da crise internacional e do efeito de concorrência provocado pela própria expansão das linhas da EFOM, capitais particulares foram chamados a assumir os vapores, lanchas e batelões que circulavam pelo rio Grande. A firma Coutinho & Filhos tomou a si esta tarefa, precariamente, no período 1931-1939. Após a Segunda Guerra, o transporte de cargas e passageiros retornou sob a administração da empresa Navegação Fluvial do Rio Grande Ltda., cujas atividades encerraram-se em agosto de 1955. Chegara ao fim a navegação a vapor no rio Grande.

A NAVEGAÇÃO NO RIO SAPUCAÍ

As águas do rio Sapucaí também tiveram papel destacado no transporte e integração de localidades do Sudoeste mineiro. As primeiras referências à exploração econômica do rio Sapucaí aparecem em relatórios do governo provincial mineiro no início da década de 1860. Em 1862, o Coronel Joaquim C. T. da Motta escreveu:

Tenho notícia de que o rio Sapucaí já foi explorado pelo Senador José Bento Leite Ferreira de Mello e pelo Dr. João Cândido de Deus e Silva, mas que infelizmente perdera-se a descrição por eles confeccionada. Entretanto consta-me que a navegação não é muito difícil até a embocadura no Rio Grande, havendo apenas 2 ou 3 pequenas cachoeiras que facilmente se poderão destruir (MINAS GERAIS, 1862, p. 25).

Dois anos depois, o Conselheiro João Crispiniano Soares informava o Dr. Fidelis de Andrade Botelho que o trânsito de pequenas embarcações nos leitos dos rios Sapucaí e Verde possuía algum significado. Conforme o Conselheiro:

A navegação dos rios Verde e Sapucaí, segundo um documento de pessoa habilitada que tenho à vista, não é, como outras, um problema ou um projeto quimérico, mas sim um fato consumado, visto como é já praticada desde a barra do Sapucaí até a estação da estrada de ferro no Pirai em uma extensão de quase 80 léguas, com a única exceção de 8 léguas na estrada do Picu pela qual se transpõe a serra da Mantiqueira (MINAS GERAIS, 1864, p. 24).

Já começava a despontar na região o interesse de empregar capitais em negócios modernos de transporte fluvial. Disso dá conta o

Conselheiro João Crispiniano Soares, ao informar que pedira esclarecimentos ao Dr. João Capistrano Ribeiro Alkmim sobre uma sociedade que se constituía com a finalidade de navegar o rio Verde, desde a cidade de Três Pontas até o Capivari, empresa que o Conselheiro julgava prometer grandes benefícios ao Sul de Minas (MINAS GERAIS, 1864, p. 24). Entretanto, até este momento, as águas dos rios Sapucaí e Verde recebiam tráfego de canoas de curta distância, que serviam para distribuir mercadorias e passageiros entre localidades próximas. Movimento pequeno que se estendeu no rio Verde, principal afluente do Sapucaí, até os anos 1950, realizado por canoas rústicas impulsionadas por barqueiros munidos de varas de madeira. Deste trânsito miúdo de canoas ainda há moradores da barranca do rio que se recordam:

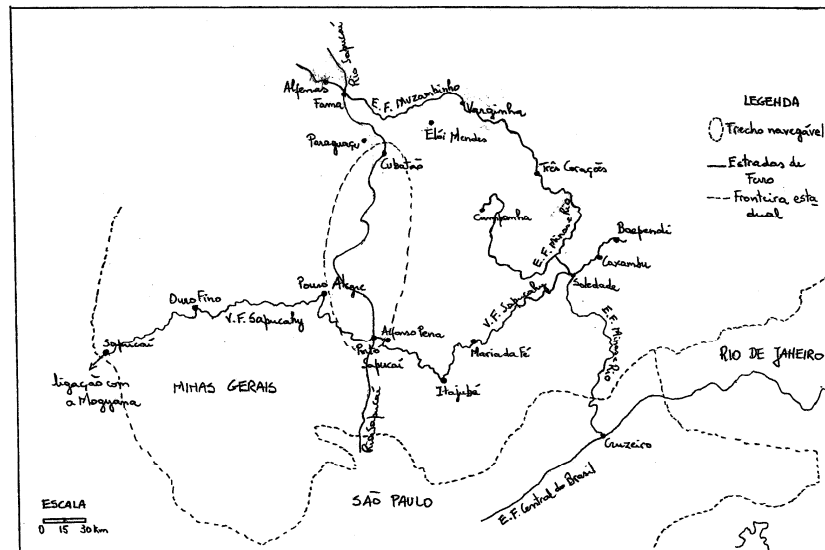
O Rio Verde antigamente era maior, mais largo. Tinha canoa subindo e descendo, servindo o povo da beira do rio. Transportava gente, milho, arroz, feijão e os mascates que iam atender sua freguesia. Havia também a balsa para atravessar de um lado para outro, aqui em Flora. A balsa antigamente era tocada no bambu. Teve uma vez uma balsazinha aí, ela tombou lá do outro lado e jogou muita gente no rio. Existia em Flora um barqueiro só, o José Cunha.¹¹

No ano de 1890, em 06 de dezembro, foi celebrado contrato entre o governo mineiro e o Dr. Randolpho Augusto de Oliveira Fabrino, Juiz de Direito e de órfãos no Termo de Carmo do Rio Claro, para a navegação a vapor dos rios Verde e Sapucaí desde o Salto até Carrito, com privilégio de dez anos. Este contrato representa um ponto de virada na exploração destes rios (MINAS GERAIS, 1892). Por volta de 1892, como desdobramento da iniciativa do Dr. Randolpho Fabrino, surgiu no rio Sapucaí o primeiro vapor, denominado Guapy – uma embarcação com força de oito cavalos, 3,5 palmos de calado e velocidade de 10 milhas por hora (REZENDE, s.l, s.d., p.37). A partir desta época, barcas e vapores passaram a levar para localidades ribeirinhas artigos manufaturados – principalmente tecidos, armarinhos, calçados, bebidas, remédios, ferragens, querosene, além de sal –, oriundos do Rio de Janeiro e de São Paulo, recolhidos em determinadas estações ferroviárias. E a escoar as produções locais de cereais, fumo, laticínios, rapadura, aguardente, toucinho, madeira.

¹¹ Depoimento de Lázaro Augusto Pereira, pequeno produtor rural aposentado, 74 anos de idade, morador de Flora. Entrevista realizada pelo autor, em 04 de abril de 2010. 1 fita cassete. 60 min.

Cabe fazer um parêntesis sobre as ferrovias sul-mineiras. A mais antiga delas foi a Minas and Rio Railway Company, de concessão de 1874 e inaugurada em 1884. Esta ferrovia, de capital inglês, partia de Cruzeiro, no Vale do Paraíba paulista, e atingia Três Corações, em uma extensão de 170 km. Em 1888 surgiu a Viação Férrea Sapucahy e, logo depois, a Estrada de Ferro Muzambinho. Estas duas ferrovias, formadas por capitais de fazendeiros e comerciantes sul-mineiros, corriam quase paralelas, ligando várias cidades da região, e eram tributárias da Minas and Rio. Todas elas foram criadas para atender ao mercado de abastecimento interno. Com o passar dos anos, essas companhias transportaram quantidades crescentes de café, mas o principal item por elas exportado foi o gado vacum até 1909 (SILVA, 2010).

MAPA 3 - TRECHO NAVEGÁVEL NO ALTO SAPUCAÍ (1910)



Fonte: <http://www.brazilia.gov.br> (Adaptação do autor)

Na verdade, a partir da década de 1890, dois trechos distintos do rio Sapucaí tiveram navegação a vapor regular. O primeiro trecho se estendia de Santa Rita do Sapucaí à localidade de Cubatão (Paraguaçu), abaixo de Poço Fundo. Em 1910, teve início a navegação subsidiada pelo Estado nesta linha, a cargo da Viação Férrea Sapucaí (COIMBRA, 2009,

p. 34).¹² Esta empresa inaugurou, em novembro de 1910, uma estação ferroviária nas margens do rio, denominada “Porto Sapucaí”, no atual município de Santa Rita do Sapucaí, com a finalidade de integrar o transporte ferroviário com o transporte fluvial realizado no curso superior do rio (Mapa 3). Junto dela partia o barco a vapor – o “Vesúvio” – que fazia o transporte de cargas e passageiros entre a localidade e Cubatão.

Na década de 1920, a linha Porto Sapucaí – Cubatão, perfazendo extensão de 160 km, era feita por dois vapores, o “Wenceslau Braz” e o “Júlio Bueno”, em tráfego mútuo com a Rede Sul Mineira (MINAS GERAIS, 1923, p. 176-177). O *Guia Levi* de fevereiro de 1932 menciona esta rota e traz o horário do barco. A embarcação saía de Porto Sapucaí nas quartas e chegava em Cubatão às quintas, atracando de volta em Porto Sapucaí aos sábados. Os pernoites aconteciam em Volta Grande. Conforme o *Guia Levi*, os pontos da referida viagem e os preços das passagens eram os seguintes:

Tabela 6: Linha Fluvial Porto Sapucaí – Cubatão (1932)

Portos	Km	Ida	Ida/Volta
Porto Sapucaí	-	-	-
Chiarini	-	4\$200	-
Beraldo	45	6\$500	10\$100
Volta Grande	66	9\$600	14\$800
Santa Clara	75	10\$900	16\$700
Santa Bárbara	80	11\$500	17\$800
Ouro Fala	98	14\$100	21\$800
Santa Maria	102	14\$700	22\$700
Poço Feio	120	16\$900	26\$300
Paredes	135	18\$900	29\$200
Lagoa dos Patos	148	20\$600	31\$800
Cubatão	160	22\$100	34\$200

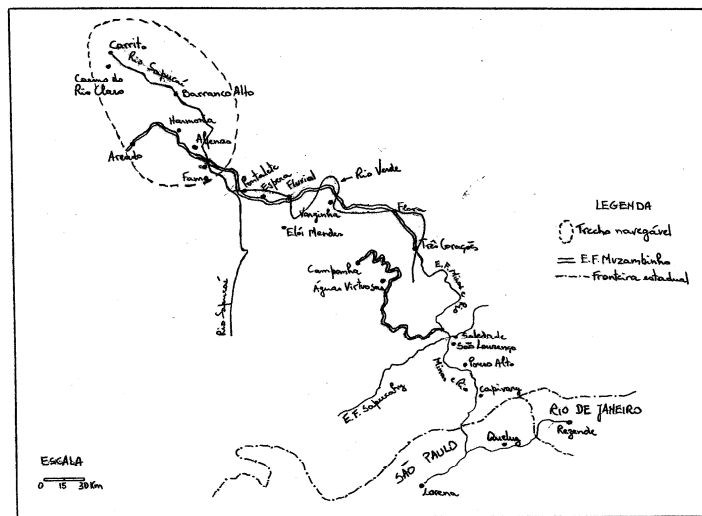
Fonte: Guia Levi, fevereiro de 1932.

À medida que, nas décadas de 1910 e 1920, os trilhos chegaram a diversas cidades próximas às bordas das zonas banhadas pelos rios Cabo

¹² A linha principal desta Companhia, com extensão de 270 km, ligava Soledade de Minas (onde havia entroncamento com a EF Minas-Rio) a Sapucaí (alcançada em 1897), passando por Itajubá (1891), Pouso Alegre (1895). Em Sapucaí, a Companhia Mogiana de Estradas de Ferro chegou em 1898, com linha vindo de Mogi Mirim e Itapira.

Verde, Cervo e Capivari, como Alfenas, São Gonçalo do Sapucaí e Machado, eles atraíram passageiros e cargas para os trens, fazendo declinar a demanda pela navegação a vapor em localidades como Poço Fundo, Espírito Santo do Dourado, Silvianópolis, Turvolândia, Campestre e São Pedro de Caldas.¹³ A falta de investimento da Rede Sul Mineira na manutenção e modernização dos vapores e barcas contribuiu também para este declínio.¹⁴ Dessa forma, já no início da Era Vargas, em 1933, havia cessada a operação do “Wenceslau Braz” no curso superior do rio Sapucaí. Vale ressaltar que o descaso de empresas ferroviárias com suas denominadas “seções fluviais” ocorreu em diversas partes do Brasil.¹⁵

MAPA 4 – TRECHO NAVEGÁVEL NO BAIXO SAPUCAÍ (1900)



Fonte: <http://efco.brazilia.gov.br> (Adaptação do autor)

¹³ A paulista Companhia Estrada de Ferro Mogiana, que alcançou Poços de Caldas (1886), Guaxupé (1904) e o Triângulo Mineiro, absorveu boa parte do movimento comercial do Sul de Minas, especialmente de gado, café e sal, competindo com as estradas de ferro sul-mineiras e com suas seções fluviais.

¹⁴ Conforme Coimbra (2009, p. 36), decreto federal de 1910 criou a Rede Sul Mineira, que agregou a EF Minas-Rio, EF Muzambinho e a EF Sapucaí.

¹⁵ Um caso bem estudado é o da Companhia de Navegação Fluvial a Vapor Itajahy-Blumenau, incorporada em 1909 pela Estrada de Ferro Santa Catarina (GOULARTI FILHO, 2009).

A outra linha de navegação a vapor no rio Sapucaí, cuja extensão Norte-Sul era de 105 km, partia da estação de Fama (no ramal Varginha-Jureia da Estrada de Ferro Muzambinho) e alcançava Porto Carrito, em Carmo do Rio Claro (Mapa 4). Este era o trecho de atuação da Empresa de Navegação do rio Sapucaí, fundada pelo Dr. Buarque de Macedo, em 1900. Em 1905, a empresa foi adquirida pelo Dr. Francisco A. C. de Araújo Feio. O pequeno vapor “Júpiter” foi a principal embarcação da empresa por alguns anos. Na década de 1920, foi construído outro vapor mais moderno (HORVÁTH, 2008, p. 50). Em 1924, uma empresa concorrente começou a operar nesse mesmo trecho: a Companhia Viação Fluvial do rio Sapucaí, criada pelo Dr. Epiphânio Magalhães de Macedo, advogado em Carmo do Rio Claro.¹⁶ Esta empresa operava o vapor “Sapucaí”.

Na virada dos anos 1920 para os anos 1930, o movimento de vapores e barcas entre Fama e Carrito era bastante considerável, como demonstra a fala do Presidente Antônio Carlos Ribeiro de Andrada ao Congresso Mineiro. A referida Mensagem assinala a atuação das duas companhias citadas anteriormente, a Sociedade Anônima Viação Fluvial do rio Sapucaí e a Empresa de Navegação do rio Sapucaí, esta última de propriedade de Maria José Lacerda de Araújo Feio.¹⁷ As duas empresas serviram em dias alternados aos municípios de Alfenas, Dolores de Boa Esperança, Campos Gerais, Carmo do Rio Claro e parte do município de Guapé.

O fato da Empresa de Navegação do rio Sapucaí ter sido autorizada, pelo Decreto n. 9.285, de 31 de dezembro de 1929, a adotar regulamento, classificação de mercadorias e taxas que valiam para as ferrovias, é indicador de sua melhor performance.¹⁸ Já o serviço feito pela Sociedade Anônima Viação Fluvial estaria deficiente, porque não fora terminada ainda a montagem do navio adquirido pela mesma dos Prado Peixoto & Companhia. A concordata dos armadores impediu o

¹⁶ As Mensagens presidenciais mineiras de 1924 e 1925 mencionam explicitamente a operação da Viação Fluvial do rio Sapucaí.

¹⁷ Dona Maria José Lacerda de Araújo era viúva do Dr. Francisco A. C. de Araújo Feio, engenheiro civil e cafeeiro paulista, ex-superintendente interino da empresa arrendatária da EF Sapucaí. Em 1911, Francisco Feio integrava como suplente o Conselho Fiscal da Companhia Indústria e Viação Férrea de São Paulo, presidida pelo Dr. Henrique Santos Dumont e na qual o Dr. André Gustavo Paulo de Frontin figurava como diretor. Conforme Ata da Assembleia Geral de Constituição Definitiva da referida companhia, publicada no Diário Oficial da União em 22 de fevereiro de 1911, p. 39-40.

¹⁸ Mensagem do Presidente do Estado Antônio Carlos Ribeiro de Andrada, 1930, p. 268.

recebimento pela empresa de Carmo do Rio Claro da embarcação completamente montada. À vista disso, a própria Viação Fluvial do rio Sapucaí tentava finalizar a montagem do vapor na cidade. Por isso, a empresa foi compelida a fazer os transportes em barcas à vara.¹⁹

As agruras da Viação Fluvial do rio Sapucaí, extinta em 1933, indicam as principais dificuldades que a navegação a vapor enfrentou nas bacias do Sul de Minas.²⁰ As empresas do setor sofriam com a falta de mão de obra qualificada, atrasos no recebimento de equipamentos, peças e insumos, bem como das verbas públicas referentes ao pagamento de subsídios e serviços prestados em função das requisições governamentais. Outros fatores que prejudicaram o desenvolvimento das empresas de navegação foram as variações anuais do nível de água nos canais dos rios, o baixo conforto que as embarcações ofereciam aos passageiros, os custos de baldeação das cargas nos portos em que havia conexão com as linhas férreas e até mesmo a relativa lentidão das viagens. Convém ressaltar ainda que as companhias de navegação do Sapucaí não contaram nem com garantias de juros de 8% sobre o capital empregado nem com a regalia de pacote, facilidades concedidas pelo governo a diversas empresas do setor fundadas no Brasil no período 1840-1880.

Qual era o volume do trânsito de mercadorias e passageiros nos vapores do rio Sapucaí? Que cifras eram movimentadas nos serviços de navegação nesse rio? Os dados existentes sobre isso são muito esparsos e lacunares. Para o rio Sapucaí não se tem documentos na quantidade dos que existem para a navegação no rio Grande. De qualquer modo, pode-se ter ideia do significado econômico regional dos vapores do Sapucaí por meio da *Mensagem de 1930*. Nesse documento, informa-se que, em 1929, foram feitas 111 viagens redondas entre Fama e Carrito, com o percurso total de 23.320 km, transportando-se 881 passageiros, 137.498 kg de encomendas e 2.675.609 kg de mercadorias como carga, movimento que resultou na arrecadação de 272:164\$000 réis e saldo de 152:482\$500 réis. Para efeito de comparação, no mesmo ano, os vapores que operavam no trecho mineiro do rio São Francisco transportaram 9.266 pessoas e

¹⁹ Mensagem do Presidente do Estado Antônio Carlos Ribeiro de Andrada, 1930, p. 269.

²⁰ Conforme Coimbra (2009, p. 83), a crise da Viação Fluvial do Sapucaí teria motivado, em fevereiro de 1931, o Prefeito de Carmo do Rio Claro, Pedro Augusto Corrêa, ao enviar o ofício ao Presidente de Minas Olegário Dias Maciel pedindo que as duas companhias de navegação fossem encampadas pelo Estado e ligadas à Rede Mineira de Viação. Porém, a RMV recusou a proposta, alegando que haveria dispersão de seus recursos, sem resultados compensadores.

5.416.936 kg de cargas, arrecadaram 1.015:693\$315 réis e renderam para os cofres do Estado 79:476\$972 réis.²¹

O movimento financeiro conjunto das empresas de navegação do Sapucaí, exercício de 1929, é exposto na *Mensagem de 1930* e pode ser lido na Tabela 7:

Tabela 7: Movimento financeiro da navegação no Sapucaí (1929)

Receita e despesa	Valor
Renda própria do tráfego (total)	126:866\$400
Passagens	4:676\$300
Encomendas	10:550\$800
Cargas	106:165\$000
Requisições do governo estadual	613\$000
Requisições do governo federal	4:860\$700
Arrecadação por conta de terceiros	145:297\$600
Tráfego mútuo	117:158\$000
Impostos do Estado	25:542\$100
Impostos Federais	2:597\$500
Despesa total realizada	119:681\$500
Saldo	152:482\$500

Fonte: *Mensagem de 1930*, p. 264-265.

No período entre os anos 1920 e 1940, auge da navegação no referido trecho, os vapores da Empresa de Navegação do rio Sapucaí partiam às segundas, quintas e sextas para Carrito, às 6h. E voltavam de Carrito para Fama nas terças e sextas, também zarpando às 6h. O Guia Levi de 1932 traz a relação dos portos e dos preços de passagens nessa linha:

Tabela 8: Linha Fluvial Fama – Carrito (1932)

Portos	Km	Preço
Fama	-	-
Amoras	18	2\$000
Cabo Verde	36	4\$000
Barranco Alto	48	5\$000
Azevedo	51	5\$000
Correnteza	57	6\$000
Águas Verdes	67	7\$000

²¹ *Mensagem do Presidente Antônio Carlos Ribeiro de Andrada*, 1930, p. 264-265.

Santa Rosa	72	7\$000
Ponte	87	8\$000
Tromba	96	9\$000
Carrito	105	10\$000

Fonte: *Guia Levi* de fevereiro de 1932.

Após a extinção da Viação Fluvial do rio Sapucaí, persistiram três vapores no tráfego entre os portos de Carrito e Fama. Vapores tipo “gaiolas” com capacidade de 20 passageiros e 30 toneladas de carga, aproximadamente, com cabines no centro divididas em duas dependências: uma maior para acomodar os passageiros, e outra menor que recebia a cozinha, o posto do piloto, o dormitório do chefe e os sanitários. A tripulação dos vapores do Sapucaí era normalmente composta por nove pessoas: piloto, maquinista, foguista, graxeiro e cinco marinheiros, que faziam embarque e desembarque de carga (BERALDO, 1996).

Embora a “febre das rodovias”, tão característica do pós-guerra (e, particularmente, dos governos estadual e federal de Juscelino Kubitschek), trouxesse nova concorrência para a navegação fluvial, os vapores continuaram presentes no cotidiano das populações ribeirinhas do Sapucaí até a virada dos anos 1950 para os anos 1960. As lembranças de antigos moradores de Alfenas e Fama conservam vivos os sons dos apitos e das rodas de popa dos vapores, como se vê nos depoimentos seguintes:

Eu nasci em Poço Fundo, no ano de 1943. Com dois anos de idade, minha família mudou para Carmo do Rio Claro. Meu pai tinha gado, plantava, tirava leite, fazia de tudo. Eu fiquei em Carmo até completar quinze anos, quando eu vim para Alfenas. Lá em Carmo, eu vi os vapores que circulavam para Fama. Era tipo balsa, mas diferente da balsa que tem hoje no lago de Furnas. Andei nos vapores, mas só ali pertinho de onde morava a minha família. Itaci, Carrito, Porto Belo, nunca viajei de vapor para Fama. Quando mudei para Fama, em 1968, não tinha mais vapor.²²

O ano em que cheguei a Alfenas foi 1951. Vim fazer um serviço de estudo de retificação do Rio Cabo Verde que, no período das chuvas, transbordava com força e causava

²² Depoimento de Ilma Luiza Generosa Alexandre (67 anos de idade, moradora de Alfenas, funcionária municipal aposentada), colhido pelo autor em 08 de abril de 2010. 1 fita cassete. 60 min.

prejuízos com as enchentes. Na época ainda havia navegação no Rio Sapucaí, passando por Barranco Alto, Fama e Carmo do Rio Claro. Eram barcos a vapor antigos, desgastados mesmo, que transportavam carga e gente. Diziam que o movimento estava menor do que no passado.²³

Paradoxalmente, o golpe de morte na navegação a vapor no rio Sapucaí foi desferido pelo projeto hidrelétrico de Furnas e não pelas rodovias, até porque a região continuava com poucas e péssimas estradas de terra. No momento em que se formou o enorme reservatório de Furnas, em 1963, os vapores cessaram completamente. A razão disso foi a perda do modal ferroviário. Os trens que percorriam o ramal Varginha – Jureia foram suprimidos em 1964, porque diversos trechos da antiga linha ficaram submersos. Dezesete metros de água cobriram as estações de Fama e Pontalete. Também foram cobertas as estações de Espera e Josino de Brito. Por conseguinte, o trânsito de pequenos e antigos “gaiolas” no rio Sapucaí, sem ter como entregar ou receber passageiros e cargas das “maria-fumaças”, perdeu inteiramente seu já declinante sentido econômico.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

No *Almanach Sul Mineiro*, Bernardo Saturnino da Veiga escreveu: “As terras que compõem o distrito da cidade de Itajubá são férteis, como todas do vale do Sapucaí, rio que banha a povoação e em que ela deposita grandes esperanças, pois da sua navegação a vapor provirão para todo o município grandes vantagens” (1874, p. 97).

As expectativas do jornalista de Campanha relativas à navegação fluvial a vapor definitivamente não se cumpriram. Não porque o Sul de Minas não tenha se desenvolvido, mas porque a contribuição das empresas de navegação que atuaram nas águas dos rios Grande e Sapucaí, ao fim e ao cabo, mostrou-se limitada.

Evidentemente, a navegação a vapor no Sul de Minas representou enorme avanço em relação ao ir e vir de canoas e balsas rústicas impulsionadas por varas. Por outro lado, para zonas agrícolas que não possuíam acumulação de capital suficiente para construir ferrovias, caso

²³ Depoimento de Normando Trindade de Moraes (73 anos de idade, morador de Alfenas, ex-topógrafo e engenheiro de Furnas), colhido pelo autor em 05 de julho de 2010. 1 fita cassete. 60 min.

de parte das terras do Sudoeste mineiro drenadas pelos rios Grande e Sapucaí, a criação de companhias de navegação capazes de levar passageiros e cargas até estações ferroviárias ou pontas de trilho era a solução mais viável. Por isso, o transporte intermodal sul-mineiro na virada do século XIX para o século XX parecia apropriado para elevar os ganhos econômicos e sociais no denominado “Planalto de Minas”. Afinal, a integração da navegação fluvial com a ferrovia – respectivamente, a EFOM e a RSM – garantiu o escoamento da produção de dezenas de municípios, colocando-os em contato com os principais mercados brasileiros e portos de exportação.

Entretanto, se não há exagero em dizer que os “gaiolas” do Sul de Minas, articulados às “marias-fumaças”, constituíram face bem visível da formação de uma economia capitalista na região, deve-se também reconhecer que as empresas de navegação fluvial tiveram pequeno desenvolvimento. No caso da “seção fluvial” da EFOM, cujos vapores, lanchas e chatas navegaram no rio Grande, o trem substituiu a embarcação. Na estratégia da companhia ferroviária, investir na linha fluvial de Ribeirão Vermelho a Capetinga, ampliá-la a jusante da Cachoeira da Bocaina (em direção a Passos e Sacramento) e modernizar continuamente o material flutuante representava dispersão de recursos financeiros e administrativos. Como aconteceu com a Companhia Paulista de Estradas de Ferro (que, em 1903, extinguiu a navegação no rio Mogi-Guaçu, entre Porto Ferreira e Pontal) e a Estrada de Ferro Santa Catarina (que, em 1954, desativaria por completo a navegação no rio Itajaí-Açu), a EFOM pensou valer mais a pena construir ramal ferroviário acompanhando o rio Grande até Formiga, e de lá para o Triângulo Mineiro e Goiás, do que incrementar sua “seção fluvial”.

Já no caso do rio Sapucaí, em que atuaram pequenas companhias privadas de navegação, sem garantias e regalias governamentais, o desenvolvimento dessas empresas ficou limitado por sua baixa capacidade de investimento, desenhando-se, portanto, uma trajetória de lento declínio do serviço dos vapores. O advento da brusca ruptura da conexão ferroviária, provocada pela formação do reservatório da hidrelétrica de Furnas, fez cessar o trânsito de vapores nas águas então represadas do Sapucaí.

Hoje, ironicamente, o Sul de Minas acompanha, resabiado, notícias de que a “hidrovia do lago de Furnas está saindo do campo das conversas e partindo para a prática, tanto que já existe até uma data prevista para que o trecho entre Formiga e Alfenas esteja funcionando: 2014” (FOLHA DO LAGO, n. 57, 03 jul. 2010, p. 3). Pode ser que o

boom dos biocombustíveis na região ofereça plausibilidade à proposta, mas é o caso de se perguntar: O Brasil está realmente curado da “febre rodoviária”? E quais são as estruturas ferroviárias modernas que se ligarão a esta hidrovia, dando-lhe viabilidade econômica efetiva?

REFERÊNCIAS

- BERALDO, Ana Maria. *Sapucai, o caminho das águas*. Pouso Alegre: Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras Eugênio Pacelli, 1996.
- CAMPOS, Bruno Nascimento. *Marcas de uma ferrovia: a Estrada de Ferro Oeste de Minas em São João del Rei (1877-1915)*. São João del Rei, 2005. Monografia (Bacharelado em História) – UFSJ, 2005.
- COIMBRA, Ricardo Resende. *Uma viagem pelos trilhos da Centro Oeste: 120 anos de história ferroviária*. São Lourenço: Novo Mundo Gráfica e Editora, 2009.
- COSTA, Firmino. *Boletim Quinzenal do Grupo Escolar de Lavras*. Ano 2, n. 29, 01 set. 1908.
- GODOY, Marcelo Magalhães; BARBOSA, Lidiany Silva. *Uma outra modernização: transportes em uma província não-exportadora – Minas Gerais, 1850-1870*. Belo Horizonte: UFMG/Cedeplar, 2007.
- GOULART, José Alípio. *Meios e instrumentos de transportes no interior do Brasil*. Rio de Janeiro: MEC, Serviço de Documentação, Departamento de Imprensa Oficial, 1959.
- GOULARTI FILHO, Alcides. Navegação fluvial a vapor em Santa Catarina e o desempenho da Companhia de Navegação Fluvial a Vapor Itajahy-Blumenau. *Revista Esboços*. Florianópolis, v. 16, n. 21, p. 159-180, 2009.
- GRAÇA FILHO, Afonso de Alencastro. *A princesa do oeste e o mito da decadência de Minas Gerais*. São Paulo: Annablume, 2002.
- HORVÁTH, Eugen Emmerich. *Carmo do Rio Claro*. Carmo do Rio Claro: O Artesanal, 2008.
- IBGE. Verbete Ribeirão Vermelho. *Enciclopédia dos Municípios Brasileiros*. Rio de Janeiro, v. XXVIII, 1959.
- IGLÉSIAS, Francisco. *Política econômica do governo provincial mineiro, 1835-1889*. Rio de Janeiro: Instituto Nacional do Livro, 1958.
- LANNA, Ana Lúcia Duarte. Ferrovias no Brasil 1870-1920. *História Econômica e História de Empresas*. São Paulo, v. 8, n. 1, p. 7-40, 2005.

LIMA, Mário de (org.). *Coletânea de autores mineiros*. Belo Horizonte: Imprensa Oficial, 1922.

LIMA, Pablo Luiz de Oliveira. *Ferrovia, sociedade e cultura, 1850-1930*. Belo Horizonte: Argvmentvm, 2009.

MINAS GERAIS. *Relatório à Assembleia Legislativa Provincial de Minas Gerais apresentou, no ato de abertura da sessão ordinária de 1862, o Coronel Joaquim Camillo Teixeira da Motta, terceiro Vice-Presidente da mesma província*. Ouro Preto: Typ. Provincial, 1862.

MINAS GERAIS. *Relatório que à Assembleia Legislativa Provincial de Minas Gerais apresentou, no ato da abertura da sessão ordinária de 1862, o Coronel Joaquim Camillo Teixeira da Motta, terceiro Vice-Presidente da mesma província*. Ouro Preto: Typ. Provincial, 1862.

MINAS GERAIS. *Relatório que ao Ilm^o. e Exm^o. Sr. Dr. Fidelis de Andrade Botelho, 4^o Vice-Presidente da Província de Minas Gerais, apresentou no ato de passar a administração, em 2 de abril de 1864, o Conselheiro João Crispiniano Soares*. Ouro Preto: Typ. do Minas Gerais, 1864.

MINAS GERAIS. *Relatório do Ex-Presidente Antônio Augusto de Lima, de 15 de junho de 1891, apresentado ao Ex. Sr. Dr. José Cesário de Faria Alvim, Presidente do Estado de Minas Gerais*. Ouro Preto: Typ. de J. F. de Paula Castro, 1892.

MINAS GERAIS. *Mensagem do Presidente Raul Soares de Moura, em 14 de junho de 1923, ao Congresso Mineiro, lida na abertura de sua 1^a sessão ordinária da 9^a legislatura*. Belo Horizonte: Imprensa Oficial, 1923.

OLIVEIRA, Maria Chambarelli. *Achegas à história do rodoviarismo no Brasil*. Rio de Janeiro: Memórias futuras, 1986.

PAULA, João Antônio de. O mercado e o mercado interno no Brasil: conceito e história. *História Econômica e História de Empresas*. São Paulo, v. 5, n. 1, p. 7-39, 2002.

PIMENTA, Demerval José. *Caminhos de Minas Gerais*. Belo Horizonte: Imprensa Oficial, 1971.

REZENDE, Roberto Leonel de. *Rudimentos históricos do município de São Gonçalo*. s.l. s.d.

SAES, Flávio A. M. de. *A grande empresa de serviços públicos na economia cafeeira, 1850-1930*. São Paulo: Hucitec, 1986.

SENA, Joaquim Cândido da Costa. *Mensagem dirigida pelo Vice-Presidente do Estado, Dr. Joaquim Cândido da Costa Sena, ao Congresso Mineiro em sua quarta sessão ordinária da terceira legislatura no ano de 1902*. Belo Horizonte: Imprensa Oficial do Estado de Minas Gerais, 1902.

SILVA, Marcel Pereira da. Tem café nesse trem? As ferrovias no Sul de Minas Gerais (1874-1910). *Anais eletrônicos do XVII Encontro Regional de História de Minas Gerais*. Uberlândia, 2010.

TOPIK, Steven. *A presença do Estado na economia política do Brasil de 1889 a 1930*. Rio de Janeiro: Record, 1987.

VEIGA, Bernardo Saturnino da. *Almanach Sul Mineiro para o ano de 1874*. Campanha: Thypographia do Monitor Sul Mineiro, 1874.

WIRTH, John D. *O fiel da balança: Minas Gerais na federação brasileira, 1889-1930*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1982.

