

A Estrada de Ferro Oeste de Minas e seus impactos urbanos

The *Estrada de Ferro Oeste de Minas* and its urban impacts

NOMBRE Y APELLIDOS LUCIANA MASSAMI INOUE

lmi@ufsj.edu.br

UFSJ

Resumen Esta apresentação faz parte de uma pesquisa em andamento, das ferrovias em Minas Gerais, centrando-se inicialmente no caso da Estrada de Ferro Oeste de Minas, ferrovia que cruza a cidade de São João del-Rei - MG, cidade esta que teve sua importância em épocas da mineração no Brasil colônia e possui um patrimônio industrial, para além da ferrovia, que merece ser investigado. A presente pesquisa possui como ponto de partida e utiliza-se da mesma metodologia empregada na tese de doutorado sobre a história da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, onde foi verificada a importância desta juntamente com outras principais ferrovias, no desenho do território paulista, relacionando-se com o café, a imigração e a urbanização destes espaços.

Palabras clave: ferrovia; território; cidade; paisagem; complexo ferroviário.

Abstract: This presentation is part of an ongoing research, about the railways of *Minas Gerais*, focus on the case of *Estrada de Ferro de Minas*, that crosses the city of *São João del-Rei-MG*, city that had such importance in the Brazil colony mining period and it has an industrial heritage, beyond the railway, that deserves to be researched. The current research uses the same methodology employed in the PhD thesis about the *Paulista* Railway Company, in which it has verified its importance with other main companies to the São Paulo territory design, related with the coffee production, immigration and urbanization of those spaces.

Keywords: railway; territory; city; landscape; railway complex.

INTRODUCCIÓN

Esta pesquisa faz parte de uma pesquisa em andamento, e buscará utilizar da mesma metodologia utilizada na tese de doutorado sobre a história da Companhia Paulista de Estradas de Ferro (CP), ferrovia importante no estado de São Paulo; agora procuraremos investigar sobre as ferrovias no estado de Minas Gerais, centrando-se inicialmente no caso da Estrada de Ferro Oeste de Minas (EFOM), ferrovia que cruza a cidade

de São João del-Rei - MG, cidade esta que teve sua importância em épocas da mineração no Brasil colônia e possui um patrimônio industrial, para além da ferrovia, que merece ser investigado.

Na pesquisa anterior, foi verificada a importância da Companhia Paulista juntamente com outras principais ferrovias, no desenho do território paulista, relacionando-se com o café, a imigração e a urbanização destes espaços. Na atual pesquisa busca-se verificar se a ferrovia teve a mesma importância e impacto nas cidades as quais atravessou. Como metodologia, baseia-se na história econômica, na história da empresa como também utiliza-se para a leitura dos espaços, a morfologia urbana. Ao longo do texto, faremos sempre uma relação entre as ferrovias paulistas e a ferrovia mineira, buscando semelhanças e diferenças.

Antes de falarmos sobre as ferrovias mineiras, centrando-se na Estrada de Ferro Oeste de Minas (EFOM), faremos uma breve contextualização das ferrovias brasileiras, como também no estado de Minas Gerais, já demonstrando algumas semelhanças e diferenças na construção das mesmas. Logo após, trataremos da história da EFOM. E ao final trataremos do estado de preservação deste rico patrimônio industrial ferroviário.

1. BREVE CONTEXTUALIZAÇÃO DAS FERROVIAS NO BRASIL

A primeira ferrovia do Brasil foi posta em marcha em 1854, por iniciativa do empresário e figura importante brasileira, conhecida como Barão de Mauá, com o apoio do imperador. A primeira locomotiva brasileira foi apelidada de “Baronesa”, e percorreu 14,5km no Rio de Janeiro.¹ Assim dava-se início a história das ferrovias no Brasil. Em

¹ “(...) A ‘Baronesa’ foi a primeira locomotiva a circular no Brasil, em 30 de abril de 1854, na Estrada de Ferro Mauá num trecho com 14,5km, construída pelo Barão de Mauá com o apoio do imperador. Christiano Benedicto Ottoni (1811-1906), um dos pioneiros da ferrovia brasileira, esteve à frente da construção da Ferrovia Dom Pedro II, inaugurada em 29 de março de 1858. Depois veio a Estrada de Ferro Central do Brasil (...)” (Cruz, 2016: 21)

Irineu Evangelista de Souza, o Barão de Mauá, foi o empreendedor ferroviário pioneiro no Brasil, entre tantos outros empreendimentos. Foi ele quem inaugurou aos 30 de abril de 1854, a Imperial Companhia de Navegação a Vapor e a Estrada de Ferro de Petrópolis, a primeira ferrovia do país com cerca de 16km de extensão. “Em função disso, o Imperador concedeu-lhe o título de Barão de Mauá, e homenageou sua esposa, Maria Joaquina, batizando de *Baroneza* a primeira locomotiva a funcionar no país, construída dois anos antes na Inglaterra.” (Lima, 2009: 45)

realidade, os primeiros projetos ferroviários são traçados a partir de 1835, no entanto, apenas postos em marcha a partir de 1850, sendo a Ferrovia Dom Pedro II, considerada a primeira ferrovia brasileira, inaugurada em 1858, sendo o engenheiro responsável por sua construção, o engenheiro brasileiro foi Christiano Benedicto Ottoni (1811-1906), um dos pioneiros da ferrovia brasileira.

Onde houve o maior desenvolvimento e, portanto, maior concentração de ferrovias construídas no Brasil, foi no estado de São Paulo, como se pode ver no mapa abaixo. Isto devido ao escoamento do principal produto da economia brasileira na época: o café. São muitos os autores brasileiros que relacionam as ferrovias e o café, dentre eles não se pode deixar de mencionar Matos (1974) e Saes (1979 e 1981). O café foi introduzido no norte do Brasil, depois cultivado no Vale do Paraíba, porém onde se desenvolveu fortemente foi no oeste do estado de São Paulo. Desta maneira, os fazendeiros paulistas organizaram-se para que a produção fosse escoada para o porto de Santos, e daí para o exterior. Desse modo, a segunda companhia ferroviária brasileira foi a São Paulo Railway, inaugurada em 1867, ligando as cidades de Santos e Jundiaí. Foi um tronco muito importante, pois era o único caminho para as demais ferrovias chegarem ao porto de Santos. O monopólio foi quebrado somente em 1930 pela Companhia Sorocabana, mas já com o declínio do café. A terceira companhia e a primeira a ser constituída totalmente com capital nacional foi a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, fundada em 1868. Depois do êxito desta companhia, surgiram outras: Companhia Ituana de Estradas de Ferro (1870), Estrada de Ferro Sorocabana (1871), Companhia Mogiana de Estradas de Ferro (1872), Estrada de Ferro Araraquara (1886), Estrada de Ferro São Paulo – Minas (1902), Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (1906).



Figura 01: Rede Ferroviária brasileira. Fonte: Santos e Rubens, 1961:24 apud: Minami, 1994.

Corroborando com o mapa acima, sobre a concentração das ferrovias na região sudeste do Brasil, os seguintes dados abaixo:

Tabela 3
Extensão da malha ferroviária em Minas Gerais, Rio de Janeiro e São Paulo, 1873-1884(em km)

<i>Província</i>	<i>1873</i>	<i>%</i>	<i>1884</i>	<i>%</i>
Minas Gerais	-	-	662	12
Rio de Janeiro	510	45	1.706	30
São Paulo	254	22	1.457	26

Fontes: BAPTISTA, José Luiz. "O surto ferroviário..."; MELO, Hildete Pereira de. Ferrovias e café: Rio de Janeiro e Minas Gerais, 1850/1910. IN: 20 anos do Seminário sobre a Economia Mineira – 1982-2002: coletânea de trabalhos, 1982-2002, vol.2. Belo Horizonte: UFMG/FACE/CEDEPLAR, 2002, pp.173-196.

Figura 02: Extensão da malha ferroviária em Minas Gerais, Rio de Janeiro e São Paulo (1873-1884) Fonte: SANTOS, 2009: 75

A presente pesquisa, ainda em andamento, encontra indícios que não foi o café que motivou a construção das ferrovias mineiras. Assim Martins (1982) e Martins Filho (1981) citado por Santos (2009: 85),² afirmam que a produção de café de Minas entre 1818 e 1884, estava concentrada na Zona da Mata responsável por 95% da produção e o sul de Minas vindo a contribuir com a produção principalmente entre os anos de 1883 e 1884. Desse modo, o predomínio da produção e escoamento do café, estava na região servida pela Estrada de Ferro Leopoldina. Segundo Peter Blasenheim (1996 apud Santos, 2009: 65):

em estudo sobre as ferrovias na Zona da Mata Mineira, demonstra que tal região, em 1884, sustentava 60% dos 1006 km de trilhos assentados na província. Naquele ano existiam cinco companhias de estradas de ferro ativas em Minas, das quais três ocupavam o território da Zona da Mata: E. F. D. Pedro II, E. F. Leopoldina e E. F. União Mineira. Dessas três, a Pedro II, com origem na Corte, era o tronco central que rasgaria Minas de sul a norte e de onde alguns ramais se originariam. Pelo menos até então, as outras quatro estradas atuantes na província saíam de um ponto da Pedro II, na linha tronco ou de algum de seus ramais: a União Mineira em Serraria (termo de Entre Rios), a Leopoldina no ramal de Porto Novo do Cunha, a Oeste de Minas em Sítio (termo de Barbacena) e a Minas & Rio em Cruzeiro, ramal de São Paulo, província de São Paulo.

² “Apesar de a historiografia tradicional defender o caráter agroexportador das ferrovias brasileiras, numa visão simplista e economicista, a ideia inicial da construção de estradas de ferro tinha, ao menos aparentemente, uma proposta de integração do centro-sul, ou seja, de convergência das províncias politicamente mais próximas à Corte, indo da Bahia ao Rio Grande do Sul, com ponto central no Rio de Janeiro. O tronco dessa grande estrada passaria então pelo centro de Minas Gerais, província dos deputados que propuseram o projeto que desaguou na Lei No. 101, (...)” (SANTOS, 2009, p. 75)



Figura 03: Mapa das estradas de ferro de Minas Geraes, Rio de Janeiro e São Paulo elaborado pelo Engenheiro Alexandre Speltz. FONTE: Santos, 2009: 74

Pelo trecho acima, pode-se depreender a importância da Estrada de Ferro Dom Pedro II, surgida na Corte, e pelo qual partiam outras concessões de outras ferrovias, como é o caso da Estrada de Ferro Leopoldina, da União Mineira e da Oeste de Minas, esta última nosso caso de estudo. A Estrada de Ferro Leopoldina integrava a Zona da Mata de maneira geral, tendo suas linhas ramificadas pelas províncias de Minas Geraes, Espírito Santo e Rio de Janeiro. A União Mineira seria mais tarde incorporada pela Leopoldina. A Leopoldina é parcialmente subvencionada por capitais cariocas, enquanto a União Mineira por capitais oriundos dos plantadores de café da Zona da Mata. Toda a rede ferroviária da Zona da Mata foi construída tendo como objetivo a comercialização do café. (cfr. Santos, 2009: 83-84). No caso da Estrada de Ferro Oeste de Minas, o propósito da construção não foi a comercialização de café, mas de outros produtos da região, bem como o abastecimento local. Assim, tendemos a afirmar concordar com Santos (2009: 75), de que a construção das ferrovias mineiras tinham mais uma proposta de integração regional, e aliada a esta ideia, a da ferrovia ligada ao desenvolvimento, como é visto

em alguns discursos da elite envolvida na construção da Oeste de Minas. Segundo Cruz (2016: 2):

Até 1909 já atuavam em Minas quinze companhias ferroviárias, destacando-se entre elas a Central do Brasil, a Leopoldina e a Oeste de Minas. No início do Estado Novo (1937-1945) diversas redes ferroviárias foram eletrificadas ou passaram a ser movidas a diesel. No final da década de 1950, o país tinha mais de 37 mil quilômetros de ferrovias, transportando passageiros e ferrovias. (...)” (Cruz, 2016: 2)

O que o autor esqueceu de mencionar no trecho acima, é sobre o contexto maior das ferrovias brasileiras sobre o sistema de concessões e sobre o fim da era ferroviária. Sobre as concessões, elas existiram para viabilizar a construção das ferrovias brasileiras. As concessões eram federais ou provinciais, aprovadas pelo governo através do poder legislativo. (cfr. Lima, 2009: 65), portanto, através de leis. Juntamente com as concessões, havia muitos estímulos como garantia de lucro e privilégios de zona (por exemplo, nenhuma empresa poderia construir próxima uma da outra, e esta distância varia no tempo, conforme as leis, de 30km a 100 km). No contexto paulista, as ferrovias se transformaram em um negócio lucrativo, que não necessitou depois de estímulos governamentais. As concessões eram por tempo determinado, acabada a concessão, voltava para o Estado. Outras vezes, as ferrovias tornaram-se deficitárias antes do final do período de concessão, e eram encampadas pelo Estado.

O fim das ferrovias no Brasil está de uma maneira geral ligada a crise do café em 1930, conjugada a outros fatores, um deles foi a valorização do transporte rodoviário, em detrimento do ferroviário. Não que as ferrovias deixassem de existir, porém não eram construídas mais linhas ou estabelecidas novas empresas ferroviárias particulares. Muitas empresas ferroviárias a partir de 1930 tornaram-se deficitárias, e passaram a ser administradas pelo governo federal ou estadual. A primeira a ser absorvida pelo governo federal em São Paulo, foi a São Paulo Railway, em 1946. A Companhia Paulista resistiu até 1961, quando foi finalmente absorvida pelo governo do estado de São Paulo. No caso da companhia mineira, objeto de nosso estudo, a EFOM foi encampada em 1903, pois já se encontrava a algum tempo deficitária.

Apesar da existência de um Plano Geral da Viação Federal, de 1890, os traçados ferroviários não seguiram um plano sistemático, foram muitas

vezes comandada pelos interesses dos produtores de café, no caso paulista, os mesmos que circulavam na esfera política. Um exemplo da falta de um plano sistemático, resultou em traçados pouco econômicos ou em diferentes tamanhos das linhas, variando entre 0,60; 1,00 e 1,60 metros. Pode-se alegar que o tamanho das bitolas varia segundo o número de passageiros e a capacidade de carga. No caso em estudo, a EFOM construiu com a bitola de 0,76m por questões de economia de construção. O fato é que a diferença de bitolas, gera um transbordo de carga ou baldeação de passageiros nas trocas de linhas. Foi verificado durante a pesquisa de doutorado que locais de baldeação, onde há maior fluxo de passageiros e mercadorias, os complexos ferroviários sempre demandavam mais mão-de-obra e espaços, com a presença por exemplo, de armazéns e vilas ferroviárias.

Há que se recordar sempre sobre a ideia de complexo ferroviário, pois ao menos no campo da arquitetura como também do patrimônio, as estações são os objetos de estudo mais valorizados. No entanto, não se deve esquecer as demais edificações que faziam parte deste complexo. Os complexos ferroviários são muito mais que estações, locomotivas e trilhos, não se deve esquecer os trabalhadores que estavam por trás, e movimentavam todas as máquinas. Verificou-se que as relações sociais refletem-se nas relações espaciais, desse modo, além das estações, deve se considerar: as vilas ferroviárias que abrigavam os trabalhadores; as escolas de formação dos ferroviários que existiram no estado de São Paulo; a linha tênue entre o trabalho e lazer dos ferroviários que se refletem em clubes esportivos e campos de futebol localizados nos terrenos das companhias ferroviárias. Não se deve esquecer a história de luta por melhores condições de trabalho, que culminaram em greves, como também, a instituição das aposentadorias que começa com a classe ferroviária. Tais histórias são comuns em todas as companhias ferroviárias, como também foi observada na EFOM, segundo Lima (2009: 117 e 118):

Uma Vila Operária, para abrigar os trabalhadores de ´tão importante departamento da Estrada´, completava o complexo ferroviário de Divinópolis (Vaz,1922:111-112). Nota-se na fotografia desta vila operária a ausência do elemento humano. (...)" (Lima, 2009: 117)

A EFOM, assim como qualquer ferrovia do período estudado, ganhava vida a partir de uma comunidade de atores dividida em dois grupos fundamentais: os organizadores do trabalho e os trabalhadores. O primeiro composto pelos

dirigentes da empresa e técnicos especializados. O segundo, numericamente maior, comportava os trabalhadores assalariados e, até 1888, também trabalhadores escravos. Neste universo do trabalho ferroviário há uma distinção básica entre o mundo da estação e o mundo do tráfego. Na estação, os funcionários letrados, escriturários, telegrafistas e despachantes seriam controlados pelo agente da estação, enquanto, ao longo dos trilhos, turmas de trabalhadores braçais cuidariam da manutenção e construção da infra-estrutura, sob orientações do mestre de linha. (Lima, 2009: 118)

Com relação aos atores sociais envolvidos na construção de ferrovias, pode-se dizer que neste período, os limites entre a vida pública, profissional e pessoal eram muito tênues. Assim, por exemplo, os fazendeiros eram os governadores das províncias ou ministros de transportes; que por sua vez eram os donos das empresas ferroviárias; muitas vezes enviavam seus filhos para estudar na Europa, e depois estes foram os primeiros engenheiros ferroviários. Assim, ocorria em São Paulo, e acredita-se que não se difere muito do restante do Brasil.

Quanto à tecnologia empregada na construção das ferrovias, pode-se dizer que houve muita contribuição dos engenheiros brasileiros, conforme citado anteriormente, muitos filhos da elite local que estudavam na Europa e retornavam ao Brasil para trabalhar nas primeiras companhias ferroviárias. Em seu princípio, houve a presença de alguns engenheiros estrangeiros, mas logo substituídos pelos brasileiros. Para citar alguns nomes de importantes engenheiros brasileiros: os irmãos baianos André Pinto (1839-1874) e José Pereira Rebouças (184?-1921); os paulistas Antônio Francisco de Paula Souza (1843-1917) e Adolfo Augusto Pinto (1856-1930); os mineiros Christiano Benedicto Ottoni (1811-1896) e Emílio Schnoor (1855-1924), entre tantos outros engenheiros brasileiros (cfr. Telles, 2011) que merecem estudos aprofundados. Emílio Schnoor apesar de ter nascido na França, atuou em várias ferrovias brasileiras, no sul, sudeste, nordeste e foi citado por sua atuação em Minas Gerais, segundo descreve Telles (2011: 285):

Nos primeiros anos do século XX, Emílio Schnoor atuou na E.F. Vitória Minas, na qual, como engenheiro-chefe, estudou o traçado completo até Diamantina, em Minas Gerais, e dirigiu a construção de grande parte dessa estrada. (...) Construiu depois, por empreitada com o governo, um trecho de 155km da E.F. Oeste de Minas e, em 1910, foi o empreiteiro geral do projeto e da construção da E.F. Goiás, compreendendo cerca de 1.400 km de linhas e grande ponte sobre o Rio Paranaíba.

Sobre o engenheiro mineiro Christiano Ottoni, pode-se dizer que ele foi o pioneiro no estudo das ferrovias, quando ainda não se lecionava tal disciplina na Escola Militar (antecessora da Escola Central e Politécnica) onde-se graduou como engenheiro em 1837 e atuou juntamente com engenheiros americanos para a construção da E.F. Dom Pedro II, onde foi posteriormente diretor. Foi professor em Ouro Preto, como também atuou como deputado e senador no Império e na República (cfr. Telles, 2011: 276). Ottoni acreditava na ideia de progresso e na integração nacional através das ferrovias:

Ottoni, antes da Guerra do Paraguai, já acreditava que a ferrovia articulada com um sistema de transportes poderia ser útil à manutenção da soberania e integridade nacionais: ‘tal sistema de comunicações interiores seria o mesmo de vedar que o Mato Grosso se desnacionalize’ (Ottoni, 1958:50). Defendia que, para a implantação de uma rede nacional de transportes, seria preciso iniciar a comunicação do rio da Prata ao Amazonas, por barcos e ferrovias a vapor, ligando o sul ao norte do país, podendo estender-se do Atlântico ao Pacífico. (...) (Lima, 2009: 56)

Apesar de ter trabalhado com estrangeiros, Ottoni criticou a política imperial com relação aos empreiteiros estrangeiros. Assim talvez, como Ottoni houveram outros críticos, e gradualmente os empreiteiros e engenheiros estrangeiros foram substituídos pelos brasileiros. No entanto, a maior parte do material rodante das ferrovias brasileiras era de origem norte-americana, e especificamente da marca Baldwin, que forneceu muitas locomotivas para a maioria das estradas de ferro brasileiras.

As companhias que se mantiveram usuárias da versão britânica eram essencialmente as de capital inglês, tais como São Paulo Railway Company, Minas & Rio Railway Company, Great Western Brazilian Railway Company, entre outras. Depois que a EFDPII iniciou suas encomendas à BLW, em 1862,197 as ferrovias de capital nacional tenderam ao ‘americanismo’. (Santos, 2009: 81)

A implantação das ferrovias em São Paulo pode ser dividida em duas etapas: a primeira, quando são denominadas ferrovias “cata-café”, caracterizadas por estradas construídas com o objetivo de atingir as plantações de café do interior e, a segunda etapa, quando as ferrovias são implantadas dentro de um rigoroso plano de expansão das linhas existentes, atingindo pontos estratégicos dentro do território paulista,

ficando conhecidas como “ferrovias de cunho estratégico”. A partir da década de 1910, as ferrovias estratégicas passaram a ligar esta rede com as regiões ainda não ocupadas pelas atividades agroexportadoras. Esta marcha para o oeste colocou à disposição novas frentes de produção, ao mesmo tempo em que impulsionou o mercado imobiliário com a comercialização de terras urbanas e rurais ao longo das novas linhas ferroviárias. Assim, as ferrovias estratégicas impulsionaram a urbanização do oeste paulista, sendo expressivo o número de cidades surgidas com a abertura das novas ferrovias. Se o início das ferrovias foi motivado pelo café, com o tempo, as ferrovias adiantaram-se ao “caminho do café”, pelo interior do estado de São Paulo, chegando a ser chamadas de “plantadoras de cidades”, por onde passava se fundava uma cidade.

Se o começo das ferrovias no estado de São Paulo foi motivado pelo café, com o tempo as ferrovias adiantaram-se ao caminho do café, principalmente entre os anos 1900 e 1920, quando a rede ferroviária paulista estava quase terminada, após esta data e principalmente depois de 1930, houve poucas novas ferrovias ou construção de linhas. Outro fator relacionado ao café, foram as imigrações. A imigração proporcionou um tipo de economia não mais baseada no trabalho escravo, mas proporcionou trabalho livre e assalariado. A escravidão no Brasil existiu até 1888, mas antes já se tinha carência de trabalhadores. Desse modo, as ferrovias foram proibidas de ser construídas com trabalho escravo. E antes de 1888, os produtores de café tinham empresas de colonização para atrair os imigrantes para trabalhar nas fazendas de café, dando transporte gratuito nos trens, como também doação de terras.

No estado de São Paulo, as diferentes ferrovias tiveram um importante papel na abertura, ocupação e urbanização do território do estado de São Paulo. Foram as ferrovias que permitiram a constituição de uma extensa rede urbana, conectando as pequenas cidades do interior com os centros de comércio, serviços e exportação/importação do final do século XIX e início do XX. A existência desta rede conectada pela ferrovia era um elemento decisivo para a constituição do mercado de massas em uma economia que se pretendia capitalista.

Na falta do principal produto que motivou a construção das ferrovias em território paulista- o café - qual seria este produto que motivou ou subvencionaria a construção das ferrovias mineiras? Tudo indica que seria muito mais uma questão de abastecimento interno de mercadorias que vinham do Rio de Janeiro, daí a ligação com a E. F. D. Pedro II foi de extrema importância, e da produção mineira que é escoada

para o porto de Vitória e Rio de Janeiro. Além disso, no século XIX, a ferrovia trazia consigo o símbolo da modernidade. Com relação aos outros fenômenos e/ou processos relacionados à implantação das ferrovias paulistas, como a urbanização, questão fundiária e imigração, estes dois últimos merecem ser melhor aprofundados em outra ocasião em nossa incipiente pesquisa. Sobre a urbanização, esta certamente deve ter ocorrido quando as ferrovias foram implantadas em território mineiro, e igualmente importantes em seu desenho. Arrisca-se a dizer que muitas cidades mineiras devem ter surgido a partir da ferrovia, algumas desenvolveram-se a partir da implantação da ferrovia, tendo uma espécie de segundo desenvolvimento; outras a partir da decadência da ferrovia, apresentam seu complexo ferroviário abandonado.

Após esta contextualização geral sobre as ferrovias brasileiras, nos centraremos no caso da Estrada de Ferro Oeste de Minas, a EFOM.

2. A Estrada de Ferro Oeste de Minas (1876 - 1903)

Primeiramente, gostaríamos de esclarecer sobre as datas da companhia EFOM. A data de 1876 refere-se ao ano da lei de concessão para a construção da ferrovia pelo governo federal a um grupo da elite são-joanense, e 1903, refere-se a data quando a companhia foi encampada pelo governo. É importante ressaltar que a linha não deixou de funcionar mesmo depois de 1903, ao contrário, aconteceram importantes fusões e incorporações. Atualmente, apesar de algumas linhas desativadas e estações abandonadas, parte da linha foi concedida para empresas de logística, além disso, funciona aos finais-de-semana um trem turístico, movida à máquina a vapor, que percorre aproximadamente 34 km entre as cidades de São João del-Rei e Tiradentes. É importante falar das razões anteriores, ou seja, o motivo de construção da EFOM, que se inicia nos anos iniciais de 1870:

Na década de 1870, um grupo de bacharéis mineiros elaborou um projeto ferroviário para a região oeste de Minas Gerais. A partir deste, iniciou-se o processo de formação da primeira sociedade anônima da província. Em fevereiro de 1872, dois engenheiros de São João del-Rei, Harmillo Candido da Costa Alvez e Eduardo Limoeiro, solicitaram uma concessão ao governo provincial para a construção de uma estrada de ferro ´de bitola estreita´ entre o ponto em que a EPFII deixa o valo do Rio das Mortes e a cidade de Lavras (Portella, 1892, p.94). A concessão, com duração de 20 anos, foi autorizada e aberta à concorrência. Ficou

[Digite aqui]

estabelecida uma garantia de pagamento, por parte do governo, de ‘juros de até 7%’ sobre o capital empregado no empreendimento, ou uma subvenção quilométrica. (...)’ (Cruz, 2016: 71)

No entanto, a concessão aconteceu no ano seguinte, 1873, e foram para os liberais, o bacharel e fazendeiro José Rezende Teixeira e o engenheiro civil Luiz Augusto de Oliveira ganharam esta concessão, “ com validade de 50 anos , para o estabelecimento de uma ferrovia de bitola estreita e linha de telégrafo, entre a EFPII e um ponto navegável do Rio Grande (Vaz, 1922, p. 5). Os concessionários optaram pela subvenção quilométrica” (Queiroga, 1882: 403 apud Cruz, 2016: 71). No entanto, esta concessão sobre alterações, em 1876, limitando-se ao trecho entre a E.F. Dom Pedro II e a cidade de São João del-Rei, e a forma de subvenção na forma de juros anuais ou subvenção quilométrica.

Santos (2009: 87), coloca os planos de uma ferrovia mineira em época ainda mais anterior, em 1863, onde uma proposta do engenheiro H. Gerber ”acrescentava São João del-Rei na rota de uma possível via férrea ligando a Corte, o Rio Grande e o Rio São Francisco (...)”, portanto possuía um sentido oeste-leste, ligando a Corte, São João del-Rei e Rio Grande, e de São João desviaria sentido norte em direção ao Rio Pará, afluente do São Francisco. Também havia uma proposta de uma estrada de ferro do sul de Minas, que se desmembrou em várias concessões menores, finalizando na década de 1890 em quatro companhias que mais tarde, em 1931, incorporariam a Rede Mineira de Viação: E. F. Oeste de Minas, Minas & Rio Railway, E. F. Muzambinho e Viação Férrea Sapucaí, sendo as três últimas localizadas no extremo sul de Minas. As três últimas companhias eram altamente deficitárias e foram de curta duração como empresas privadas. (cfr. Santos, 2009: 87)

Em 1878, formou-se então a companhia ferroviária Estrada de Ferro Oeste de Minas (EFOM), primeira sociedade anônima mineira, sediada em Minas Gerais, na cidade de São João del-Rei. A sua diretoria foi eleita pelos acionistas em assembleia, onde Dr. Aureliano Martins de Carvalho Mourão foi nomeado presidente (cfr. Cruz, 2016: 72). Sobre este quadro da diretoria e primeiros acionistas tem-se o estudo de Santos (2009: 139), que assim elenca o quadro da diretoria e sócios majoritários, todos são joanenses: Aureliano Martins de Carvalho Mourão, José da Costa Rodrigues, Coronel Custódio de Almeida Magalhães, Comendador Antônio José Dias Bastos, Marçal de Sousa e Oliveira, José Antônio de Almeida, Tenente Gabriel Ferreira da Silva, Coronel José Resende de

Carvalho (Barão de Conceição da Barra), Eduardo Ernesto Pereira da Silva (Barão de São João del-Rei), Dr. Carlos Batista de Castro.³

O propósito desta elite ao fundar a EFOM era permitir a manutenção, ou a recuperação da cidade de São João de pólo e como “solução de algumas questões iminentes como a abolição da escravatura e a concorrência de outras regiões do Império ou mesmo da província mineira.” (Santos, 2009: 123), e tinham como intenção: “através da melhoria do transporte terrestre, estimular o crescimento da produção e do comércio locais, estimulando um fluxo migratório para o oeste de Minas, levando a um crescimento populacional e, conseqüentemente, a um aumento da demanda pela ferrovia naquela região.” (Cruz, 2016: 77)

Apenas para contextualizar brevemente a história de São João del-Rei. Ela surgiu da corrida pelo ouro na região das Minas Gerais, onde se afirmam que em 1701, o bandeirante paulista, da região de Taubaté, Tomé Portes del-Rei estabeleceu-se na região de Porto Real da Passagem (hoje nas proximidades do bairro de Matosinhos em São João del-Rei e Porto Real em Santa Cruz de Minas). Entre 1704 e 1705, é estabelecido o Arraial Novo do Rio das Mortes. Entre 1707 e 1709, o arraial tornou-se palco da Guerra dos Emboabas, é nesta guerra que “Manuel Nunes Viana governador da região, as minas, descobertas havia cerca de quinze anos, foram desmembradas do Rio de Janeiro e passaram a constituir, junto com São Paulo, uma nova capitania.” (Santos, 2009: 34), e em 08 de dezembro de 1713, o arraial passa ao status de Vila de São João del-Rei e no ano posterior, passa a fazer parte da recém criada Comarca do Rio das Mortes.

Mais que um centro minerador, apesar de haver indícios de ter havido mineração em São João del-Rei,⁴ a vila foi um centro de

³ A primeira diretoria da Companhia Estrada de Ferro d'Oeste era composta por representantes de São João del-Rei e do Rio de Janeiro, cujos nomes eram: José da Costa Rodrigues (SJDR - 100 ações), Coronel Custódio de Almeida Magalhães (SJDR - 25 ações), Antônio José Dias Bastos (SJDR - 100 ações), Marçal de Sousa e Oliveira (SJDR - 25 ações), José Antônio de Almeida (SJDR - 50 ações), Tenente Gabriel Ferreira da Silva (SJDR - 50 ações), Coronel José Resende de Carvalho - Barão de Conceição da Barra (SJDR - 50 ações), Eduardo Ernesto Pereira da Silva - Barão de São João del-Rei (SJDR - 20 ações), Dr. Carlos Batista de Castro (SJDR - 25 ações), Dr. José de Resende Teixeira. Publicado no Jornal “O Arauto de Minas”. Ano I, n. 4, 31/03/1877, p.2. e “O Arauto de Minas”. Ano I, n. 12, 26/05/1877, p. 2.

⁴ Se não atingiu os patamares observados na Comarca de Vila Rica, onde, entre 1750 e 1779, mais de 60% das unidades se ligavam a esta atividade, sua importância não pode ser desprezada, pois, naquele período, cerca de 43% das de São João eram mineradoras e, entre 1780 e 1822, aproximadamente 23%. Só a título de comparação, vale registrar

abastecimento de Vila Rica, atual Ouro Preto, e esta vocação é que permitiu que a região não entrasse em decadência com o esgotamento do ouro na região das Minas, apesar de sofrer seu impacto. E em épocas posteriores, o Rio de Janeiro, também é um centro consumidor da produção de Minas Gerais. Uma das provas de que a Comarca não entrou em decadência, é o crescimento demográfico ocorrido na segunda metade de 1700 e início de 1800, o que segundo um autor, representou um crescimento de 41.6% da população de toda a capitania de Minas Gerais.⁵ A elite mercantil são-joanense surgiu desta relação comercial entre Minas Gerais e a Corte,⁶ e é esta elite que pretende construir a estrada de ferro, diminuindo a distância e baratear os fretes em relação à Corte, e ainda, alegando combater uma crise pela qual a cidade passava no último quartel do século XIX, para assim manter sua posição de praça comercial ou pólo regional.

Quadro 1 – Exportações de Minas Gerais para o Rio de Janeiro

<i>Item produzido em Minas</i>	<i>Porcentagem destinada ao Rio de Janeiro</i>
Gado vacuum	78%
Porcos	89%
Queijos	57%
Tecidos de algodão	96%
Toucinho	97%

Fonte: Op. Cit. GRAÇA FILHO, p.38.

que a vizinha Freguesia de São José possuía, em ambos os períodos, cerca de 8% das suas unidades voltadas para o setor. É inegável, portanto, a importância da mineração, em São João del-Rei, bem como é significativo o seu declínio, na passagem de um sub-período ao outro.” (Santos, 2009: 42).

⁵ “A Comarca do Rio das Mortes sofreu expressivo crescimento demográfico entre 1776 e 1821, o que deve ser levado em consideração dado sua característica de produção agropecuária. Nessa baliza de tempo, a população dessa comarca passou de 82.781 para 213.617 indivíduos, o que representava em 1821, segundo João Fragoso, 41,6% da população de toda capitania” (Fragoso, 1998, op.cit. p.125. apud Santos, 2009)

⁶ Para saber sobre a história econômica da região ler: Graça Filho, Afonso de Alencastro (2002). *A Princesa do Oeste e o Mito da Decadência de Minas Gerais: São João del Rei (1831-1888)*. São Paulo: Annablume.

“(…) em sua obra, ‘A princesa do oeste e o mito da decadência de Minas Gerais’, Afonso de Alencastro Graça Filho tratou da economia da região de São João del-Rei, registrando o revigoreamento da localidade com a inauguração da Estrada de Ferro oeste de Minas que ‘em breve alcançaria outras localidades que gravitavam em torno de São João del-Rei, tornando-as autônomas com respeito àquela Praça.” (Cruz, 2016: 33)

Quadro 2 – Importações de Minas Gerais do Rio de Janeiro

<i>Item provindo do Rio de Janeiro</i>	<i>Porcentagem importada por Minas Gerais</i>
Azeite	100%
Sal	69%
Escravos	93%
Gêneros secos	92%
Ferragens e vinhos	96%

Fonte: Op. Cit. GRAÇA FILHO, p.38.

Figura 04: Exportações e Importações entre Minas e Rio de Janeiro, no ano de 1818.
Fonte: Santos, 2009: 54

Da tabela acima, podemos observar que os itens mais exportados por Minas eram os tecidos de algodão, porcos e seu derivado, o toucinho, gado e queijo, e o que era mais importado do Rio de Janeiro, eram o azeite, ferragens e vinho, escravos, gêneros secos e sal, assim abastecendo a região mineira. Estes produtos não diferiram por algumas décadas, em algum momento o sal, importante tanto para a conservação de alimentos como para o gado, passa a ser o primeiro produto a ser importado.

Apesar dos concessionários serem liberais, apelidados pelos conservadores de “chimangos”, a construção da ferrovia se deu pelos conservadores, apelidados pelos oponentes como “cascudos”, e portanto, apelidaram a EFOM de “estrada cascuda”. O periódico “Arauto de Minas”, de viés conservador, acompanhou com detalhes o surgimento da estrada de ferro: “(...) Afinal, eram os fazendeiros e negociantes ligados ao partido representado pelo Arauto de Minas os maiores interessados em reverter a crise daquele momento, crise denunciada pelos coevos como decadência’.”(Santos, 2009: 94)

No início de seu funcionamento, a EFOM contava com as estações de Sítio (onde se interligava com a E.F. D. Pedro II), Barros, Tiradentes e São João del-Rei,⁷ e os postos telegráficos de Ilhéus e Capão Redondo. Nos primeiros trechos também a mão-de-obra foi portuguesa, trazida pelo empreiteiro pioneiro Antônio Rocha. (CRUZ, 2016), uma vez que o uso de escravos estava proibido. Há no periódico O Arauto de Minas, uma chamada para proposta de empreiteiros (Lima, 2009: 109).

⁷ De Sítio a Barroso - 49 km (1880-1983)

Barroso a Tiradentes 37 km (1881-1983)

Tiradentes a São João del-Rei 13 km (1881- até o presente)

(Cruz, 2016: 25-26)

“O material rodante foi comprado da empresa belga Thyle Chateau, de propriedade dos Srs. Ceramin. (...)” (Cruz, 2016: 74), como também havia o material rodante da Baldwin. Havia não só locomotivas de carga, como de passageiros de 1a. e 2a. classe. Como dito anteriormente, a EFOM foi construída em bitola de 0,76m, que fez dela a ferrovia com menor custo de construção no Brasil até aquele momento. “(...) A bitola estreita seria conveniente para trechos de menor distância, com a vantagem de facilitar o traçado, reduzir o preço quilométrico e o custo de manutenção” (Ottoni, 1882, p. 48 apud Cruz, 2016: 76). Recordar-se que o tamanho da bitola é proporcional a toda dimensão da ferrovia construída, e da capacidade de carga e de passageiros. Com o tempo, com a incorporação de linhas e também na construção de novas linhas, a bitola foi alterada:

(...)Com o tempo, a bitola poderia ser alargada para suportar uma carga cada vez maior. Outro argumento para a adoção da bitola estreita era que ela se adequaria melhor a uma região de relevo acidentado, permitindo curvas com raios menores. Entretanto, deve-se lembrar que a EFPII, que atravessava a Serra do Mar e a Serra da Mantiqueira, tinha a bitola de 1,00m, assim como a própria EFOM passaria a tê-la a partir de 1890. (...) (Cruz, 2016: 77)

Em 30 de setembro de 1880, acontece a primeira viagem da EFOM, partindo de seu ponto zero (0 km), isto é, de Sítio. A efetiva inauguração da EFOM aconteceu no ano seguinte, em 29 de agosto de 1881, com a presença do imperador Dom Pedro II e da imperatriz Dona Teresa Cristina de Bourbon-Duas Sicílias e cerca de 800 convidados de várias localidades. O relato da inauguração da EFOM foi testemunhado pela preceptora alemã Ina Von Binzer (1856-1916), que assinava o pseudônimo de Ulla von Eck, através de cartas à sua amiga Grete, entre 1881 e 1883.⁸

Após o ano de sua inauguração, a direção da EFOM adotou quatro medidas estratégicas visando o desenvolvimento da região:

(...)1) prolongou as linhas no ramal de Ribeirão Vermelho; 2) adquiriu a concessão para a construção da ferrovia entre São João del-Rei e Oliveira; 3) facilitou o transporte de imigrantes para a região; e 4) reduziu

⁸ O conjunto da correspondência resultou no livro “Os meus Romanos - Alegrias e tristezas de uma educadora alemã no Brasil”. O título faz referência aos filhos das famílias mais abastadas do Rio de Janeiro e São Paulo, os quais ela educara. Essa obra é relevante por nos apresentar a percepção feminina em um universo de viajantes predominantemente masculino. O seu olhar de jovem e de educadora nos revelou aspectos do cotidiano desse período raramente registrado.” (Cruz, 2016: 31)

o preço dos serviços, visando a estimular o crescimento da demanda pelo serviço de transportes.(...)(Cruz, 2016: 78)

A EFOM em seu princípio, também possuía navegação fluvial. Em 1882, foi inaugurada a navegação fluvial do Rio Grande. O porto de Ribeirão Vermelho, onde a cidade é conhecida pela rotunda, era o ponto inicial da navegação fluvial. Aproximadamente dez anos após sua inauguração:

Em 1890 a EFOM tinha uma extensão de aproximadamente 600 km, divididos em uma linha leste-oeste, entre Sítio e Ribeirão Vermelho, que acompanhava o Rio das Mortes até sua confluência com o Rio Grande; e em um ramal norte-sul entre Aureliano Mourão, no município de Bom Sucesso, e a cidade de Divinópolis. A companhia havia crescido 500km em menos de dez anos. Porém, a expansão dos trilhos acarretou problemas para a saúde financeira da EFOM. (...)” (Cruz, 2016: 81)

A companhia apresentava um superávit insignificante desde 1894, e tornou-se deficitária desde 1898, entrando em um processo de falência. Assim em 1900, é decretada a liquidação da companhia, pelo então presidente mineiro Francisco Bueno Brandão, que explicita os fatores da falência: “(...) 1) a não observação dos princípios da ciência econômica; 2) os gastos elevados; 3) a contração de empréstimos a juros altos; 4) o baixo movimento comercial da região; 5) o baixo rendimento do empreendimento; 6) a falta de auxílio oficial; 7) e a ausência de madeira para dormentes ao longo da linha” (Vaz, 1922: 28 *apud* Lima, 2009: 83)⁹

Para se ter uma ideia de como era a lucratividade, há uma tabela em que Santos (2009, p. 114), aplica à ferrovia mineira EFOM, a mesma metodologia utilizada por Grandi (2007) para a ferrovia paulista E.F. Rio Claro. As tabelas abaixo (figura 05) mostram o coeficiente de tráfego, que é um coeficiente que é inversamente proporcional ao lucro das companhias ao captar qual a participação do total das despesas nas receitas ferroviárias, este valor para indicar a lucratividade necessita estar abaixo dos 50%. Na tabela percebe-se o quão deficitária era a mineira, principalmente nos anos 1885 e 1898. Pode-se dizer que enquanto a paulista lucrava com o transporte do café, a ferrovia mineira exportava sua produção de queijo e

⁹ Múcio Jansen Vaz, secretário interino da EFOM, foi também um dos primeiros historiadores da empresa, apontando muitos dados sobre o cotidiano dos trabalhos de construção e manutenção desta ferrovia. (Lima, 2009: 95)

carne, e o sal era o principal produto importado do Rio de Janeiro: “(...) *O sal, alimento indispensável ao gado vacuum, consumido em São João del-Rei, grande produtor de queijos e carne, era uma das principais mercadorias transportadas pela estrada de ferro.*” (Santos, 2009: 143)

Receita, despesa e coeficiente de tráfego das companhias Estrada de Ferro Oeste de Minas e Estrada de Ferro Rio Claro no mesmo período.

Tabela 9.1

E. F. Oeste de Minas

<i>Ano</i>	<i>Receita</i>	<i>Despesa</i>	<i>Saldo</i>	<i>Coeficiente</i>
1881	160:585\$940	127:219\$060	33:366\$880	79,2
1882	240:733\$090	161:066\$817	79:666\$273	66,9
1883	220:689\$557	187:342\$172	33:347\$385	84,9
1884	190:616\$011	141:903\$751	48:712\$260	74,4
1885	179:940\$386	187:311\$310	-7:370\$924	104,1
1886	238:821\$234	185:748\$484	53:072\$750	77,7
1887	292:044\$581	166:221\$330	125:823\$251	56,9
1890	689:501\$764	491:599\$617	197:902\$147	71,3
1892	1.492:848\$050	987:649\$454	505:198\$596	66,1
1893	1.871:754\$385	1.612:589\$012	259:165\$373	86,1
1894	1.982:083\$430	1.935:120\$315	46:963\$115	97,6
1895	2.075:200\$350	2.069:822\$303	5:378\$047	99,7
1896	2.299:534\$960	2.283:747\$302	15:787\$658	99,3
1897	2.569:519\$610	2.488:479\$934	81:039\$676	96,8
1898	2.245:394\$630	2.701:080\$104	-455:685\$474	120,3

Fontes: BN-SOR e BMBC- SOR: Relatórios da Diretoria Cia. E. F. Oeste de Minas para os anos de 1885, 1886, 1887 e 1890. Complementado com dados do Relatório do Ministério da Agricultura para 1886 referente ao ano de 1885. p.325 e Fala dirigida por Antônio Gonçalves Chaves, Presidente de Minas Gerais à Assembléia Legislativa Provincial de Minas Gerais, agosto de 1884, p.99.

Tabela 9.2

E. F. Rio Claro

<i>Ano</i>	<i>Receita</i>	<i>Despesa</i>	<i>Saldo</i>	<i>Coeficiente</i>
1884	310:500\$810	149:033\$600	161:467\$210	48,0
1885	485:476\$520	226:863\$045	258:613\$475	46,7
1886	625:900\$353	261:947\$720	363:952\$633	41,9
1887	748:611\$810	399:683\$500	348:928\$310	53,4
1888	932:969\$100	383:885\$115	549:083\$985	41,1
1889	1.139:109\$730	418:808\$295	720:301\$435	36,8
1890	1.362:639\$520	513:572\$050	849:067\$470	37,7
1891	1.911:875\$160	950:277\$940	961:597\$220	49,7

Fonte: GRANDI, Guilherme. Café e expansão ferroviária: A Companhia E. F. Rio Claro (1880-1903). São Paulo: Annablume, FAPESP, 2007, p93.

Figura 05: Comparação entre os coeficientes de tráfego entre a E.F. Rio Claro e a E. F. Oeste de Minas. Fonte: Santos, 2009, p. 114.

Em 13 de junho de 1903, a EFOM foi adquirida em hasta pública, realizada no Rio de Janeiro, pelo governo federal, “*após ficar sob guarda do banco alemão Brasilianische Bank fur Deutschland e da União que , no período de 1903 a 1931, encampou algumas estradas de ferro dentre elas a EFOM, logo arrendada ao governo de Minas Gerais para formar a RMV - Rede Mineira de Viação.*” (Cruz, 2016: 27). Desse modo, em 1903, data de nosso recorte, a EFOM deixa de ser uma empresa privada, e passa a ser uma estatal, iniciando uma nova era. Há como veremos algumas importantes realizações nesta nova fase da empresa, sendo uma delas, a incorporação da Estrada de Ferro de Goiás (EFG) em 1920.

Em 1904, é diretor da EFOM, o engenheiro Antonio Lassance Cunha. No ano seguinte, a EFOM chega a Formiga. Em 1907, seria Formiga, uma das extremidades da malha da EFOM, e não Araguari, da Companhia Mogiana. A definição dos pontos iniciais é fundamental para a compreensão da história da EFG, passando a ser uma zona tributária para a EFOM, portanto, um ganho. No ano anterior, em 1906, o governo federal aprovou a organização da Rede de Viação Férrea Sul-Oeste de Minas, através da fusão entre a EFOM, a E. F. Sapucaí e E. F. Muzambinho. Assim como havia feito com a EFOM duas décadas antes, em 1920, o governo federal adquiriu a E. F. G. Sua malha, com extensão de 365 km, entre Formiga e Patrocínio, incluindo seus funcionários, foi incorporada à EFOM, que era uma empresa federal. Com isso, a EFOM tornou-se a maior companhia ferroviária em Minas, com 1806 km de malha em funcionamento. Um outro prolongamento importante, realizado na primeira década do século XX, foi entre Divinópolis e a nova capital mineira, Belo Horizonte. Este trecho “*construído pela empresa Emílio Schnoor, foi inaugurado em 1911, com uma ramificação para Pará de Minas e outra para Contagem. Em Divinópolis foi estabelecida, em 1915, a nova oficina da EFOM, um abrigo de carros e uma Vila Operária para os trabalhadores da empresa*” (Vaz, 1922, p. 50 *apud* Lima, 2009: 89). E assim:

Em 1922, a EFOM era a terceira maior companhia ferroviária do país, com 1982 km de trilhos nos estados do Rio de Janeiro e Minas Gerais, menor apenas que a Estrada de Ferro Leopoldina, com 2945 km (VAZ, 1922, p. 59). Contava com 120 estações, 28 paradas, 10 abrigos para carros, duas rotundas e seis oficinas, entre elas as de Divinópolis e Ribeirão Vermelho. ” (Lima, 2009: 95)

Até que, em 1931, a União novamente encampa algumas estradas de ferro, dentre elas a EFOM, logo arrendada ao governo de Minas Gerais para formar a RMV - Rede Mineira de Viação, encerrando a história da EFOM. O ano de 1930, coincide de maneira geral, o fim da era ferroviária brasileira, devido a crise do café e o nascimento de uma política de cunho rodoviarista.

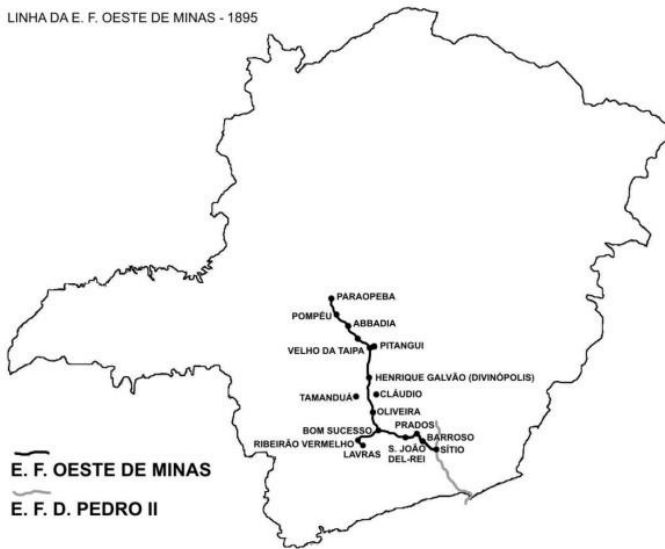


Figura 11: Total da linha aberta ao tráfego em 1895.

Figura 06: Total da linha aberta ao tráfego da EFOM em 1895. Fonte: Santos, 2009: 120.

3. CONCLUSÕES: O PATRIMÔNIO INDUSTRIAL FERROVIÁRIO BRASILEIRO

Desde 1940, com a decadência da política ferroviária e da concorrência das rodovias, muitas empresas deficitárias passaram a ser propriedade e administradas pelo Estado, como vimos que ocorreu com a EFOM até integrar a RMV - Rede Mineira de Viação. Além disso, começa o movimento de supressão das vias deficitárias. Em 1957, foi criada a Rede Ferroviária Federal S. A. (RFFSA), com a união de dezenove empresas ferroviárias administradas pela União, dentre elas a RMV. Em São Paulo, algumas empresas seguem resistindo, como a Companhia Paulista que continuava sendo administrada pelo governo estadual, e em 1971 juntamente com outras quatro empresas ferroviárias formam uma única empresa ainda sob a administração estatal: a Ferrovia Paulista S.A. (FEPASA). No entanto, em 1998, uma lei federal incorporou a FEPASA à RFFSA; entretanto, nos anos seguintes, começa a concessão à empresas particulares, para o transporte de cargas, e o de passageiros é quase inexistente em todo o Brasil. Hoje sobrevive apenas um e outro trem turístico, e as demais linhas apenas são utilizadas para o transporte de cargas, concedidas a empresas particulares. Em 2007, a RFFSA foi extinta, e os bens imóveis passaram à Superintendência do Patrimônio da União, que administra os imóveis, isto é, todas as estações, vilas ferroviárias, oficinas, e terrenos. Algumas vias foram suprimidas, outras seguem em funcionamento para o transporte de cargas, no entanto, muitas estações que eram importantes para o transporte de passageiros, hoje não possuem mais sentido, e estão abandonadas. O mesmo ocorre com inúmeras rotundas e estações espalhadas pelo país. As vilas ferroviárias, antes ocupadas por ex-ferroviárias, muitas encontram-se descaracterizadas, bem como ocupadas por pessoas que não possuem mais relação com a ferrovia. Por causa destas descaracterizações, além do abandono que leva a demolições, atualmente, inclusive é difícil ver o complexo ferroviário como um complexo, devido ao não conhecimento da história das companhias ferroviárias, restando apenas uma valorização estética das estações.

Parte das estações e vilas consideradas como patrimônio histórico, passaram a ser administradas pelo órgão federal IPHAN (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional), outras declaradas patrimônio em nível estadual e outras em nível local. No órgão paulista, somente em tempos recentes, os complexos ferroviários como um todo são declarados como patrimônio. No passado, por muito tempo, apenas as estações mereceram mais atenção que as vilas ferroviárias e outros edifícios.

Este é o panorama geral do estado em que se encontram os complexos ferroviários em todo o país, o que também não difere no território mineiro. Por exemplo, “Em Belo Horizonte, existe um relevante acervo arquitetônico e documental da EFOM, principalmente na Praça da Estação e na Rua Sapucaí. Na Rua Sapucaí, o imponente edifício que originalmente servia de sede a esta empresa, abriga um acervo bibliográfico, documental e de bens móveis que pertenciam à RFFSA e que, atualmente, estão sob a guarda do IPHAN. (...)” (Cruz, 2016: 147). Frisa-se que a preservação deste edifício deu-se apenas pela valorização estética e não por toda a carga histórica, o mesmo não ocorre em cidades do interior, onde estações e vilas são esquecidas. Um exemplo é a cidade de Ribeirão Vermelho, antes parte do município de Lavras, emancipando-se desta em 1948. A cidade nasceu quase que concomitantemente à instalação da EFOM, em 1888. Ribeirão Vermelho possuía oficina, rotunda ou girador de trens e era entroncamento de bitolas diferentes, deste modo, provavelmente reunia grande número de trabalhadores. Segundo Cruz (2016: 48): “O município conta atualmente com um pouco mais de 3.700 habitantes, entre os quais há um grande número de ex-ferroviários, seus familiares e descendentes. A cidade guarda marcas da presença do trem e das atividades da EFOM em vários lugares. (...)”. Atualmente, a cidade tem cerca de 4000 habitantes, e a oficina e rotunda encontram-se completamente abandonadas e sem uso. Outras cidades que devem ter vestígios da estação, e que foram importantes em seu momento, e deveriam contar com um grande número de trabalhadores, por ser cidade ou de oficinas ou de entroncamento, são as cidades de: “Divinópolis, maior oficina da EFOM, onde até mesmo locomotivas eram construídas. Garças era uma estação de entroncamento, onde o mesmo trem mudava de ramal sem mudar de bitola. Sítio era a estação de baldeação com a EFCB, onde mercadorias e passageiros tinham que trocar de trem. (Lima, 2009: 140)

O que ocorreu em território paulista, muito provavelmente ocorreu em território mineiro, no tocante do estado de preservação que acabamos de descrever, mas da sua importância no desenho do território. Em São Paulo, as ferrovias desempenharam um papel importante na ocupação do estado de São Paulo. Sua história está relacionada com o café, a imigração, a urbanização e a industrialização. Em muitas cidades, foi responsável por mover a centralidade da igreja para a estação, sendo considerada sinal de progresso. Em outras cidades, foi responsável por seu início, e em outras, seu desenvolvimento, e em outras ainda, a única grande empresa que absorvia os trabalhadores. Tais características que acabamos de descrever,

com exceção do produto transportado, ainda que em Minas também tivemos ferrovias com o propósito de transporte de café na Zona da Mata, aplicam-se ao território mineiro. A mudança da paisagem e a ferrovia como símbolo de modernização, vemos em vários textos do território mineiro, bem como registros em poesias e canções.

É inegável o valor das ferrovias como patrimônio industrial. Além das estações, é necessário pensar nas outras edificações existentes, as quais descobrimos ao aprofundarmos na história econômica e social, desta maneira, descortinam-se os outros equipamentos deste complexo ferroviário: caixas d'água (quando as locomotivas eram movidas a vapor), subestações elétricas (na transição das locomotivas a vapor para eletrificadas), portos de navegação fluvial, armazéns, oficinas, vilas ferroviárias, escolas de formação de ferroviários, campos de futebol, e no caso de São Paulo, fazia parte do complexo da Companhia Paulista, hortos florestais (para fornecimento de dormentes e outras construções, em parte responsável pela introdução do eucalipto no Brasil), matadouro, e uma companhia de imigração e colonização. Como esta pesquisa ainda está em andamento, não conseguimos identificar as outras edificações que fazem parte do complexo ferroviário da EFOM, que certamente existiram. Como também a questão da política fundiária existente por trás da concessão e construção das ferrovias, é um assunto que merece e deverá ser aprofundado nas futuras pesquisas.

Isoladamente, as vilas ferroviárias e outros equipamentos, como os campos de futebol, podem parecer insignificantes. Tais equipamentos teriam mais sentido se tomados em conjunto e conectados à história da companhia ferroviária, e ao conjunto do patrimônio industrial ferroviário. A história mostra a importância das ferrovias na economia brasileira, e principalmente na configuração dos territórios, a estreita ligação das ferrovias e o produto transportado, bem como o jogo de forças de atores sociais envolvidos, o discurso de símbolo de modernidade trazido pela ferrovia e a integração regional possibilitada pela mesma. Por toda a história social, e alguns atores sociais, pois ainda restam alguns poucos ex-ferroviários, e há associações de ferrovias e apaixonados pelas ferrovias, os complexos ferroviários em alguns lugares ainda são um lugar de memória muito forte. É pois, muito necessário, compreender e valorizar este patrimônio de maneira sistêmica, deste modo, o conceito de paisagem cultural poderia ser aplicado a outras empresas de ferrovias que cruzaram e ajudaram na construção dos diversos territórios brasileiros.

BIBLIOGRAFÍA

- Blasenheim, Peter L. (1996). “As ferrovias de Minas Gerais no século dezenove”. In *Locus: Revista de História*. Juiz de Fora, v. 2, n. 2, jul. - dez. 1996, pp.81-110.
- Fragoso, João Luís. (1998). *Homens de Grossa Aventura: acumulação e hierarquia na praça mercantil do Rio de Janeiro (1790-1830)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira.
- Cruz, Luiz Antônio da. (2016). *Memória Ferroviária*. Tiradentes: Mandala Produção.
- Graça Filho, Afonso de Alencastro (2002). *A Princesa do Oeste e o Mito da Decadência de Minas Gerais: São João del Rei (1831-1888)*. São Paulo: Annablume.
- Grandi, Guilherme (2007). *Café e expansão ferroviária: a Companhia Rio Claro (1880-1903)*. São Paulo: Annablume, FAPESP.
- Lima, Pablo Luiz de Oliveira (2009). *Ferrovia, Sociedade e Cultura (1850-1930)*. Ed. Argumentum, Belo Horizonte.
- Martins, Roberto Borges (1982). *A economia escravista de Minas Gerais no século XIX*. Belo Horizonte: CEDEPLAR/UFMG.
- Martins Filho, Amilcar Vianna (1981). *A Economia Política do Café com Leite (1900-1930)*. Belo Horizonte: UFMG/PROED.
- Matos, Odilon Nogueira de (1974). *Café e ferrovias: a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira*. São Paulo: Alfa-Omega.
- Minami, Issao (1994). *Vila Martin Smith, no Alto da Serra, em São Paulo, um exemplo típico de 'Model Company Town'*. Tese de doutoramento não publicada, Universidade de São Paulo.

Queiroga, P (1882). Contratos de estradas de ferro. Ouro Preto.

Saes, Flávio Azevedo Marques de (1979). Grandes empresa de serviços públicos na economia cafeeira: um estudo sobre o desenvolvimento do grande capital em São Paulo: 1850-1930. São Paulo: sn.

Saes, Flávio Azevedo Marques de (1981). As ferrovias de São Paulo 1870-1940. São Paulo: Editora Hucitec.

Santos, Welber Luiz dos (2009). A Estrada de Ferro Oeste de Minas : São João del-Rei (1877-1898). Dissertação de mestrado não publicada, Universidade Federal de Ouro Preto.

Souza, Laura de Mello e. (2006). O Sol e a Sombra: política e administração na América portuguesa do século XVIII. São Paulo: Cia. Das Letras.

Telles, Pedro Carlos da Silva (2011). História da Engenharia Ferroviária no Brasil. Rio de Janeiro: Notícia & Cia.

Vaz, Mucio Jansen (1922). Estrada de Ferro Oeste de Minas – Trabalho histórico-descriptivo, 1880-1922. São João del-Rei: EFOM.