

**NOTA: RAMAL FERROVIÁRIO DO PIRANGA
(Estrada de Ferro Central do Brasil)
Do projeto ao abandono¹**

Patrício Aureliano Silva Carneiro²

RESUMO: A expansão das estradas de ferro no país é um assunto muito abordado na literatura. O contrário pode ser afirmado acerca do desmantelamento da rede ferroviária brasileira, ocorrida, particularmente, após a década de 1950, quando da opção governamental pelo projeto do “rodoviarismo”. A ditadura militar e a privatização da Rede Ferroviária Federal S.A. em 1996 consolidaram tal política, ao concederem à iniciativa privada a administração de diversas linhas. Hoje em dia, as ferrovias detêm uma participação ínfima na logística do transporte nacional e o Brasil é um dos únicos países de grande dimensão continental que promoveu o desmantelamento do modal ferroviário. Antigos leitos se transformaram em estradas de rodagem; dormentes e trilhos foram retirados ou pilhados pela população; vagões de passageiros e de cargas, locomotivas, pátios de manutenção ferroviária, túneis, pontes, estações etc se encontram praticamente abandonados ou, no último caso, ocupadas como moradias. Antigos leitos foram tomados pelo mato. Um dos exemplos desse desmantelamento se trata do antigo “Ramal do Piranga”, cujo projeto inicial pretendia fazer a ligação, pelo vale do rio Doce, da Estrada de Ferro Central do Brasil (EFCB), em Santos Dumont (MG), com a cidade de Vitória, no Espírito Santo.

Discorrer sobre o antigo “Ramal do Piranga” ou “Trem da Piranguinha” não é tarefa fácil. Há poucos registros documentais sobre o tema. O mesmo não acontece com os registros históricos da ferrovia, que estão presentes na paisagem da região do Vale do Pomba. O ramal do Piranga surgiu como proposta para estender, a partir da cidade de Santos Dumont (MG), uma linha da Estrada de Ferro Central do Brasil (EFCB) até a cidade de Vitória, no Espírito Santo, passando pelos vales dos rios Pomba/Xopotó/Piranga/Doce. Mas, a maior parte do projeto ficou no papel, pois

¹ A presente nota é resultado de observações de campo e pesquisas documentais.

² Mestre e Doutor em Geografia pela Universidade Federal de Minas Gerais. Professor da Escola Preparatória de Cadetes do Ar - EPCAR. Contato: patriciocarneiro@yahoo.com.br.

foram construídos apenas 57,8 km de ferrovia, entre a cidade de Santos Dumont, onde passa a linha tronco da EFCB, e a de Mercês, no vale do rio Pomba.

A história do “Ramal do Piranga” inicia-se no final do século XIX. Em 2 de outubro de 1890, João Pereira de Lemos Torres, membro da Junta Comercial do Rio de Janeiro, assinou contrato para construção de uma estrada de ferro, que deveria partir da cidade de João Gomes (como era conhecida a cidade de Santos Dumont à época) até Piranga, com privilégio de exploração por 50 anos e garantia de juros de 6% ao ano durante vinte anos sobre o capital que efetivamente fosse empregado, na razão de 45:000\$ por quilômetro. Para o prolongamento dessa estrada, celebrou-se contrato com a “Companhia Promotora de Indústrias e Melhoramentos” (NOTICIÁRIO, 1890, p.328). De acordo com o DECRETO nº 552, de 18 de setembro de 1891, a “Companhia Promotora de Indústrias e Melhoramentos” era uma sociedade anônima, sob a razão social de Bandeira & Bello, sediada no Rio de Janeiro, com capital social de 15.000:000\$, dividido em 75.000 ações de 200\$ cada uma. Tinha por finalidade, a execução de obras e trabalhos de engenharia, por conta própria ou de terceiros; a exploração de serviços públicos e de estabelecimentos industriais; a exploração de privilégios e concessões; a organização de companhias ou empresas; a aquisição de empréstimos no país ou no exterior; e o comércio de açúcar e outros gêneros alimentícios.

Figura 1: Estação ferroviária da *Estrada de Ferro Central do Brasil* (EFCB), de onde partia o *Ramal do Piranga* (Trem da Piranguinha). Município: Santos Dumont (MG).



O empresário João Pereira de Lemos Torres, juntamente com a Companhia Promotora de Indústrias e Melhoramentos, organizou a empresa denominada “Estrada de Ferro do Rio Doce”, cujo capital era de 6.000:000\$, constituído de 60.000 ações de 100\$000 cada. Com tal constituição, o empresário almejava criar um ramal da Central do Brasil e estendê-lo pelo vale do Rio Doce até a confluência deste com o rio Santo Antônio, de modo a entroncar-se com a linha que partia de Vitória ao Peçanha (futura estrada de ferro Vitória-Minas). Mas, em 1892, dois anos após a assinatura do contrato para construção da estrada de ferro, acionistas da companhia, à época denominada “Banco Iniciador de Melhoramentos”, foram notificados para depositarem a 3ª entrada das ações que se encontravam em atraso. Na lista figurava 28 nomes, a exemplo do Dr. Fernando Pereira da Rocha Paranhos e do Dr. José Paes de Carvalho. No rol dos acionistas havia famílias tradicionais, ligadas à cafeicultura, como a do Barão de Vidal, e bancos, como o Sul Americano, Itália-Brasil e Minas Gerais (DIÁRIO OFICIAL DA UNIÃO, 1892, p.5).

Figura 2: Ruínas da plataforma de embarque de Rio Pinho, “Ramal do Piranga”, ao lado do antigo leito ferroviário, atualmente desativado. Estrada de Ferro Central do Brasil (EFCB). Município: Santos Dumont (MG)



O presidente do Banco Iniciador de Melhoramentos, José Américo dos Santos, no ano de 1896, em decisão da mesa diretora, destacou que a carteira comercial do banco não possuía capitais suficientes para dar cabo à obra de ampliação da Estrada de Ferro Rio Doce e propôs em reunião do conselho fiscal a necessidade de contração de um empréstimo. Como as obras já estavam iniciadas, o presidente da companhia destacou que a paralisação seria um desastre. A proposta de empréstimo foi colocada em votação e a diretoria foi autorizada a contrai-lo. Pelo estatuto aprovado, a assembleia geral também autorizou a diretoria a negociar a alienação da Estrada de Ferro do Rio Doce quando julgasse vantajosa ao banco (DECRETO, 1891, p.1).

Figura 3: Dormente e trilho do antigo “Ramal do Piranga” na localidade do Açude. Estrada de Ferro Central do Brasil (EFCB). Município: Santos Dumont (MG)



Nos primeiros anos do século XIX, 1902, haviam sido construídos apenas 26,6km de ferrovia, ligando as cidades de Santos Dumont a Oliveira Fortes, a segunda conhecida como “Livramento”. A referida extensão, à época, correspondia a apenas 1,15% da rede mineira de viação férrea. No mesmo ano citado, encontravam-se paralisados no Estado a ampliação de 451 km de ferrovias, das quais 147,756 referentes ao trecho da estrada de João Gomes (Santos Dumont) a Piranga. Apesar da conclusão dos 26,6km, o tráfego começou a apresentar interrupções desde 1900, o que levou o governo a notificar o Banco Iniciador de Melhoramentos, que reestabeleceu o trânsito em 1901. Embora intimado a tomar conta da estrada, o banco cessionário não cumpria a determinação, obrigando o governo, em determinados momentos, a administrar a ferrovia na forma de contratos (RELATÓRIOS, 1902, p.28). A estrada de ferro do Rio Doce era uma ferrovia deficitária: no relatório de gastos e receitas das ferrovias mineiras em 1902, o Ramal do Piranga apresentou um déficit de 17:714\$258, após também amargar prejuízo no ano anterior, da ordem de 45:016\$637. Mas, essa não era uma característica exclusiva do Ramal do Piranga, pois, à época, apenas duas estradas mineiras (Oeste de Minas e Juiz de Fora a Piau) haviam obtido lucros (RELATÓRIOS, 1901, p.25; 1902, p.27; 1903, p.39; 1904, p.48-49).

Figura 4: Ruínas de plataforma de embarque na localidade de Boa Sorte, “Ramal do Piranga”, ao lado do antigo leito ferroviário, atualmente desativado. Estrada de Ferro Central do Brasil (EFCB). Município: Santos Dumont (MG).



Quais eram as principais mercadorias transportadas pelo trem da Piranguinha? Se analisarmos o rol dos produtos transportados em outras estradas, teremos os seguintes: café, fumo, açúcar, aguardente, álcool, cevados, leite, madeira, gado de raça destinado à reprodução, máquinas agrícolas, adubos para lavoura etc.

O território vasto e a população disseminada eram importantes desafios para integrar as áreas, e muitas ferrovias foram implantadas sem seguir uma sistemática de integração (linhas por demais sinuosas) ou para atender interesses de fazendeiros locais. De acordo com mensagem do Presidente do Estado de Minas Gerais em 1908, João Pinheiro da Silva, era necessário sistematizar os traçados, visando, nas novas construções, privilegiar caminhos mais curtos para tornar menos onerosos os custos de transporte das mercadorias (RELATÓRIOS, 1908, p.20-21). O movimento de passageiros e de cargas, em declínio, era reflexo da crise geral pela qual passava a indústria e o comércio, contribuindo para a redução das rendas

e para o crescimento dos déficits. O próprio governo reconhecia a depressão generalizada da receita das vias férreas, fruto da redução da produção e do consumo, e destacava a necessidade da implantação de culturas nas zonas marginais das estradas de ferro, de modo a favorecer o transporte de mercadorias com fretes mais reduzidos.

Figura 5: Ponte ferroviária, atualmente desativada, do “Ramal do Piranga” sobre o rio Formoso. Construída pela “Companhia Nacional de Forjas e Estaleiros”, em 1896. Estrada de Ferro Central do Brasil (EFCB). Município: Oliveira Fortes (MG)



No ano de 1903, os serviços de transporte na estrada “João Gomes a Piranga” estavam novamente paralisados. Este ramal era o único que não mantinha um fluxo regular, pois o Banco Iniciador de Melhoramentos, em liquidação, se recusava a assumir a direção da ferrovia. Com isso, o governo foi forçado a administrá-la para não deixar o tráfego paralisado, situação que exigia medida de liquidação do banco para livrar o Estado de despesas que não seriam reembolsadas. Apesar dos esforços despendidos pelo governo no sentido de melhorar a estrada de ferro, o estado de conservação da via era precário, devido, principalmente, à insignificante renda que não atingia a metade do custo das

despesas. O trecho da linha era muito pequeno: apenas 26 km (2,6% do conjunto geral da Estrada de Ferro Central do Brasil). A exploração do transporte gerava prejuízo para o Tesouro do Estado, que não dispunha de verba para a realização de obras, cada vez mais urgentes, não podia modificar tal situação (RELATÓRIOS, 1903, p.40-41; 1904, p.48-49).

Figura 6: Estação ferroviária, atualmente desativada, do “Ramal do Piranga”. Estrada de Ferro Central do Brasil (EFCB). Município: Oliveira Fortes (MG).

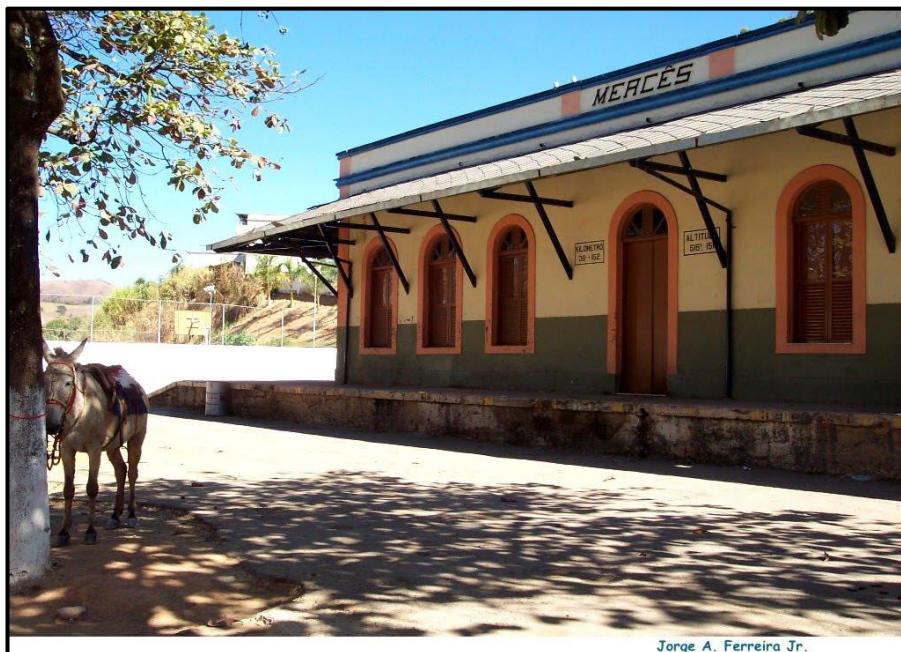


O Ramal do Piranga apresentava diversos desafios para manter a regularidade da circulação: na linha era indispensável a substituição da maior parte dos dormentes, além da execução de diversas obras de consolidação e regularização do leito e de substituição do escasso material rodante. Em outras dependências da estrada, manutenções também eram necessárias. Esse quadro de

estagnação era resultado do abandono em que a havia deixado o Banco Iniciador de Melhoramentos, sempre preocupado com a redução, ao mínimo, das despesas com o custeio.

Em 1904, o déficit da ferrovia aumentou para 22:726\$506. Como consequência, eram mantidos apenas dois trens por semana, uma forma de reduzir a despesa ao extremo. O prejuízo, contudo, não era uma condição peculiar do Ramal do Piranga, pois, no ano citado, apenas duas ferrovias obtiveram lucros: a Leopoldina Railway e a Estrada de Ferro Juiz de Fora a Piau, fato explicado pelo maior movimento de passageiros e pela maior intensidade do tráfego de mercadorias, café em especial, advinda da importância agrícola das áreas pelas quais essas duas ferrovias cruzavam, o sul da Zona da Mata mineira, importante pólo exportador da rubiácea (RELATÓRIOS, 1904, p.48-49; 1906, p.61-65).

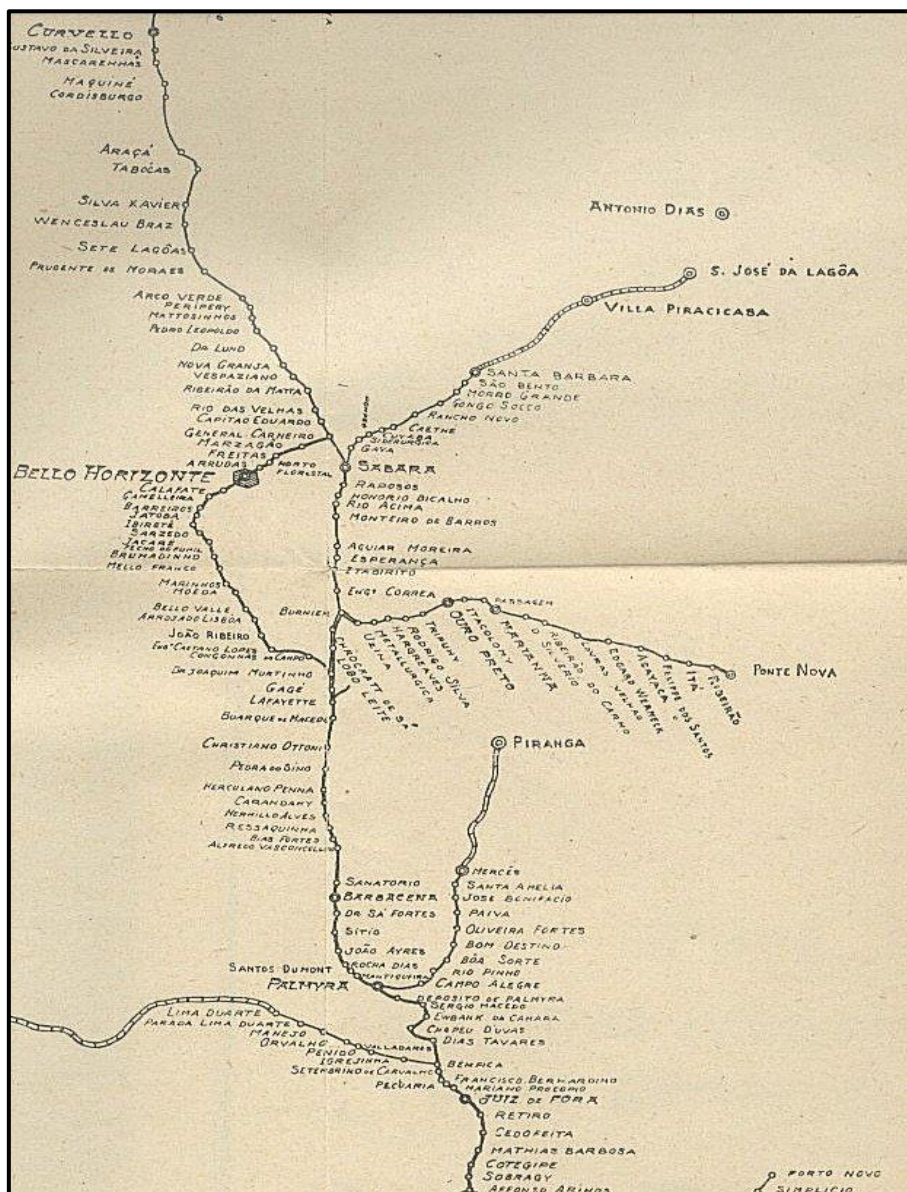
Figura 7: Estação ferroviária, atualmente desativada, do “Ramal do Piranga”. Estrada de Ferro Central do Brasil (EFCB). Município: Mercês (MG)



No dia 28 de outubro de 1904, após 14 anos desde o início da construção do ramal, a estrada foi depositada judicialmente, passando, por lei, a ser administrada pelo Estado. Por causa da liquidação do banco cessionário, o custeio do tráfego já era feito pelo Estado, que naquele ano desembolsou 52:022\$286 (RELATÓRIOS,

1906, p.63-64). O governo, então, requereu o depósito da estrada, já que as despesas corriam por sua conta. Mesmo assim, passados dois anos, o tráfego na ferrovia encontrava-se novamente suspenso. Sem prolongá-la até atingir uma região agrícola produtiva, o vale do Piranga, situado no alto vale do rio Doce, berço de milhares de fazendas, não havia como justificar a manutenção regular do tráfego.

Figura 8: Mapa da EFCB. Trecho: Minas Gerais. Destaque para o “Ramal do Piranga”, entre Palmyra (Santos Dumont) e Mercês, concluído, e entre Mercês e Piranga, não implantado



Fonte: <http://www.estacoesferroviarias.com.br>.

Em 1909, a estrada foi finalmente encampada pelo governo, que neste ano despendeu o montante de 306:875\$170, referentes à aquisição e gastos com o tráfego da via (RELATÓRIOS, 1909, p.27). Em 1913, mais 32 km de trilhos encontravam-se em construção, ligando as cidades de Livramento (Oliveira Fortes) e Mercês, obra terminada três anos depois, quando o “Ramal do Piranga” passou a contar com 57,830 km (4,6% da rede da Estrada de Ferro Central do Brasil) (RELATÓRIOS, 1913, p.83-84; 1914, p.84; 1915, p.104). Mas, a ferrovia, cujo projeto original era se estender pelos vales dos rios Pomba, Xopotó, Piranga e Doce, parou na cidade de Mercês (vale do Pomba). O fim da linha e de um projeto que se pretendia incentivar a integração e o desenvolvimento regional de partes da Zona da Mata e do Vale do Rio Doce.

O Ramal do Piranga, operando no trecho entre Palmyra (Santos Dumont) e Mercês, manteve suas atividades até meados da década de 1960, quando foi desativado³. Os trilhos foram retirados, mas restaram vários vestígios como a passagem elevada no centro da cidade de Santos Dumont, diversas pontes como as do rio Pinho, do ribeirão das Valentinas e do rio Formoso, a última construída pela Companhia Nacional de Forjas e Estaleiros em 1896 etc. O leito da ferrovia se transformou numa estrada vicinal, ao longo da qual ainda é possível observar os cortes retilíneos em barrancos, pedreiras de onde provavelmente foram extraídas rochas para cascalhar a via, restos de trilhos e dormentes, hoje utilizados em cercas na margem do leito, bem como os cortes e sinuosidades característicos de leito ferroviário em zonas de aclave/declive. Em alguns locais restaram estações como a de Oliveira Fortes, Paiva e Mercês, plataformas de embarque como as do Pinho, Campo Alegre e Boa Sorte e caixas d’águas das antigas locomotivas a vapor, como a de Paiva. Cabe, finalmente, enfatizar que o “Ramal do Piranga” tomou o nome da cidade mineira de Piranga, município situado no alto vale do rio Doce, fundado no período colonial, que provavelmente experimentou certa importância econômica

³ O Decreto n.º 58.341, de 3 de maio de 1966, assinado por Castello Branco, promoveu a erradicação de ferrovias e de centenas de ramais, considerados “antieconômicos”, entre eles, o de Santos Dumont a Mercês. Decreto n.º 58.341, de 3 de maio de 1966. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1960-1969/decreto-58341-3-maio-1966-398851-publicacaooriginal-1-pe.html>>. Acesso em: 08 nov. 2015.

durante o século XIX, a ponto de nomear um ramal da importante ferrovia da “Central do Brasil”, mas que nunca chegou ao seu destino final.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

DECRETO nº 552, de 18 de Setembro de 1891. Concede à Companhia Promotora de Indústrias e Melhoramentos autorização para funcionar. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-552-18-setembro-1891-498487-publicacaooriginal-1-pe.html>>. Acesso em: 08 nov. 2015.

DIÁRIO Oficial da União. Seção 1. Página 5. 11 de setembro de 1892. Disponível em: <<http://www.jusbrasil.com.br/diarios/1677137/pg-5-secao-1-diario-oficial-da-uniao-dou-de-12-09-1892>>. Acesso em: 08 nov. 2015.

NOTICIÁRIO. Companhia Estrada de Ferro Rio Doce. **Revista de Engenharia**, Rio de Janeiro, v.13, n.249, p.328, 1890. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/DocReader/Hotpage/HotpageBN.aspx?bib=709743&pagfis=3431&url=http://memoria.bn.br/docreader#>>. Acesso em: 08 nov. 2015.

RELATÓRIOS de Presidente de Província de Minas Gerais (1837-1930). Disponível em: <http://www-apps.crl.edu/brazil/provincial/minas_gerais>. Acesso em: 08 nov. 2015.

Recebido em: 05/12/2016

Aceito para publicação em: 30/02/2017