

A FERROVIA E O DESENVOLVIMENTO TERRITORIAL DO TRIÂNGULO MINEIRO – MG

Luiz Carlos dos Santos Júnior – Universidade Federal de Uberlândia
luizcarlosgeo@yahoo.com.br

Prof. Dr. William Rodrigues Ferreira – Universidade Federal de Uberlândia
wferreira@ufu.br

Introdução

O transporte ferroviário é um importante estimulador dos intercâmbios das economias, de pessoas e de mercadorias para um país. Sua função foi, e é a de integrar e desenvolver regiões.

“A vida econômica de um país está sempre assente no seu sistema viatório, pois cabe a ele a interligação harmônica de seus diferentes centros de produção e de consumo, permitindo a melhor forma de circulação das riquezas, de acordo com as necessidades e as peculiaridades de cada região” (MACIEL, 1965:17)

A ferrovia surge no início do Século XVI, na Inglaterra, com o objetivo de retirar minérios de minas subterrâneas. As ferrovias de mineração consistiam de dois trilhos de madeira que adentravam as minas, onde homens ou cavalos empurravam vagões munidos de rodas com frisos ao longo dos trilhos.

No final do Século XVIII os trilhos passam a ser totalmente de ferro, e os vagões a possuir rodas com bordas. Nesse período já se desenvolvia a máquina a vapor.

O inventor inglês Richard Trevithick, em 1804, constrói um veículo de quatro rodas, de alta pressão a vapor para se deslocar sobre trilhos; era a primeira locomotiva do mundo. Logo outros inventores o seguiram.

Em 1825, um construtor de locomotivas, George Stephenson, construiu a primeira ferrovia pública, ligando Stockton a Darlington.

A construção de ferrovias difundiu-se rapidamente da Inglaterra para todo o continente europeu. Em 1870, já se tinha a espinha dorsal da rede ferroviária da Europa, que se expande imediatamente para outras partes do mundo.

No Brasil, a ferrovia foi difundida pelo senhor Irineu Evangelista Souza, mais tarde, Barão de Mauá, que recebeu do Governo Imperial a concessão para a construção e exploração de uma linha férrea no Rio de Janeiro, em 1852.

A primeira locomotiva a usar os trilhos em solo brasileiro foi a “Baronesa”, cujo nome é uma homenagem à esposa do então Barão de Mauá. Inaugurada por D. Pedro II no dia 30 de abril de 1854, a ferrovia originava-se no fundo da Baía de Guanabara e terminava na localidade de Raiz da Serra.

À partir de então, a cultura do café foi o grande propulsor para a difusão das ferrovias que foram ligando regiões até chegarem ao Triângulo Mineiro (MG) pela Companhia de Estradas de Ferro Mogiana.

Com base no exposto acima, este trabalho tem como objetivo mostrar como a ferrovia que chega ao Triângulo Mineiro, proporciona o desenvolvimento sócio-econômico e político da região, ao possibilitar o intercâmbio de mercadorias entre as diversas regiões do país.

Metodologia

O presente estudo foi realizado nas cidades de Uberlândia, Uberaba e Araguari, situadas na região do Triângulo Mineiro no estado de Minas Gerais durante o segundo semestre de 2004. A coleta de dados foi realizada como descreve abaixo:

- Levantamento de informações em referências bibliográficas especializadas: Revista Ferroviária Brasileira, Manual do IPEA (Instituto de Pesquisa e Estatística Aplicada), enciclopédias, livros históricos das cidades pesquisadas e “sites” de internet sobre a história das ferrovias;
- Pesquisas em arquivos públicos das cidades estudadas;
- Entrevistas com ex-funcionários hoje já aposentados das ferrovias;
- Entrevistas com pessoas que vivenciaram a construção das ferrovias.
- Todas as informações foram organizadas e relacionadas para posterior análise e conclusão.

1. Resultados

1.1. O Prolongamento dos Trilhos para o Sertão da Farinha Podre

1.1.1 Histórico da Companhia Mogiana de Estrada de Ferro

A Companhia Mogiana de Estradas de Ferro foi criada em 1872 e sua sede estava localizada na cidade de Campinas com prolongamento até Mogi Mirim, com um ramal para Amparo e seguimento até as margens do Rio Grande. Posteriormente a Mogiana partiu para a construção do trecho que levaria seus trilhos ao Triângulo Mineiro e Sul de Minas Gerais, no sentido de atrair para a economia paulista esta vasta região. O Rio Grande foi atingido em 1888, o ramal de Poços de Caldas foi concluído em 1886 e o de Franca em 1889. Nessa época a empresa recebeu o nome de Companhia Mogiana de Estradas de Ferro e Navegação.

A Mogiana, como era mais conhecida, continuou a crescer sempre em busca das regiões de cultura cafeeira, construindo vários ramais que passariam a ser conhecidos como "ramais cata-café".

Esta ferrovia após transpor o Rio Grande avançou pelo chamado Triângulo Mineiro fazendo ponto final na cidade de Araguari, tornando as ligações desta região mais fáceis com São Paulo do que com o próprio estado de Minas Gerais, e ainda hoje continua mantendo esse vínculo, porém com menos intensidade. Na década de 1930, com o declínio da produção de café e os problemas econômicos originados pela 2ª Guerra Mundial, a Mogiana entra em dificuldades financeiras, que se refletiram negativamente na prestação de seus serviços e passou a ser controlada pelo Governo do Estado de São Paulo em 1952. Em 10 de novembro de 1971, a Companhia Mogiana de Estradas de Ferro passa a integrar a FEPASA (Ferrovia Paulista S.A.).

Com o objetivo de desenvolver as ferrovias estaduais até então operando de forma isolada, o governo de São Paulo criou em 10 de novembro de 1971 a Fepasa - Ferrovia Paulista S. A., incorporando a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, a Estrada de Ferro Sorocabana, a Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, a Estrada de Ferro São Paulo e Minas e a Estrada de Ferro Araraquara.

A crescente dificuldade de novos investimentos por parte do poder público levou a FEPASA em 1998 como parte da renegociação de dívidas entre os governo federal e de São Paulo, foi acertada a sua transferência para o controle da Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA), que já estava em processo de desestatização, sob a forma de concessões com a iniciativa privada. Desta forma as linhas da FEPASA passaram a constituir a Malha Paulista da RFFSA, sendo realizado o leilão de desestatização da Malha Paulista pela RFFSA no dia 10 de novembro de 1998. A nova empresa FERROBAN - Ferrovias Bandeirantes S.A., vencedora do leilão, iniciou suas atividades no dia 1 de janeiro de 1999. A Ferrovia Bandeirantes S.A, opera na região do Triângulo Mineiro até o ano de 2002, passando a concessão para a Ferrovia Centro–Atlântica S.A., que por sua vez, tem a concessão de uso da malha ferroviária da FERROBAN na região do Triângulo Mineiro, sob forma de leasing, dessa forma a FERROBAN faz um aluguel de sua malha ferroviária para a FCA por tempo indeterminado.

A FCA está integrada ao Departamento de Logística da Companhia Vale do Rio Doce, e é a ferrovia que integra o transporte da região do Triângulo Mineiro, entre outras no atual momento.

1.1.2. A Ferrovia chegando ao Triângulo Mineiro através da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro

A ferrovia vem a ser a possibilidade de intercâmbio comercial, social e político do interior com os principais centros. Fazia-se assim a ligação entre o “interior da produção” e o “litoral da exportação e consumo”, possibilitando a incorporação extensiva dos mercados e rompendo as barreiras geográficas do país, trazendo o desenvolvimento para a região do Triângulo Mineiro, aumentando o valor das terras e expandindo as fronteiras agrícolas da produção do café e as relações sociais, políticas e econômicas.

A primeira ferrovia que veio penetrar o território mineiro, ultrapassando o Rio Grande em direção ao Triângulo Mineiro, foi a Companhia Mogiana de Estradas de Ferro com o respaldo da lei provincial a Companhia Mogiana amplia seus trilhos para o Estado de Minas Gerais com a garantia de rentabilidade e juros sobre o capital aplicado.

O negócio cafeeiro era uma atividade capaz de gerar capitais e organizar as ferrovias, tornando-se um impulso para a expansão ferroviária no interior do país.

Com isso a companhia Mogiana de Estradas de Ferro, através de constantes renovações contratuais com o governo provincial, prolongou seus trilhos até as margens do Rio Grande, mais precisamente no município de Jaguará. Por motivos óbvios, levaram a ferrovia no sentido da cidade de Jaguará, pois já existia uma ponte, construída na década de 1850, por onde transitava parte das mercadorias entre Minas Gerais e São Paulo.

Em 1895 inaugurava-se a estação de São Pedro de Uberabinha (atual Uberlândia), entre tantas outras e um ano depois a estação de Araguari e os trilhos da Companhia Mogiana pararam por aí. Somente em 1913, depois de mais de uma década é que a então, Estrada de Ferro Goiás estendeu os seus trilhos da cidade de Araguari a Catalão, no estado de Goiás, e em 1935 os trilhos chegaram a cidade de Anápolis, também no Estado de Goiás.

1.1.3. Uberaba e o Domínio Regional

A ferrovia para Uberaba, sem dúvida comprova que esse meio de transporte foi um veículo de fundamental importância para o desenvolvimento do município. Apesar de não ter produção de café, Uberaba, justifica o prolongamento dos trilhos da Companhia Mogiana, pois a sua posição geográfica permite tornar-se entreposto comercial para a região do Triângulo Mineiro, Mato Grosso e Goiás.

A cidade se mostra muito importante neste período, pois foi a porta de entrada para a expansão do capitalismo a novas áreas, no qual a estrada de ferro foi o instrumento essencial, “ampliando as relações de dependência a nível nacional”. (REZENDE, 1991:23)

Em fevereiro de 1888, a locomotiva Minas Gerais, atravessou o Rio Grande, inaugurando nova etapa de progresso para o Triângulo Mineiro, começa então a “nova era” de desenvolvimento comercial, social e político. Era o período áureo do comércio de Uberaba, a diversificação deste, resultou em constante urbanização e modernização da cidade.

“As antigas tropas de mulas eram insuficientes para o escoamento de uma grande produção, além disso, onerava o produto”. (REZENDE, 1991:78)

A chegada da Companhia Mogiana em 1889 possibilitou grande desenvolvimento interno, além de promover o apogeu do comércio e da urbanização, o movimento da cidade multiplicou-se em relação ao comércio e o aumento dos imigrantes, esses que antes moravam em fazendas e vão para a cidade em consequência das mudanças ocorridas. As diversões públicas, teatros, restaurantes, praças, iluminações, calçamentos entre vários outros recursos atraídos pela modernização do espaço urbano de Uberaba.

“Sem dúvida alguma a Estrada de Ferro Mogiana marcou a égide comercial em que Uberaba se desenvolveu e deixou profundos traços na economia da cidade”. (NETO, 2000:54)

A cidade de Uberaba ficou sendo o entreposto comercial entre São Paulo, Minas Gerais, Goiás e Mato Grosso. Com isso seu crescimento demográfico ia ocorrendo rápido, pois a ferrovia além de trazer consigo o desenvolvimento, traz também os imigrantes com a mão-de-obra, para trabalhar com a cultura do café que se expandirá pela região, assim como outros tipos de culturas, chega os diversos produtos do litoral e acontece a integração social de quem vive as margens das ferrovias.

Mas esse apogeu Uberabense não perdura por muito tempo, o entreposto comercial entra em decadência, depois de sete anos como o marco divisor entre Minas e São Paulo, das grandes transações para o Triângulo Mineiro, sul de Mato Grosso e Goiás. O prolongamento dos trilhos da

Mogiana para São Pedro de Uberabinha (hoje Uberlândia) em 1895 e posteriormente para Araguari em 1896, que passa a ser então o novo entreposto comercial para Mato Grosso, Goiás e o Brasil Central.

1.1.4. Araguari: O novo entreposto Comercial Regional

A chegada da locomotiva foi no dia 15 de novembro de 1896, inaugurando a estação da Companhia Mogiana de Estrada de Ferro, que passa a ser o novo entreposto comercial da região. Com o prolongamento dos trilhos até a cidade, ocorre uma nova dinâmica urbana, comercial, política e social.

“A penetração do ramal da Alta Mogiana (Ribeirão-Araguari) pelos sertões do Triângulo, seria uma aventura, de vez que as zonas eram despovoadas e pouco produziam para garantirem lucro compensador à Companhia.” (GUIMARÃES, 1991:20)

Araguari assume a função de entreposto desviado de Uberaba, com um entorno agropecuário, remanescente do abandono da mineração, a ferrovia estimula o desenvolvimento da produção de mercadorias e torna-se a catalisadora dessas atividades e repassadora para outras regiões.

Como o município não era um grande produtor de café, para a Companhia Mogiana a única justificativa plausível para o prolongamento dos trilhos para a cidade de Araguari seria para se ter uma ligação com o Centro-Oeste do país, já que se falavam da ida da capital federal para a região. Fato esse confirmado na constituição de fevereiro de 1891 e depois realizado no Governo do Presidente Juscelino Kubitschek em 1960,

“A partir desta expectativa e com base nas garantias do Estado, ficava definitivamente assentado o propósito da Mogiana de tornar-se intermediária ou total construtora das linhas que deveriam ligar São Paulo ao planalto central”, hoje Brasília”. (TEIXEIRA, 1970:536)

Araguari tornou-se entroncamento entre a Companhia Mogiana e a Estrada de Ferro Goiás, e por força dessa conjunção, completou-se a penetração ferroviária para o Centro-Oeste brasileiro.

Em 24 de fevereiro de 1913, foi inaugurado oficialmente a estação de Araguari da Companhia de Estrada de Ferro Goiás, e o primeiro trecho de via férrea de Minas à Goiás: de Araguari a Catalão. Esse ramal tinha 116 km de extensão e a finalidade de ligar Goiás ao litoral, chegando aos portos do Rio de Janeiro e de Santos.

1.1.5. Uberlândia: De ponto de passagem para os trilhos, ao Desenvolvimento Regional

A partir de 1816, o governo de Minas Gerais, incentiva a ocupação do Sertão da Farinha Podre. Uberlândia desenvolve-se rapidamente e torna-se um das principais cidades de Minas Gerais e é a principal cidade do Triângulo Mineiro no momento, mas para que esse impulso viesse a acontecer dependia muito de quem aqui vivia, dentre esses habitantes, havia um filho da terra nascido e criado em Uberlândia, era a figura do Coronel José Teófilo Carneiro, homem obstinado e defensor da cidade, procurava viabilizar suas idéias de melhoramento para o município. Dentre elas existia a

possibilidade de se ter a Companhia Mogiana e seus trilhos passando pela cidade, então quando soube que os trilhos teriam sentido diferente tratou logo de agir e se dirigiu até Campinas. A interferência do coronel surtiu tanto efeito que, em 21 de dezembro de 1895, inaugurou-se a Estação Ferroviária da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro em Uberabinha. A inauguração desta estação ferroviária foi um fato marcante na história de Uberlândia, o acontecimento foi comemorado com todas as honrarias da população local.

Uberlândia passa a ser então, por um (1) ano, o entreposto comercial ferroviário da região até no momento em que ocorreu o prolongamento dos trilhos para a cidade de Araguari. Mesmo não sendo mais o entreposto comercial ferroviário da região, Uberlândia não perdeu o desenvolvimento econômico, pois a cidade continua sendo uma rota de ligação ferroviária entre o Centro-Oeste e o Sudeste do país. Além disso, com o plano de ocupação do centro do país, Uberlândia recebeu a rodovia e com esta, o avanço social, econômico, político e cultural.

Conclusão

A ferrovia muito contribuiu para o desenvolvimento de certas regiões no mundo. No Brasil, ela chega com a iniciativa do Barão de Mauá com o respaldo de leis provinciais do governo. Com isso a ferrovia vai crescendo no país junto com as plantações de café ao qual financiava o desenvolvimento ferroviário e vice-versa. A região do Triângulo Mineiro teve um impulso das plantações cafeeiras e também o grande eixo para a ocupação do Brasil Central. O Triângulo Mineiro passa então a ser o ponto de ligação entre o Brasil Central com o Brasil exportador, o detentor de portas e das políticas econômicas da época.

A ferrovia hoje no Triângulo Mineiro passa a ter o controle de empresas privadas, com dois portos secos e a revitalização de alguns trechos da malha ferroviária, com sua maioria para o transporte de cargas e futuramente para o transporte de passageiros como forma de passeios turísticos.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS:

CANO, Wilson. **A Formação Econômica do Brasil**. São Paulo: Editora Moderna, 1978.

CASTRO, H. **O Drama das Estradas de Ferro no Brasil**. São Paulo. LR Editores, 1981.

GUIMARÃES, E. N. A Transformação Econômica do Sertão da Farinha Podre. In: **História e Perspectivas**. Nº 4 jan/jul 1991. Uberlândia – M.G., EDUFU.

IPEA, Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. **Reforma e a Modernização do setor de Transporte ferroviário de Carga**. Brasília: IPEA, 1994.

LIMA, O. A. **Sistema ferroviário Brasileiro**. São Paulo. Apec editora s.a. 1969.

MACIEL, W. P. **Do Pessimismo à Euforia: ensaio de economia ferroviária**. Rio de Janeiro: Escola Nacional de Engenharia, 1965. (Tese Doutorado).

RANIERO, Ivana. **Companhia Mogiana de Estradas de Ferro: participação no desenvolvimento de Uberlândia**. Uberlândia: IGUFU, 1997 (Monografia).

REZENDE, E. M. **Uberaba, uma trajetória sócio-econômica (1811 – 1910)** Uberaba: Arquivo Público de Uberaba, 1991.

TEIXEIRA, Tito. **Bandeirantes e Pioneiros do Brasil Central. História da Criação do município de Uberlândia.** Uberlândia Gráfica Editora, 1970.

NETO, A. T.; et. al. **A História dos meios de Transportes de Uberaba.** Faculdade de Educação de Uberaba. Uberaba – MG., 2000.

Periódicos:

Enciclopédia Brasa

Almanaque Abril, 2004.

Revista Veja: vários volumes.

Revista Exame: vários volumes.

Revista Ferroviária: vários volumes.

Sites Consultados:

Ministério dos Transportes: www.transportes.gov.br

Concessionária Ferrovia Centro-Atlantica: www.centro-atlantica.com.br

Companhia Mogiana de Estradas de Ferro: www.geocities.com/cia_mogiana

Estações Ferroviárias: www.estacoesferroviarias.com.br

CMEF: www.cmef.com.br

FEPASA: www.fepasa.com.br

FERROBAN: www.assef.com.br/ferroban