



MOGIANA NA POÇOS DE CALDAS IMPERIAL

Juliana de Oliveira Flausino¹

Rubens Fernandes Júnior²

RESUMO: Este artigo apresenta uma pesquisa sobre a Companhia Mogiana de Estradas de Ferro e Navegação no período de sua formação (Império Brasileiro), abrangendo-a em seu aspecto geral, mas com foco nas especificidades funcionais e na modificação geográfica que a linha férrea propiciou à cidade de Poços de Caldas, localizada em Minas Gerais.

PALAVRAS-CHAVE: Companhia Mogiana de Estradas de Ferro e Navegação, Poços de Caldas, Águas sulfurosas, turismo e modificações geográficas.

INTRODUÇÃO

Este trabalho visa sintetizar os principais aspectos da funcionalidade da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro e Navegação, construída durante o Segundo Reinado do Império Brasileiro e diretamente ligada à cafeicultura, assim como evidenciar as particularidades da Mogiana na cidade de Poços de Caldas neste descrito período. Pretende-se trazer uma discussão histórico-geográfica, tendo como parâmetro a Geografia Humana.

¹ Graduanda em Licenciatura em Geografia no Instituto Federal do Sul de Minas Gerais - Câmpus Poços de Caldas.

² Graduando em Licenciatura em Geografia no Instituto Federal do Sul de Minas Gerais - Câmpus Poços de Caldas.

Com a necessidade de um transporte mais eficaz para o escoamento da produção cafeeira, a Mogiana se desenvolveu e espalhou seus ramais entre os atuais Estados de São Paulo e Minas Gerais. Reconhece-se o arranjo econômico que a malha férrea viabilizou para a região e especificamente para a cidade de Poços de Caldas, localizada no Sul de Minas Gerais, onde a Mogiana esteve intrinsecamente ligada ao ideal de urbanização e modernidade.

Em foco geográfico vários aspectos são levados considerados. Entretanto, mais do que uma síntese espacial, é necessário compreender o contexto da época: a política, as instituições, o arranjo econômico, a cultura, a sociedade.

MATERIAIS E MÉTODOS

Para a realização desta pesquisa foram utilizados artigos científicos, revistas, jornais da época e livros, no intuito de identificar as principais motivações da implantação da ferrovia no município de Poços de Caldas, e de quais formas ela colaborou para a ocorrência de novas dinâmicas socioespaciais na cidade.

Foi realizado uma pesquisa de campo da Estação Cascata, localizada no Bairro Cascata, na divisa das cidades de Poços de Caldas e Águas da Prata até a Estação Águas da Prata, no centro desta cidade paulista, objetivando reconhecer o Espaço e as dinâmicas que se estabeleceram com sua implantação, além de analisar as características paisagísticas da área nos dias atuais.

DISCUSSÕES E RESULTADOS

A MOGIANA EM SEU ASPECTO GERAL

A Companhia de Estradas de Ferro e Navegação Mogiana foi criada em 1872, e se estendia de Campinas a Mogi Mirim, com o intuito de reavivar as relações comerciais e econômicas que se estabeleciam na época e para o fortalecimento do Estado Nacional Brasileiro.

Para a construção da Mogiana foi criada uma Lei Provincial n.18 de 21 de Março de 1872, que garantia 7% dos juros do capital do Império para a construção e extensão da via férrea, isso para o transporte da produção cafeeira, a principal atividade econômica da época. Embora tenha recebido grande auxílio do Governo

Imperial, a Mogiana foi construída graças ao capital privado dos grandes barões do café (TOSI & FALEIROS, 2000).

Ainda que fosse uma ferrovia paulista, a Mogiana acabou por se ramificar entre lavouras de café na Província de Minas Gerais. A Mogiana começou a se estender, e em 1881 ela chegou na província mineira, estimulando, assim, intensa atividade econômica e potencializando a capacidade produtiva das lavouras de café em toda região.

Em um curto espaço de tempo, já em 1886, a Mogiana chegou na cidade de Poços de Caldas, muito devido às forças políticas e em especial pela habilidade política do médico da cidade, Pedro Sanches de Lemos, e em sua inauguração contou com a presença do Imperador Dom Pedro II. A chegada da ferrovia provocaria na cidade um intenso desenvolvimento político e econômico (MARRAS, 2004).

O último ramal construído foi o da cidade de Passos, Minas Gerais, em 1921. Já havia, na época, estudos para a ampliação de novos ramais, mas não saíram do papel. Com o declínio da atividade cafeeira, principalmente durante o período das grandes Guerras Mundiais, quando a exportação do café caiu bruscamente, a Mogiana entrou em declínio. Se tornou Estatal no ano de 1952 e em 1971 foi incorporada pela Fepasa (Ferrovia Paulista S.A.) (TOSI & FALEIROS, 2000).

MOGIANA E A POÇOS IMPERIAL

A história da Mogiana em Poços de Caldas se cruza com a história da ocupação da cidade. As águas sulfurosas no Planalto de Poços de Caldas foram descobertas ainda no final do século XVIII. Seriam elas as precursoras da ocupação da cidade, e, por serem curativas, trariam pessoas de todos os cantos do Brasil e do mundo para se banharem. A ocupação efetiva, assim como a criação de uma infraestrutura para os visitantes só ocorreria à partir de 1872, quando o sesmeiro Major Bernardes da Costa Junqueira, da Família Junqueira, doou suas terras junto aos poços ao governo, para que se estabelecesse um povoado. Poços de Caldas nascia oficialmente (MEGALLE, 1990; MARRAS, 2004).

Embora o Planalto de Poços de Caldas fosse pobre para o plantio intensivo de café (WILLIANS & PRADO, 2001), maior produto de exportação do Império Brasileiro, os municípios paulistas vizinhos, como São João da Boa Vista e Águas da

Prata, assim como alguns mineiros, o cultivava em grandes fazendas. Com a chegada dos imigrantes italianos, ao final do período escravista, foi se estabelecendo conexões entre as fazendas e o pequeno povoado. Atraindo artesãos de ofício e pequenos comerciantes, Poços de Caldas já demonstrava sua essência urbana.

O povoado, inicialmente visitado por peregrinos doentes em busca de cura, civilizava-se, e a sua transformação em um balneário moderno deveu-se à ação coletiva e combinada de médicos, estadistas e coronéis (MARRAS, 2004). No decorrer da história da cidade, não são raras as vezes que essa ação combinada aparece. A primeira delas, entre o coronel Agostinho José da Costa Junqueira e Pedro Sanches de Lemos - médico residente no povoado desde 1873 e futuro marido da filha de Agostinho Junqueira - rendeu frutos. O culto médico foi responsável por estudos e expedições internacionais para conhecer os potenciais das águas. Cosmopolita, sua fama era tamanha que atingiria o Imperador do Brasil, D. Pedro II.

Analisado o contexto da época, inicia-se o entrelaçamento entre a cidade e o Progresso. Em 1883 é iniciada a construção do Ramal de Caldas, que ligaria Poços de Caldas à Estação Cascata, em Águas da Prata. Criada para circulação de mercadorias e escoamento do café de São João da Boa Vista e região, e, em Poços de Caldas para atrair turistas, teria seu auge na cidade com o início da Mineração no Planalto (MEGALLE, 1990; MARRAS, 2004).

O Ramal ligava Poços de Caldas a cidade paulista de Aguai (então Cascavel) e foi inaugurado em 1886 pelo Imperador do Brasil, D. Pedro II. No dia 22 de outubro de 1886, chegava a comitiva imperial para inaugurar o Ramal de Caldas e visitar a fonte Pedro Botelho. Não aleatoriamente houve uma audiência entre o Imperador e Pedro Sanches, embora Pedro II não tenha se atido a falar sobre a cidade ou sobre as águas, apenas elogiando o médico pela prestação de seu serviço (MEGALLE, 1990).

Rubens Caruso, cuja família era de ferroviários, nos descreve em seu blog "Memória de Poços de Caldas" alguns detalhes sobre o Ramal de Caldas:

A obra do Ramal de Caldas foi executada pelo engenheiro polonês Alexander Brodowsky. A construção foi dividida em duas seções, do marco inicial até o quilômetro 42, contratada com Joaquim Gomes Netto; do quilômetro 42 até o ponto final, quilômetro 76, em Poços de Caldas, contratada com Nicolau Rehder. Foi

Nicolau Rehder o responsável pelo trecho da Mogiana onde se encontra o túnel entre Poços de Caldas e Águas da Prata, sendo ele o primeiro a realizar a sua travessia, como relatado no livro “*Alemães, Suecos, Dinamarqueses e Austríacos em São João da Boa Vista*”, de Jaime Splettstoser Júnior.

Nicolau fez uma viagem colocando toda sua família e os operários que trabalharam na construção num vagão, subindo a serra em marcha-ré. Terminada a façanha, disse a todos que o aguardavam na estação final: 'Se nada aconteceu à minha família, nada acontecerá a ninguém (SPLETTSTOSER JÚNIOR *apud* CARUSO, 2012)

A Mogiana trouxe a Poços de Caldas a urbanização. Sendo na época um meio de transporte eficiente, foi graças à ferrovia que Poços alcançaria um crescimento urbano acelerado, principalmente no período entre as grandes Guerras Mundiais e com a mineração no Planalto - justamente o período em que a Mogiana entraria em colapso devido à queda da exportação de café.

A cidade, antes um povoado com poços e lama e pessoas com moléstias diversas, se tornaria uma grande estância hidromineral, atraindo cassinos e a mais alta nata da sociedade, como prezou Pedro Sanches. Com o advento da farmacologia e de novas descobertas da medicina, as águas milagrosas foram perdendo espaço e as Estradas de Ferro da Companhia Mogiana foram dirigidas para novas funções (MEGALLE, 1990; MARRAS, 2004).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Analisar como o contexto global influi numa região pequena, e como as frágeis engrenagens de uma região pequena influenciam o contexto global foi o ponto chave deste trabalho. A Mogiana, que sempre esteve atrelada ao escoamento e transporte do café, teve em Poços de Caldas uma função diferente, um prenúncio da vocação da cidade.

Na Poços Imperial, onde a interação de um coronelismo rural e uma aristocracia educada e urbana ainda efervescia, nascia o esboço de uma cidade planejada e higiênica. Uma cidade de Elite e para a Elite.

A Mogiana ainda viria a sofrer grandes alterações. Mesmo a Estação Poços de Caldas seria remodelada aos moldes da *Belle Époque*, seguindo os preceitos de modernidade da época.

Com a mineração de bauxita e zircônio, a Mogiana ganharia grande relevância e nova função, até ser progressivamente abandonada. Estatizada em 1952, incorporada à Fepasa em 1971, manteve o transporte de passageiros até 1976. Um pequeno trecho turístico foi ativado em Poços de Caldas, em 1987, mas duraria apenas 10 anos. Em 1997, a Fepasa decidiu na retirada dos trilhos entre a Estação Bauxita e a Estação Poços de Caldas, sendo a empresa privatizada no ano seguinte. Atualmente, o trecho entre a Estação Bauxita e São João da Boa Vista é o único trecho ativo da antiga companhia e tem como função o escoamento de minérios.

Existe hoje um movimento, "Poços na Linha", que reivindica o retorno do trem turístico para a cidade, além de resgatar a memória da ferrovia. Transporte, urbanização, imigração, produção e escoamento. A cidade apresenta um débito com a memória da ferrovia e com a preservação do Patrimônio Histórico que é. Hoje o prédio da Estação Poços de Caldas é utilizado pela Secretaria Municipal de Turismo. Sem trilhos, possui um pequeno memorial ao lado, na Praça Teotônio Vilela, com alguns elementos da ferrovia original inaugurada por Pedro II.

REFERÊNCIAS

- CARUSO, Rubens. Blog "Memória de Poços de Caldas". Disponível em: <http://www.memoriadepocos.com.br/> - Acessado entre 2 e 10 de junho de 2015.
- MARRAS, Stelio. A Propósito de Águas Virtuosas. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 2004.
- MEGALLE, Nilza Botelho. Memórias Históricas de Poços de Caldas. Poços de Caldas: Ed. Gráfica GSC, 1990.
- TOSI, Pedro Geraldo. FALEIROS, Rogério Naques. Nas fronteiras do Capitalismo: A Mogiana e os (des)caminhos da expansão ferroviária: Revista de História Locus, vol.6, n. 2, 2000.
- WILLIAMS, Don. PRADO, Alex. Memorial da Companhia Geral de Minas. Poços de Caldas: Alcoa, 2001.