

# O RAMAL DA MOGIANA E SUA CONTRIBUIÇÃO NA FORMAÇÃO E CRESCIMENTO DA CIDADE DE POÇOS DE CALDAS (MG)

The mogiana railway branch and its contribution to the formation and growth of the city of poços de caldas (mg)

**Ana Laura Freitas Corrêa**

Graduanda em Geografia, Instituto Federal do Sul de Minas (Campus Poços de Caldas)

Orcid: <https://orcid.org/0009-0004-2984-4888>

[ana.freitas@alunos.ifsuldeminas.edu.br](mailto:ana.freitas@alunos.ifsuldeminas.edu.br)

**Daniel Fernandes Ferraresi**

Graduando em Geografia, Instituto Federal do Sul de Minas (Campus Poços de Caldas)

Orcid: <https://orcid.org/0009-0000-0231-2911>

[daniel.ferraresi@alunos.ifsuldeminas.edu.br](mailto:daniel.ferraresi@alunos.ifsuldeminas.edu.br)

**Jéssica Letícia de Paulo**

Graduanda em Geografia, Instituto Federal do Sul de Minas (Campus Poços de Caldas)

Orcid: <https://orcid.org/0009-0001-5538-1299>

[jessica.leticia@alunos.ifsuldeminas.edu.br](mailto:jessica.leticia@alunos.ifsuldeminas.edu.br)

## Contribuição ao VI Simpósio Interdisciplinar de Pós-Graduação e Pesquisa (VI SINPE)

### RESUMO

O objetivo desta pesquisa foi explorar a relevância da Rede Ferroviária da Mogiana para o desenvolvimento inicial de Poços de Caldas. Utilizando a linha férrea como exemplo de rede fundamental, a pesquisa empregou embasamento teórico em Roberto Lobato Corrêa e consultou o acervo fotográfico do Museu Histórico e Geográfico local. Os resultados comprovam que a implantação da ferrovia, em 22 de outubro de 1886 na cidade, foi essencial em seu desenvolvimento, ao impulsionar o crescimento urbano em um primeiro momento. O surgimento de hotéis, as modificações paisagísticas e a construção de uma infraestrutura turística e residencial no entorno da estação são exemplos disso. Assim, foi possível observar como a ferrovia foi crucial para o turismo e o desenvolvimento do município.

**Palavras-chave:** Poços de Caldas; Mogiana; Ferrovia; Rede.

### ABSTRACT

This research aimed to explore the relevance of the Mogiana Railway Network for the initial development of Poços de Caldas. Using the railway line as an example of a fundamental network, the research drew theoretical support from Roberto Lobato Corrêa and consulted the photographic archives of the local Historical and Geographical Museum. The results confirm that the railway's implementation in the city on October 22, 1886, was crucial for its development, as it initially boosted urban growth. Examples include the emergence of hotels, landscape modifications, and the construction of tourist and residential infrastructure around the station. Thus, it was possible to observe how the railway was crucial for the municipality's tourism and development.

**Keywords:** Poços de Caldas; Mogiana; Railway, Network.

## 1. INTRODUÇÃO

As redes geográficas são sistemas complexos e dinâmicos, que se adaptam e se transformam constantemente. De acordo com Roberto Lobato Corrêa (1999), para a existência de uma rede urbana, alguns pontos são fundamentais, como a necessidade de haver uma economia de mercado, que proporcione trocas comerciais que envolvem produtos e serviços que fomentam novas práticas econômicas, a existência de pontos “fixos” no território onde as trocas econômicas são realizadas, e que atraem pessoas de uma dada área com variadas frequências e distintas motivações, e a existência de um mínimo de articulação entre os locais, que se verifica por meio da circulação de pessoas, serviços e bens. Com isso, uma dada rede urbana consolida hierarquias entre as cidades a ela pertencentes, e isto é resultado de suas dinâmicas produtivas, políticas, socioculturais, além de sua posição geográfica. Nesse contexto, as cidades médias se destacam por sua posição estratégica, atuando como elos entre as metrópoles e as cidades menores de sua área de influência. Elas desempenham um papel crucial no desenvolvimento regional, pois se inter-relacionam tanto com os grandes centros quanto com seus espaços rurais (Andrade; Figueiredo; Silva, 2021). No Brasil, a complexa rede de fluxos de pessoas e mercadorias, articulada por malhas rodoviárias, hidroviárias e, historicamente, ferroviárias, exemplifica essa dinâmica.

As cidades brasileiras, desde as metrópoles globais até as pequenas cidades do interior, estão interligadas por uma complexa rede de fluxos de pessoas, mercadorias e informações. O conceito de redes se refere ao conjunto de localizações geográficas interconectadas entre si por um certo número de ligações (Corrêa, 1999), e os fluxos de produtos agrícolas, minerais e industriais dependem da eficiência e da capilaridade desta rede.

A malha rodoviária, ferroviária, hidroviária e aérea do Brasil, é essencial para a integração do território e o desenvolvimento econômico. Pode-se utilizar como exemplo, a rede ferroviária do estado de São Paulo, que teve um desenvolvimento notável, com a cidade de São Paulo como ponto central e Campinas como seu principal centro de irradiação. A partir de núcleos, as linhas férreas se expandiram por todo o estado, chegando a ultrapassar as fronteiras paulistas e alcançando regiões de Minas Gerais e Mato Grosso, através das companhias Mogiana e Noroeste, respectivamente. A Cia Mogiana, em 1886, inaugurou o Ramal das Caldas, que ligava a cidade de Campinas à Vila de Poços de Caldas.

Por volta de 1870 foram formadas as primeiras empresas ferroviárias no Brasil: a Cia “São Paulo Railway”, a Cia Paulista e a Cia Mogiana responsáveis por fazer a ligação entre o Porto de Santos e o interior do País para melhorar o transporte do café e acompanhar a expansão da cafeicultura no Brasil. A Cia Mogiana foi fundada em 1872 na região de Campinas e o Ramal das Caldas, que tinha como destino final a Vila de Poços de Caldas, foi

inaugurada em 1886. Nesse caso, se deu a união dos interesses econômicos do café e a grande circulação das pessoas que vinham se tratar nas águas sulfurosas da Vila (Dias, 2016, p. 58, *apud* Fontanari, 2013, p. 4-5-6).

Segundo Dias (2016), a história de Poços de Caldas pode ser dividida em quatro períodos distintos. O primeiro, de 1760 até aproximadamente 1800, é marcado pela descoberta das águas sulfurosas e seus primeiros povoadores, com destaque para a cartografia histórica da Capitania de Minas Gerais. O segundo período, entre 1800 e 1872, compreende a fundação da cidade, com o primeiro registro do povoado em 1826 e o levantamento feito pelo Engenheiro Reis Brandão em 1865. O terceiro, de 1872 a 1900, é caracterizado pela exploração das águas e o desenvolvimento da cidade por concessionários particulares, com o plano urbanístico de 1872 e o projeto do Engenheiro Maywald de 1880. Por fim, o quarto período, de 1900 a 1946, marca o controle do Estado sobre a estância hidromineral.

A chegada da ferrovia durante o segundo período de grandes transformações no município alterou profundamente a dinâmica urbana da cidade, consolidando sua vocação como estância hidromineral e centro de tratamento termal. O transporte, antes dificultado, tornou-se mais confortável e eficiente, impulsionando o desenvolvimento social e econômico. No entanto, a importância histórica do Ramal da Mogiana para a cidade ainda carece de maior aprofundamento na historiografia local. Dessa forma, o objetivo desta pesquisa é elucidar a relevância da Rede Ferroviária da Mogiana para o desenvolvimento de Poços de Caldas, em especial no período compreendido entre sua implantação e a primeira metade do século XX. O estudo busca destacar a relação intrínseca entre o transporte ferroviário e a configuração urbana, contribuindo para o reconhecimento desse importante patrimônio histórico-cultural da cidade.

## 2. METODOLOGIA

Para a realização da presente pesquisa, foram utilizados, de forma integrada, diferentes procedimentos metodológicos. Em um primeiro momento, foi realizada a revisão bibliográfica, com um aprofundamento teórico e contextualização histórica da cidade. Foram consultados estudos acadêmicos que abordam as transformações urbanas de Poços de Caldas, bem como obras que forneceram o embasamento teórico necessário para a análise espacial.

A pesquisa preliminar revelou um desafio metodológico: a ausência de um catálogo público e organizado de documentos sobre o ramal ferroviário na Prefeitura Municipal. Essa limitação no acesso às fontes, que reflete a pouca visibilidade e o subestimado valor patrimonial da ferrovia, constitui um obstáculo à produção de materiais acadêmicos e à conscientização sobre a história local. Para superar essa lacuna, a metodologia do estudo incluiu a análise de fontes primárias, com destaque

para o acervo fotográfico do Museu Histórico e Geográfico de Poços de Caldas. Esse material visual se mostrou crucial para validar e ilustrar os dados da revisão bibliográfica, fornecendo uma compreensão aprofundada das transformações na paisagem urbana e no cotidiano da cidade, mediadas pela presença do ramal ferroviário. Além disso, foram consultados estudos acadêmicos que abordam as transformações urbanas de Poços de Caldas, bem como obras de Roberto Lobato Corrêa, que forneceram o embasamento teórico necessário, especialmente para a compreensão das redes urbanas e dos agentes e processos que produzem o espaço.

Além da revisão bibliográfica, a pesquisa também se baseou na análise de fontes primárias, com ênfase especial no acervo fotográfico do município. Contudo, a pesquisa visual também enfrentou desafios devido à escassez de documentos e fotografias específicas sobre certas áreas e épocas da paisagem urbana, causando uma certa limitação a análise visual em alguns pontos. Apesar dessa limitação, as fotografias disponíveis serviram como uma evidência visual concreta, ilustrando e complementando os dados obtidos na revisão bibliográfica. Portanto, a exploração desse material visual foi essencial para a identificação e compreensão de modificações na paisagem urbana, mostrando como elas se manifestam na vida e no espaço da cidade ao longo do tempo, ilustrando os dados obtidos na revisão bibliográfica.

### **3. RESULTADOS E DISCUSSÃO**

Considerada uma cidade média do Sul de Minas Gerais, Poços de Caldas teve seu desenvolvimento impulsionado por meio de redes ferroviárias. Segundo Megale (2002), o povoado começa a existir politicamente em 1884, com a eleição do primeiro Juiz de Paz, o Coronel Agostinho José da Costa Junqueira. Na segunda publicação do Almanach Sulmíneiro (Veiga, 1884), Poços de Caldas foi descrita como uma cidade constituída por uma população fixa de 1.500 habitantes, mais de 100 casas construídas, 2 escolas públicas mistas, de instrução primária, uma escola particular para o sexo feminino, uma igreja em início de construção, uma fábrica de cerveja, uma confeitaria, 4 farmácias, 2 padarias, vários hotéis e 2 balneários de madeira provisórios, um na Fonte Pedro Botelho e uma na Fonte dos Macacos (Figura 1).



**Figura 1** - Vista de Poços de Caldas em 1888.

**Fonte:** Museu Histórico e Geográfico de Poços de Caldas.

### 3.1. A rede ferroviária e a cidade de Poços de Caldas

A implantação da ferrovia em Poços de Caldas, em 22 de outubro de 1886, foi um marco crucial no desenvolvimento da cidade. A inauguração da estação, que contou com a presença do Imperador D. Pedro II, impulsionou o crescimento urbano e econômico da região (Figura 2).



**Figura 2** - Fachada da Mogiana.

**Fonte:** Poçoscom.

Houve uma expansão da rede ferroviária pelo Sul de Minas, atração de afluências de migrantes brasileiros e estrangeiros, e seus municípios passaram a apresentar maior importância econômica (Andrade; Figueiredo; Silva, 2021). A influência da ferrovia na configuração urbana de Poços de Caldas é evidente nos mapas históricos, que mostram como o traçado da ferrovia moldou o desenvolvimento da cidade.

Um fato determinante se deu com a implantação da estrada de ferro, ainda no final do século XIX, em 22 de outubro de 1886. A mesma foi inaugurada pelo Imperador D. Pedro II, quando a Companhia Mogiana das Estradas de Ferro conseguiu do Governo Imperial uma licença

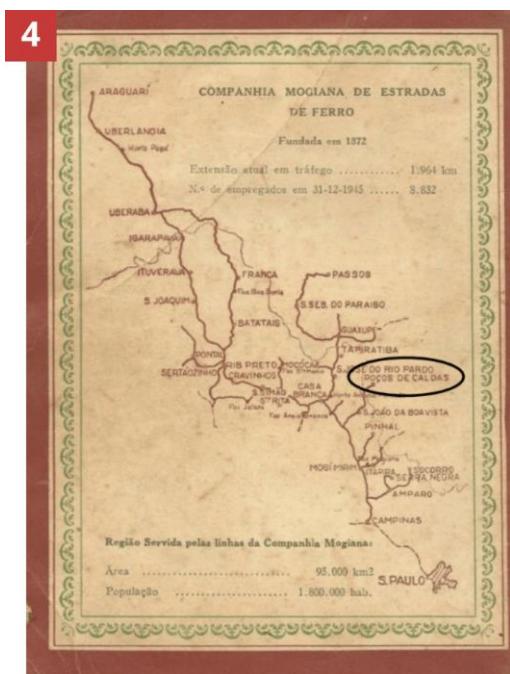
para estender suas linhas até Poços de Caldas, denominado Ramal de Caldas. Cabe salientar aqui que será notório nos próximos mapas a influência exercida pelo desenho da linha férrea perante a configuração urbana do eixo oeste da cidade (Reis, 2016, p. 37).



**Figura 3:** Região da Mogiana nos anos 30 do século XX.

**Fonte:** Memórias de Poços.

O Ramal de Caldas, que ligava Poços de Caldas ao estado de São Paulo, facilitou o transporte de pessoas e mercadorias, e impulsionou o comércio e o turismo na região (Figura 4).



**Figura 4 -** Mapa da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro que contém os destinos das linhas de circulação.

**Fonte:** Dias, 2016, p. 60, *apud* Fontanari, 2013, p. 6.

A partir da figura 4, é possível afirmar que o Ramal de Caldas, destacado no mapa da Companhia Mogiana, foi de grande importância para o desenvolvimento de Poços de Caldas, sendo um ponto fundamental para o crescimento da cidade. Isso por facilitar o transporte de pessoas,

mercadorias e o desenvolvimento da infraestrutura local, com acesso às águas termais, impulsionando o turismo e atraindo visitantes que, no início, vinham em busca de tratamentos de saúde. Além disso, com a chegada da ferrovia, Poços de Caldas se tornou um importante centro de distribuição de produtos agrícolas e minerais, principalmente do café, além de um destino turístico popular, atraindo visitantes de todo o país.

A estrada de ferro foi sem dúvida a mola da evolução econômica e social da jovem estância hidromineral. Transportava os produtos da terra e trazia as mais recentes conquistas culturais, artísticas e técnicas da Corte Imperial. Vários fazendeiros paulistas frequentavam os banhos termo sulfurosos e muitos deles construíram belas residências, que ainda hoje causam admiração aos visitantes da cidade (Megale, 2002, p. 30)

Os fazendeiros, em especial os paulistas, que frequentavam os banhos termais sulfurosos de Poços de Caldas, construíram suas residências, que refletiam o desejo de ostentação e conforto da elite cafeeira, que buscava em Poços de Caldas um refúgio para descanso e lazer (Figuras 5 e 6). Além das residências, os fazendeiros também contribuíram para o desenvolvimento da infraestrutura de Poços de Caldas, investindo na construção de hotéis, balneários e restaurantes.

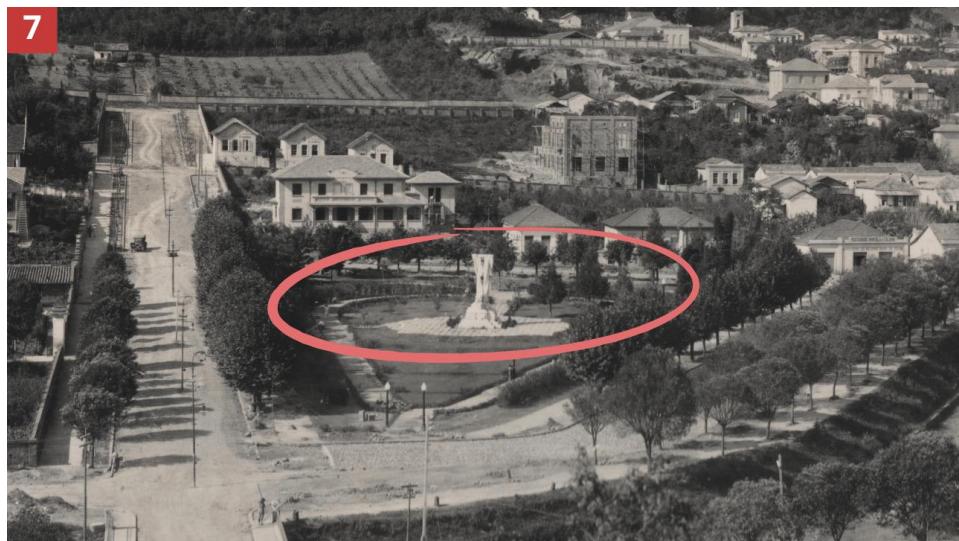


**Figuras 5 e 6 – 5)** Sobrado Vila Prates pertencente ao Conde Paulista Eduardo da Silva Prates. **6)** Chalé Villa Albertina, localizado na região da Mogiana, pertencente ao produtor de café paulista Martinho da Silva Prado Júnior.

**Fonte:** Museu Histórico e Geográfico de Poços de Caldas.

A partir das figuras 5 e 6, é possível observar como a cidade cresceu e se desenvolveu ao longo da linha férrea, com a construção de casas, hotéis, comércios e outros estabelecimentos. Esse crescimento também influenciou a configuração urbana, resultando na criação de novos bairros e na expansão da área central. Adicionalmente, a partida dos visitantes da Mogiana estabeleceu como ponto de encontro a Praça Getúlio Vargas, onde, na década de 1920, foi instalado o monumento Minas ao Brasil (Figura 7). Contudo, desde 1948, esse monumento encontra-se na Praça Pedro Sanches, em virtude de transformações de natureza paisagística, socioespacial e simbólica, em que a região da

Mogiana possuía anteriormente maior relevância, sendo posteriormente eclipsada por outros setores do centro.



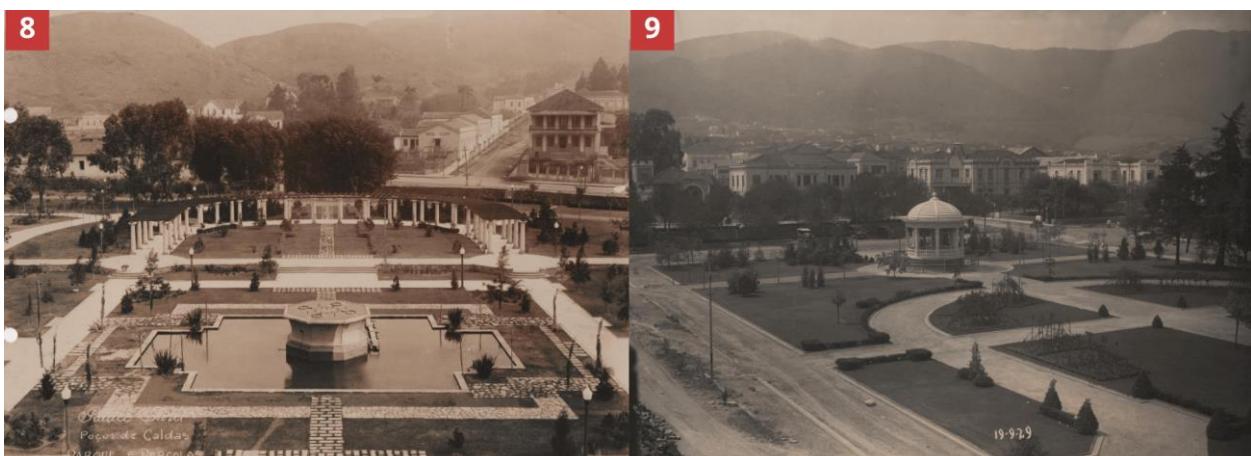
**Figura 7** - Praça Getúlio Vargas com o monumento Minas ao Brasil em destaque antes da sua inauguração.

**Fonte:** Museu Histórico e Geográfico de Poços de Caldas.

### 3.2. Desenvolvimento urbano e turístico

O traçado da linha férrea moldou o desenvolvimento da cidade, com a construção de bairros e edifícios ao longo de seu percurso. A expansão e o desenvolvimento urbano também influenciaram na criação de novos espaços públicos, como praças e jardins, que se tornaram importantes pontos de encontro e lazer para moradores e turistas (Figuras 8 e 9).

A Estrada de Ferro Mogiana também foi responsável por trazer à cidade uma arquitetura característica do século XIX, o Chalé, construção das regiões montanhosas da Europa, que surgiu graças aos novos recursos técnicos, trazidos pela ferrovia, marcando uma época de transformações na paisagem urbana que, ainda hoje, com exemplares remanescentes, mesmo que não tombados pela esfera municipal, se destacam na malha urbana (Reis, 2016, p. 37).



**Figuras 8 e 9 – 8) Praça Afonso Junqueira; 9) Praça Pedro Sanches nos anos 30.**

**Fonte:** Museu Histórico e Geográfico de Poços de Caldas.

Segundo Megale (2002), o grande número de visitantes impulsionou a economia da região, resultando na expansão da oferta de hospedagem (Figuras 10 e 11), no aumento da variedade de comércios e na criação de novas oportunidades de trabalho, todas voltadas para atender às necessidades dos turistas.

Não somente o turismo se desenvolveu neste período histórico, mas todos os setores da vida pública. As indústrias hoteleira, de laticínios, doces e vinhos foram as grandes beneficiadas pelo fato de estarem diretamente ligadas ao movimento turístico (Megale, 2002, p. 37).



**Figuras 10 e 11 – 10) Hotel Rex; 11) Palace Hotel.**  
**Fonte:** Museu Histórico e Geográfico de Poços de Caldas.

A figura 12 evidencia alguns pontos de referência e de circulação na cidade de Poços de Caldas, no início dos anos 40 do século XX.



**Figura 12 -** Mapa região central Poços de Caldas.  
**Fonte:** Reis, 2016, p. 46, *apud* Museu Histórico e Geográfico de Poços de Caldas.

O mapa, que é uma reprodução em meio digital, do Levantamento Cartográfico de 1943, pertencente ao Museu Histórico e Geográfico de Poços de Caldas, evidencia o crescimento longitudinal, e os principais eixos que ligam a área central, tais como: Avenida Francisco Salles

(vermelho), principal saída para Belo Horizonte, e Avenida João Pinheiro (magenta), principal saída para São Paulo. Os ribeirões (em azul) encontravam-se canalizados, seguindo ambos os principais eixos viários. Os espaços demarcados em roxo marcam as principais instituições de ensino. O quadrado em azul localiza o primeiro edifício construído: o edifício Bauxita. Em verde os dois balneários da cidade, o Complexo Hidrotermal e Hoteleiro já com seus jardins e obras concluídos, e o Balneário Pedro Botelho na recém-implantada Praça Dom Pedro II. Em laranja a antiga Praça Columbia foi transformada na Santa Casa (Reis, 2016).

Milton Santos destaca como as redes globais, impulsionadas pela lógica de produção capitalista, conectam lugares distantes e moldam as dinâmicas locais, dessa forma, as redes são globais e transportam o global ao local, unindo lugares distantes numa mesma lógica de produção (Carmo, 2018, p. 224, *apud* Santos, 2005, p. 168), e no caso de Poços de Caldas, essa conexão se estabeleceu evidentemente através da ferrovia, do turismo e da exploração das águas termais.

#### **4. CONSIDERAÇÕES FINAIS**

A análise do desenvolvimento da Mogiana, no ramal de Poços de Caldas, revela a intrínseca relação entre as redes geográficas, a dinâmica local e o processo de urbanização. As redes ferroviárias e rodoviárias, como elementos da infraestrutura física, desempenharam um papel fundamental na conexão de Poços de Caldas com outras regiões do país e no escoamento de produtos agrícolas e minerais, assim como a atração de turistas.

A rede ferroviária, em particular, impulsionou o turismo e facilitou o acesso às águas termais, transformando a cidade em um destino de saúde e lazer. A rede urbana, compreendida como um conjunto de localizações geográficas interconectadas, permitiu a circulação de pessoas, serviços e bens, estabelecendo hierarquias entre as cidades e promovendo o desenvolvimento regional. Poços de Caldas, como cidade média, desempenhou um papel importante nessa rede, conectando diferentes níveis e promovendo o desenvolvimento regional.

O estudo do ramal ferroviário da Mogiana em Poços de Caldas é essencial para compreender as dinâmicas de desenvolvimento urbano e econômico do município. Embora a relevância histórica e social da ferrovia seja inegável, a documentação disponível sobre o tema é fragmentada e limitada, o que representa um desafio significativo para a pesquisa e aponta para uma lacuna na historiografia local. O presente trabalho busca preencher essa lacuna ao analisar a importância do ramal e suas influências na configuração urbana da cidade. Além disso, ao trazer à luz o conhecimento sobre esse patrimônio ferroviário, o estudo contribui para a sua valorização e a conscientização sobre a necessidade de preservação.

#### **REFERÊNCIAS**

ANDRADE, A. C.; FIGUEIREDO, R. S. C.; SILVA, R. F. R. da. O histórico da rede urbana do Sul de Minas e a cidade média de Varginha. **Caderno de Geografia**, v. 31, p. 262, 2021.

CARMO, J. A. do. A rede geográfica formada pela produção e comércio dos calçados de Franca (SP). **Geosul**, Florianópolis, v. 33, n. 68, p. 223-235, 2018.

CÓRREA, R. L. Processos, formas e interações espaciais. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, v. 61, n. 1, p. 127-134, 2016.

CÓRREA, R. L. Redes Geográficas: cinco pontos para discussão. In: VASCONCELOS, P. A.; SILVA, S. B. M. **Novos estudos de geografia urbana brasileira**. Salvador: UFBA, 1999.

DIAS, L. V. G. **Um estudo de morfologia da cidade de Poços de Caldas**. 2016. 163 f. Dissertação (Mestrado em Urbanismo) – Pontifícia Universidade Católica de Campinas, Campinas, 2016.

GRANDI, G. **Estado e capital ferroviário em São Paulo**: a Companhia Paulista de Estradas de Ferro entre 1930 e 1961. São Paulo: Universidade de São Paulo, 2013. 328p.

MEGALE, N. B. **Memórias históricas de Poços de Caldas**. Poços de Caldas: Sulminas, 2002.

MEMÓRIA DE POÇOS. **Pilares da Mogiana: ponto de partida**. Memória de Poços, 2012. Disponível em: <http://www.memoriadepocos.com.br/2012/04/pilares-da-mogyana-ponto-de-partida.html>. Acesso em: 7 fev. 2025.

POÇOS.COM. **131 anos da Mogiana: uma história fora dos trilhos**. PoçosCom. Disponível em: <https://pocoscom.com/131-anos-da-mogiana-uma-historia-fara-dos-trilhos>. Acesso em: 7 fev. 2025.

REIS, A. L. S. N. **Dinâmicas e transformações ocorridas na área central de Poços de Caldas (1946-2016)**: turismo e patrimônio cultural. 2016. 200 f. Dissertação (Mestrado em Urbanismo) – Pontifícia Universidade Católica de Campinas, Campinas, 2016.

VEIGA, B. S. **Almanach Sulmineiro**. Campanha: Typographia do Monitor Sulmineiro, 1884.