



As ferrovias em Minas Gerais

Dermeval José Pimenta

Arys bure Batista Eleutério

Hugo Caramuru

descubraminas.com

Capítulo: A ferrovia em Minas Gerais

A história da ferrovia em Minas Gerais mostra que, desde a construção da primeira estrada de ferro no Brasil, a Companhia de Estrada de Ferro e Navegação Petrópolis, a E. F. Mauá, a finalidade da ferrovia era “ir a Minas”.

Depois do Peru e Chile, surgiu no Brasil a terceira ferrovia na América do Sul, inaugurada em 30 de abril de 1854. Para Mauá, os trilhos não podiam parar (na época, a ferrovia tinha 15 km e iniciava-se no fundo da Baía de Guanabara e findava-se nas raízes da Serra de Petrópolis – daí ser a ferrovia também conhecida como E. F. Petrópolis) e Mauá resolveu estender os trilhos até Entre Rios (hoje Três Rios), às margens do Rio Paraíba do Sul.

Em 1882, as pontas dos trilhos chegaram a Petrópolis, mas a E. F. Mauá não era mais do então Barão de Mauá (Irineu Evangelista de Souza), que a vendera para pagar dívidas... de construção da ferrovia.

Ainda em 1858, uma ferrovia do governo (a terceira no Brasil), a então E. F. Pedro II (depois Central do Brasil), iniciava suas atividades, também do Rio em direção a Minas. Interessante é nota que, apesar de ser uma ferrovia rival à de Mauá, este se prontificou a auxiliar na sua construção.

Assim, Minas Gerais era buscada por todos os meios, já havia os trilhos do ouro, os caminhos imperiais, a rodovia União e Indústria (ligando Petrópolis a Juiz de Fora), e agora vinham os caminhos de ferro.

A primeira ferrovia a pôr os trilhos no Estado mineiro foi a E. F. D. Pedro II (depois, Central do Brasil), inaugurando a Estação de Chiador, com a presença de Sua Majestade D. Pedro II, em 27 de junho de 1869, no ramal de Três Rios (RJ) a Porto Novo (MG) – então na bitola de 1,60m.

A segunda em Minas foi a E. F. Leopoldina, que inaugurou em outubro de 1874 as Estações de Antônio Carlos (hoje Fernando Lobo), Pântano e Conceição (depois Macabu e hoje Volta Grande), sendo que neste mesmo ano já tinham sido inaugurados o trecho de Recreio a Vista Alegre e o ramal de Leopoldina (daí o nome de ferrovia).

A seguir, a então E. F. D. Pedro II veio a inaugurar a Estação de Serraria, no km 212, em 28/09/1874, na linha do Centro.

A terceira foi a E. F. Oeste de Minas, em 1880, centro de nosso trabalho. A quarta foi a E. F. Bahia e Minas, em 1882; a quinta, a E. F. Minas e Rio (1884); a sexta ferrovia a “entrar” em Minas foi a E. F. Mogiana (1886) em Poços de Caldas; a sétima, a Viação Férrea Sapucaí, em 1891; a oitava veio a ser E. F. Muzambinho, em 1892; depois a E. F. Três-Pontana, em 1895. A seguir veio a E. F. Goiás, 1907 (em Formiga); e assim se sucede com a E. F. Vitória a Minas em 1907; a Machadense, em 1910; a E. F. São Paulo-Minas em 1910; a E. F. Piranga, inaugurada em 1911, em Santos Dumont (MG), que não chegou a Piranga (MG), terminando sua linha em Mercês (MG); e a Paracatu, em março de 1912.

A Viação Férrea Leste Brasileiro, de Salvador, iria chegar no norte de Minas só em 1951.

Esse resumo aqui não é absoluto em sua ênfase histórica, uma vez que não se encerram nessas datas as incursões das ferrovias em Minas. A Cia. Mogiana, por exemplo, já era junção de várias pequenas ferrovias por ela incorporadas. Em 1886 ela atingia Poços de Caldas, mas em 1888 atingia Jaguará, na linha de Franca, juntando com a Sapucaí; outra vez, ela atinge Minas em 1904, em Guaxupé, onde se ligará com a Muzambinho em 1914. Assim também a Leopoldina, que incorporou diversas pequenas ferrovias (por exemplo, Sossego e Pequeri, na linha de Bicas, de uma antiga Companhia Sul de Minas – não confundir com a Rede Sul - Mineira, foram inauguradas em 1970).

Mas, a nossa história começa na originária Oeste de Minas, e vamos nos concentrar em julho de 1879, quando sua construção foi iniciada, na então Estação de Sítio, no km 363 da E. F. D. Pedro II (depois Central do Brasil). Sítio foi atingida pela “Central” em 1878, e no ano seguinte já se construía o ramal da E. F. Oeste de Minas, que foi inaugurado antes da D. Pedro II atingir Carandaí (outubro/1881). A Central só foi atingir Belo Horizonte em 1895, e pela linha de Miguel Burnier (1887), quando a E. F. Oeste de Minas corria “para cima” e já havia atingido Divinópolis (1895) e chegado às pontas dos seus trilhos em Barra do Paraopeba, em 1894.

Com o nome de “Oeste de Minas”, sua linha queria atingir Barra Mansa (para baixo), em direção a Goiás (para cima), já existia desde 1907 a E. F. Goiás, que iniciava seus trilhos onde terminava a “Oeste”, em Formiga e a “Oeste” planejava atingir uma ponta da E. F. Goiás com uma linha partindo de Belo Horizonte, cortando a bitolinha em Divinópolis, o que foi feito em 1916, quando foi inaugurada a Estação de Garças de Minas (na época chamava-se Iguatama). Belo Horizonte só foi alcançada em 1920, 25 anos depois da Central. Depois, em 1922, era estudada a “anexação à ‘Oeste’ do trecho de Formiga a Patrocínio da E. F. Goiás”, mas “atendendo o governo federal aos motivos apresentados pela E. F. Goiás, antiga Cia. De Estrada de Ferro Alto do Tocantins, pelo Decreto nº 6438, de 27 de março de 1907, ficou a cidade de

Formiga como ponto inicial da 'Goiás', e o terminal nas margens do Rio Araguaia servindo à capital de Goiás, com dois ramais, um para Uberaba, passando por Araxá, e outro até o Rio Tocantins". Assim, a "Oeste" teve que ser indenizada, pois já tinha executado serviços no trecho de Formiga a Arcos, e a indenização constou da entrega a ela de duas locomotivas "Baldwin", tipo "Consolidation", 15 vagões e 1.100 toneladas de trilhos e acessórios. Mas a "Oeste" brigava por descer até Barra Mansa, na linha da Central e atingir o mar através de Angra dos Reis – RJ. Partindo de Lavras (1895), atingia Paulo Freitas em 1898; Tratuba, em 1903; S. Vicente, em 1912; Andrelândia, na época Turvo, em 1914; e ainda nesse mesmo ano chegava em Arantes (hoje Arantina). A idéia era atingir Bom Jardim de Minas na linha da Sapucaí e, cruzando-a, atingir Barra Mansa. Mas a serra – ah!!! – tinha a serra... A "Sapucaí" já passava por onde é hoje Rutilo, por volta de 1893... pois visava a ligação entre (linha antiga da E. F. Santa Isabel do Rio Preto – incorporada a ela) Barra do Piraí, no sul de Minas, e Sapucaí, de onde chegaria a Mogiana (1898).

A "Oeste" tinha interesse, também, em se entroncar com essa rica área, e logo fez o ramal de Turvo (Andrelândia) a livramento (hoje Liberdade, na linha da Sapucaí), que teve duração efêmera, pois por Bom Jardim de Minas também se alcançava a Sapucaí.

Resolvidos os problemas da serra, a descida por Bom Jardim ficou sendo apenas um ramal e, partindo de Arantes pela direita, a linha desceu cruzando por cima (ponte) a linha de Sapucaí, em Rutilo, e se encontrava com os trilhos que vinham de Barra Mansa. A ligação só foi efetivada em 25 de maio de 1915.

O trecho de Barra Mansa a Cedro (Passa-Vinte) e o de Barra Mansa a Rio Claro tinham sido entregues à Central do Brasil, com todo material fixo e rodante, em virtude da determinação contida no aviso nº 10, de 3 de junho de 1904, mas tornaram novamente à "Oeste de Minas", por ordem do aviso nº 122, de 4 de outubro de 1909.

Antes de se constituir a Rede Mineira de Viação – RMV, a “Oeste” passou por várias administrações, tendo sido, inclusive, administrada por um banco alemão durante um período. Passou a domínio do governo federal em 1903, devido a falências e dívidas.

Mas o ponto histórico importante da “Oeste Minas” é que, entre as ferrovias que constituíram a RMV (Rede Mineira de Viação), ela foi a mais antiga. A mais nova foi a Paracatu, de 1912.

O mapa anexo mostra o andamento das ferrovias nas regiões ligas à “Oeste”, e percebemos como foi rápida a expansão da malha. Em 1889, no fim do Império, 3281 km de ferrovias já haviam sido construídos no Brasil. Minas teve a maior parte.

Muitos traçados e ramais foram projetados e não construídos, ora por falta de recursos financeiros, ora por estudos mostrando outros traçados melhores. Como exemplo, citamos o projeto de 1905 de ligar a linha da E. F. Goiás de um ponto que é hoje Arcos à E. F. Mogiana, na cidade de Sacramento, cujo a construção da E. F. Noroeste do Brasil (que acabou por sair por Bauru).

Ainda na “briga” por traçados, temos o caso da E. F. Goiás. Seu traçado era de Catalão a Palmas (Tocantins), mas ficou limitado de Araguari (final da Mogiana) até a capital de Goiás

Recordando, a E. F. Goiás solicitou do governo uma modificação no traçado de modo que ela se ligasse com a E. F. Oeste de Minas, em Formiga, ficando uma como prolongamento da outra. A “Oeste” já havia preparado o leito entre Formiga e Arcos, cerca de 30 km. O governo atendeu à solicitação da “Goiás” e indenizou a “Oeste”, como vimos, pelos trabalhos já iniciados (mas que estavam parados). Assim a E. F. Goiás veio até Formiga, isso em 21/04/1908.

“Mas, tendo a Cia. E. Ferro de Goyaz incidido nos casos previstos pelas cláusulas 48 a 49 do contrato firmado com o Governo Federal, foi declarada a caducidade do mesmo decreto 13.963 de 06/01/1920, que igualmente

determinou a incorporação à “Oeste” da linha de Formiga até o ponto mais convincente.”

Assim, o trecho de Formiga a Patrocínio, numa extensão de 350 Km, ficou como prolongamento da linha de Barra Mansa a Formiga, da Oeste de Minas.

Futuramente, veremos a E. F. Goiás ter o seu ponto inicial em Araguari (MG) (onde termina a Mogiana) com extensão para Goiânia e ramal Anápolis. Com a constituição da RFFSA, a E. F. Goiás se integra definitivamente às malhas da antiga RMV e constitui-se a VFCA – Viação Férrea Centro – Oeste – (junto com a Bahia e Minas).

Em sua constituição, a Rede Sul - Mineira arregimentou a Sapucaí, a Muzambinho e a Minas e Rio. Nas linhas de Muzambinho foi construído o ramal de Três Pontas. A E. F. Três-Pontana foi uma ferrovia particular com 20 Km de extensão, com o Km zero na Estação de Espera (da Muzambinho) e Três Pontas como ponto final. Já em 1930, o tráfego era pela Sul - Mineira, uma vez que o Estado de Minas Gerais comprou o ramal em 1928. A Três-Pontana possuía 2 locomotivas.

Nesse mesmo traçado, havia a E. F. Machadense, também particular, com 41 Km. O ponto inicial era a Estação de Alfenas, que também em 1928 foi comprada pelo governo de Minas. Esta não tinha material rodante.

Também nos pontos da “Muzambinho” havia a E. F. São Gonçalo, que foi construída pelo Governo de Minas. Era administrada e operada pela RSM. Com 30 Km, iniciava-se em Campanha e não tinha material rodante.

A E. F. Muzambinho veio de uma concessão de uma ferrovia que partisse de Muzambinho e visse até S. Joaquim da Serra Negra (município de Alfenas). A “Muzambinho” foi feita em cima de uma concessão da “Minas e Rio”, que não quis esse trecho. O primeiro trecho da “Muzambinho” foi inaugurado em 1892, partindo de Três Corações e passando Varginha. Em 1899 foi encampada pelo governo de Minas e em 1908 foi incorporada à E. F. Minas e Rio.

A E. F. Minas e Rio veio da concessão da E. F. Rio Verde, última participação de Mauá na ferrovia brasileira, e foi de propriedade inglesa com o nome de “The Minas and Rio Railway”. Foi inaugurada em 14/06/1884, com 170 Km entre Cruzeiro e Três Corações do Rio Verde.

Até 1902 fora dirigida pelos ingleses, quando passou para o governo Federal (no dia 15 de setembro de 1902, “à meia-noite”). Posteriormente a “Minas e Rio” se associou à V. F. Sapucaí, para tráfego mútuo. Anos depois integraram a RSM.

A Cia. De Viação Férrea Sapucaí veio de uma concessão de uma ferrovia que partisse de um ponto da “Minas e Rio” e terminasse nos limites com S. Paulo (Ouro Fino). O ponto escolhido foi a localidade de Soledade. O primeiro trecho inaugurou-se em março de 1891, com 270 Km. Depois, a “Sapucaí” adquiriu a “Sta. Isabel” (em 1889) e a E. F. Santana (1889). A E. F. Sta. Isabel do Rio Preto, com 75Km, foi construída em outubro de 1881, de Barra do Piraí (RJ) a Sta. Isabel (Valença RJ). A E. F. Santana (a Santanense) iniciava-se em Santana (RJ) (linha da E. F. Pedro II – depois Central) e findava a Passa – Três (RJ), com 33 Km. A “Santanense” envolvia a “Piraiense”. Foi construída em 1883. As oficinas da “Santanense” eram em Piraí (RJ), e as da “Sta. Isabel”, em Barra do Piraí (RJ).

A “Sapucaí” foi inaugurada em 15 de março de 1891, com tráfego provisório entre Caxambu e Cristina, de 61 Km.

A E. F. Santana e a Sta. Isabel não eram ligadas. Em 2 de janeiro de 1896, já como “Sapucaí”, foi feita a ligação com 7,5 Km de extensão, quando se suprimiram as oficinas de Piraí.

Em 1897, a linha da “Sapucaí”, vinda de Barra, chegava a Bom Jardim de Minas (a Oeste chega a Bom Jardim em 1914). Em 1889, a Sapucaí passou para o governo de Minas. Em 1901 passa à Cia. de Estradas de Ferro Federais Brasileiras Rede Sul – Mineira.

Constituída a Rede Sul – Mineira (RSM), esta veio juntar-se à E. F. Oeste de Minas e à E. F. Paracatu, formando, em 1931, a RMV – Rede Mineira de Viação.

Aqui, um resumo do que foi a malha da RMV e o seu começo lá por 1880, na sua primeira ferrovia, a “Oeste de Minas”.

Uma ferrovia peculiar foi a Estrada de Ferro Paracatu, que apesar do nome, nunca chegou a Paracatu, onde deveria ser o ponto terminal. Teve pouca projeção histórica e muito pouca no caráter econômico. As oficinas ficavam em Velho da Taipa, onde a estrada se entroncava com a bitolinha da E. F. Oeste de Minas, e ainda um ramal para a cidade de Pitangui. A ferrovia planejava ligar Belo Horizonte a Paracatu; teria o ponto inicial em Azurita (estação da Oeste de Minas a 78km de Belo Horizonte).

As principais estações foram: Azurita (1912), Pará de Minas (1912), Onça do Pitangui (1929), Água Suja (1929), onde entrava na linha da “Oeste”, Velho da Taipa (1891), Leandro Ferreira (1921), Álvaro da Silveira (1921), Bom Despacho (1921), Artur Bernardes (1943), Dolores do Indaiá (1922), Melo Viana (1925) e, finalmente, Barra do Funchal (1937). Os cortes, aterros e ponte em Barra do Funchal foram construídos, mas a linha nunca chegou a passar desta última estação. Em 1931, a ferrovia, que já era operada pela Oeste de Minas, passou a constituir a RMV, quando então ficou sendo conhecida como ramal de Paracatu. Com o programa de erradicação de ramais antieconômicos, o trecho de Bom Despacho até Barra do Funchal foi desativado e, posteriormente, já nos fins dos anos 80, erradicou-se todo o trecho, que era de 257Km.

A ferrovia tinha, de início, locomotivas muito possantes e pesadas, mas seus trilhos eram leves, o que acarretava muitos acidentes, obrigando a ferrovia a vender ou trocar locomotivas em outras ferrovias. Uma de suas locomotivas mais famosas era a de nº 80, uma Pacific de 1929, construída pela Baldwin em 1929, sob o nº 61.160. Por ser muito pesada para o trecho, foi cedida à Oeste de Minas que a remunerou para 175. Com a criação da RMV, ganhou o nº 314

com o qual circulou por muitos anos até ser cortado pelo maçarico do dito progresso. Merecem comentários especiais as ferrovias do sul de Minas. O sul de Minas veio a conhecer ferrovia em 14 de junho de 1884, com inauguração da “Minas and Rio Railway” cuja sede era na Inglaterra. Esta ferrovia de 170 Km tinha início na estação de Cruzeiro (SP) e passava por Passa Quatro, Itanhandu, Pouso Alto, S. Lourenço, Soledade, Contendas (hoje Conceição do Rio Verde) e Três Corações. Estava previsto a linha prosseguir em direção a Varginha, quando a concessão foi feita em 1875 ao Visconde de Mauá, mas os estudos definiram o ponto final em Três Corações. Teria o nome de E. de Ferro Rio Verde, pois a maior parte do seu trajeto seria margeando o Rio Verde.

A segunda ferrovia a ser construída no sul de Minas foi a E. F. Muzambinho, que, como o nome indica, iniciava suas linhas em Três Corações e atingia Muzambinho, isso em 1892. Esta ferrovia ficou com a concessão da “Minas and Rio”, que foi indenizada por isso, como também de um ramal para as cidades de Cambuquira, Lambari e Campanha. A historiadora Maria Lúcia Prado Costa (A Cia. Estrada de Ferro Muzambinho, 1995) mostra mais detalhadamente que a “evolução desta estrada esteve intimamente ligada com as demais ferrovias que disputavam tanto o potencial econômico do sul de Minas como também para se beneficiarem de poderes políticos para a implementação de ferrovias na região”. Com isso envolvemos com as histórias da Cia. da Estrada de Ferro Mogiana, da Viação Férrea Sapucaí e da E. F. Minas e Rio, e também vamos até o leste de Minas, onde encontramos a decadência da E. F. Leopoldina. Isso porque, na região da “Leopoldina”, os recursos no Congresso Estadual para a região, então cafeeira, foram alocados para o sul de Minas, uma vez que esta região parecia oferecer um “boom” cafeeiro, o qual necessitaria de linhas para o seu suficiente escoamento. Também vamos perceber que os traçados das linhas sugerem mais um caráter político do que um resultado do “boom” cafeeiro. Mas vamos à outra ferrovia do sul de Minas.

Segundo documentos históricos, a Estrada de Ferro Sapucaí deveria partir de um ponto mais conveniente da “Minas e Rio” em direção a D. Paulo, mais precisamente Ouro Fino. A linha, então, teve seu ponto inicial em Soledade de

Minas com a inauguração do trecho de Caxambu a Cristina em 15 de março de 1891, com 61 km. Soledade passou a ser um centro de um dos maiores entroncamentos ferroviários da região de Minas. A “Sapucai” depois veio tomar para si as linhas da E. F. Sta. Isabel do Rio Preto e a E. F. Santana, quando então atingiu 595 quilômetros de extensão, passando a se denominar Viação Férrea Sapucaí.

O trabalho de Maria Lúcia Prado Costa vem mostrar que um fator mais “forte” do que o pretensioso “boom” cafeeiro escreveu a história das ferrovias no sul de Minas. Segundo pesquisas da autora, a idéia da construção dessas ferrovias era a de levar para o Rio os centros de gados e outras riquezas da região e evitar “o avanço paulista na absorção deste mercado”.

Mas o fato é que todas essas ferrovias foram encampadas pelo governo federal em 1910, quando se formou a RSM – Rede Sul-Mineira.

Com a constituição da RFFSA em 1965, a VFCO (Viação Férrea Centro-Oeste) junto a E. F. Goiás e a E. F. Bahia e Minas. Tinha então 4.083km. Alguns trechos da bitola estreita da E. F. Central do Brasil (norte de Minas) foram incorporados e constituiu-se a SR-2.

Com o atual programa de privatização, a SR-2 mais a SR-7 e a SR-8 (Leopoldina) foram arrematadas em 01/09/96, criando-se a FCA (Ferrovia Centro Atlântida S/A). Ao longo da malha havia 933 pontes e viadutos, cerca de 394 locomotivas.

Do trecho pioneiro, de bitola de 0,76m, restam apenas os 12km entre São João del-Rei e Tiradentes.