ReGeo ISSN: 2177-3246

EFEITOS DA ESTRADA DE FERRO UNIÃO MINEIRA NA OCUPAÇÃO DO TERRITÓRIO DA ZONA DA MATA DE MINAS GERAIS

EFFECTS OF THE UNIÃO MINEIRA RAILROAD ON THE OCCUPATION OF THE TERRITORY OF THE ZONA DA MATA OF MINAS GERAIS

EFECTOS DEL FERROCARRIL UNIÃO MINEIRA SOBRE LA OCUPACIÓN DEL TERRITORIO DE LA ZONA DA MATA DE MINAS GERAIS

https://doi.org/10.56238/revgeov17n10-053

Data de submissão: 09/09/2026 **Data de publicação:** 09/10/2026

Pedro José de Oliveira Machado
Doutor em Geografia
Instituição: Universidade Federal de Juiz de Fora (UFJF)
E-mail: pjomachado@gmail.com
Orcid: https://orcid.org/0000-0002-0264-303X
Lattes: http://lattes.cnpq.br/0922848889019743

Wagner Barbosa Batella
Doutor em Geografia
Instituição: Universidade Federal de Juiz de Fora (UFJF)
E-mail: wagner.batella@ufjf.br
Orcid: https://orcid.org/0000-0002-3632-9639
Lattes: http://lattes.cnpq.br/7454170339374328

Luciano Alves Soares Caramez
Doutorando em História
Instituição: Universidade Federal de Juiz de Fora (UFJF)
E-mail: luciano_ufjfgeografia@outlook.com
Orcid: https://orcid.org/0000-0002-4155-1090
Lattes: http://lattes.cnpq.br/7526615524170805

Rômulo Montan Costa
Doutorando em Geografia
Instituição: Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ)
E-mail: montancostaromulo@gmail.com
Orcid: https://orcid.org/0000-0002-7993-4302
Lattes: http://lattes.cnpq.br/5165134692103600

RESUMO
O final do século XIX produziu na Zona da Mata Mineira um importante período de desenvolvimento econômico baseado, sobretudo, no cultivo do café. A reboque da expansão dessa cultura agrícola vieram as ferrovias, que redesenharam a ocupação do território regional, pois interligaram as localidades, ampliaram as atividades econômicas e promoveram um substancial incremento demográfico. O presente artigo apresenta exatamente os resultados da pesquisa que teve como objetivo estudar o importante papel que a Estrada de Ferro União Mineira, ramal que se conectava à Linha do Centro da Estrada de Ferro D. Pedro II, teve no ordenamento territorial do trecho sul Zona da Mata de

Minas Gerais. Esse ramal foi responsável por transportar pessoas, cargas e ideias, e por transformar acanhadas povoações em importantes centros sociais.

Palavras-chave: Cafeicultura. Ferrovias. Economia Regional. Território.

ABSTRACT
The late 19th century saw a significant period of economic development in the Zona da Mata region of Minas Gerais, primarily based on coffee cultivation. Following the expansion of this agricultural crop came the railroads, which reshaped the occupation of the regional territory, connecting localities, expanding economic activities, and promoting substantial demographic growth. This article presents the results of research that aimed to study the important role that the União Mineira Railroad, a branch line connecting to the D. Pedro II Railroad, played in the territorial organization of the southern Zona da Mata of Minas Gerais. This branch line was responsible for transporting people, cargo, and ideas, and for transforming small settlements into important social centers.

Keywords: Coffee Farming. Railways. Regional Economy. Territory.

RESUMEN
A finales del siglo XIX, la región de Zona da Mata, en Minas Gerais, experimentó un importante desarrollo económico, impulsado principalmente por el cultivo del café. Tras la expansión de este cultivo, llegaron los ferrocarriles, que transformaron la ocupación del territorio regional, conectando localidades, expandiendo las actividades económicas y promoviendo un considerable crecimiento demográfico. Este artículo presenta los resultados de una investigación que analizó el papel fundamental que desempeñó el Ferrocarril União Mineira, ramal del Ferrocarril Dom Pedro II, en la organización territorial de la zona sur de Zona da Mata, en Minas Gerais. Este ramal fue esencial para el transporte de personas, mercancías e ideas, y para la transformación de pequeños asentamientos en importantes centros sociales.

Palabras clave: Cultivo de Café. Ferrocarriles. Economía Regional. Territorio.

1 INTRODUÇÃO

O último quartel do século XIX e as primeiras décadas do século XX demarcam um período em que as ferrovias, no Brasil, eram tratadas como condição elementar para o desenvolvimento econômico e para o progresso, constituindo elemento muito aguardado pelos municípios e suas populações, ávidos pela chegada dos trens e estações.

Na Zona da Mata Mineira as ferrovias vão ganhar destaque ainda maior, em razão da cafeicultura, que já havia, no referido período, transformado essa região na maior produtora do estado. A manutenção dessa prosperidade econômica e, sobretudo, a possibilidade de expansão da cultura cafeeira fez com que os grandes produtores rurais, uma abastada classe de barões, se envolvesse diretamente na implantação desse novo modal. O trem, em relação ao tradicional transporte feito no lombo das mulas ou em carroças, significava aumento de capacidade e agilidade no escoamento da produção. Blasenheimer (1996, p.88) ficou admirado em ver como "os fazendeiros de café da Mata pegaram a febre das ferrovias no início da década de 1870".

Por isso, o final do século XIX vai ver florescer na Mata Mineira uma malha ferroviária que logo vai interligar e interconectar toda região, o que não havia ainda sido feito por nenhuma estrada de rodagem, embora tenha sido essa região cortada por várias estradas, como o Caminho Novo, a Estrada do Paraibuna ou mesmo a estrada da Companhia União & Indústria, que desde sua inauguração, em 1861, era usada para o transporte do café regional rumo ao porto do Rio de Janeiro.

As estradas de ferro funcionaram como importantes agentes de organização dos territórios e tiveram papel crucial na vida social e econômica de inúmeras localidades. No trecho sul da Zona da Mata, a malha era composta pela Linha do Centro da Estrada de Ferro D. Pedro II (depois renomeada Estrada de Ferro Central do Brasil, Rede Ferroviária Federal S/A e MRS Logística), que implantou suas estações na região a partir de 1874. Rapidamente ela passou a funcionar como um rio principal para o qual passaram a convergir vários afluentes, os ramais, que ligavam outras regiões produtoras aos trilhos dessa ferrovia, como era o caso da Estrada de Ferro Juiz de Fora ao Piau, conhecida como Ramal Rio Novo, constituída em 1881. Outro ramal era construído pela antiga Companhia Estrada de Ferro Rio Doce (Vasconcelos, 1934), posteriormente adquirida pela Central do Brasil, que ligava Palmyra (atual Santos Dumont) até Mercês, mas cuja ambição (não alcançada) era chegar até a cidade de Piranga e de lá até o Ramal de Ponte Nova. Outro 'afluente' regional era o Ramal Lima Duarte, que partia da estação de Benfica, em Juiz de Fora e chegava à cidade homônima, embora o objetivo não concretizado fosse fazer a ligação com o Sul de Minas, outra importante região cafeicultora do estado. Existia ainda a Estrada de Ferro União Mineira (EFUM), ramal que partia da estação ferroviária de Serraria e se dirigia até São João Nepomuceno.

Cada um desses ramais – além, obviamente, da linha principal – proporcionou intensa movimentação de cargas e passageiros, especialmente nas localidades servidas por suas estações, o que implicou num dinamismo econômico e social difícil de se imaginar nos dias de hoje, pois várias dessas localidades que ganharam vida com os trilhos, trens e estações, foram escanteadas com o fim desses aparatos.

Um dos mais importantes ramais abertos nesse período foi o da Estrada de Ferro União Mineira, que veio atender aos municípios produtores de café (Juiz de Fora, Mar de Espanha, Leopoldina e São João Nepomuceno) e suas várias pequenas povoações localizadas majoritariamente na bacia do Rio Cágado, afluente da margem esquerda do Rio Paraibuna, e ainda parte significativa da bacia do Rio Novo, afluente do Rio Pomba.

Era uma área pioneira por onde o café chegou a Minas, vindo do Vale do Paraíba Fluminense. Já era uma importante área produtora, mas que se valia de transporte precário, feito em carroças e no lombo de mulas até a estação ferroviária de Serraria, onde alcançava os trilhos da ferrovia D. Pedro II. Como explica Vanni (2013, p.49) “pelos precários caminhos da região, ali chegavam as caravanas, tropas de cargas, cavaleiros e as pequenas viaturas com viajantes que dependiam do trem”.

A implantação da EFUM teve impacto fundamental na consolidação do processo urbano e na organização econômica e social da região, ao mesmo tempo em que ajudou a consolidar e manter o poder econômico e político da aristocracia regional. É sobre essa ferrovia e suas várias implicações que trata o presente artigo.

2 OBJETIVO E METODOLOGIA

O objetivo da pesquisa é apresentar o processo de concepção e implantação da Estrada de Ferro União Mineira, bem como entender seu importante papel no ordenamento territorial do trecho sul Zona da Mata Mineira, em áreas das bacias dos rios Cágado, Novo e Pomba. Como se tratava de uma área agrícola controlada política e economicamente pelos ricos barões do café, obviamente se tornou também necessário investigar o papel que essa abastada classe desempenhou na implantação da ferrovia e de seus aparatos operacionais (trilhos, trens, oficinas e estações), e que tanto influenciaram na organização do território regional.

A metodologia adotada foi fundamentalmente apoiada em pesquisa teórica, embora tenham sido realizados muitos trabalhos de campo, entrevistas com alguns personagens que fizeram parte da história ferroviária regional e visitas a várias estações.

A pesquisa teórica implicou em amplo levantamento sobre a Estrada de Ferro União Mineira, o que não é tarefa das mais simples já que não existem muitos trabalhos específicos sobre essa ferrovia,

e também sobre essa parte da Zona da Mata que foi servida e diretamente influenciada pela linha férrea. Para tais investigações foram utilizadas, principalmente, as obras de Pessoa Júnior (1886), Figueira (1908), Vasconcelos (1934), Siqueira (1938), IBGE (1954), Valverde (1958), Pimenta (1971), El-Kareh (1982), Genovez (2008), Vanni (2013), Machado et. al (2025a, 2025b).

Outra fonte importante utilizada na pesquisa foi o intitulado "Primeiro relatório apresentado à Assembleia Geral dos Acionistas da Companhia Estrada de Ferro União Mineira" (Directoria da EFUM, 1878), datado de 31 de janeiro de 1878, que constitui documento primário de fundamental relevância para a compreensão da concepção, construção e funcionamento da ferrovia. Esse rico material mostra bem as bases sociais e econômicas sobre as quais se firmou a linha férrea. O relatório é constituído por três documentos: o Relatório da Comissão Fiscal, assinado por cinco membros da comissão, incluindo o presidente, Pedro de Alcântara Cerqueira Leite; o Relatório do Engenheiro em Chefe, assinado por Pedro Betim Paes Leme e a Lista dos Senhores Acionistas da Companhia União Mineira, em 31 de dezembro de 1877.

Foram também utilizados como importantes fontes de pesquisa os jornais que circularam na época da criação e implantação da ferrovia, acessíveis pelo sitio eletrônico da Hemeroteca Digital Brasileira (https://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/), e ainda as leis e decretos provinciais que regulamentaram todo o processo, acessíveis pelo sitio eletrônico da Arquivo Público Mineiro (http://www.siaapm.cultura.mg.gov.br/). Também foram consultados alguns sítios da internet dedicados aos estudos ferroviários, como o blog O Trem expresso (https://otremexpresso.blogspot.com/), Trilhos do Rio (https://trilhosdorio.org/), Estações Ferroviárias do Brasil (http://www.estacoesferroviarias.com.br/), o blog do pesquisador Luís Pontes (https://sjnhistoria.wordpress.com/) e o canal "EFL - Estrada de Ferro Leopoldina - Linha Caratinga - Três Rios (RJ) a São João Nepomuceno, (MG)" (https://www.youtube.com/watch?v=1LeCdq_luuM).

A partir da leitura de todo esse material foi possível construir uma linha do tempo, de modo a organizar cronologicamente todos os acontecimentos da história da ferrovia, como apresentado a seguir.

3 A ESTRADA DE FERRO UNIÃO MINEIRA (EFUM)

O primeiro passo para a criação da Estrada de Ferro União Mineira (EFUM) e, portanto, do Ramal de Serraria (também tratado como Ramal Mar de Espanha ou Ramal de São João Nepomuceno), foi dado pela edição da lei provincial nº 2.224, de 13 de junho de 1876, que concedeu, pelo prazo de 50 anos, a Francisco Ferreira de Assis Fonseca e Pedro Betim Paes Leme, o direito de construir e explorar um ramal ferroviário, de bitola estreita (métrica), que deveria se iniciar na estação ferroviária

de Serraria (que naquele momento se localizava no território do município de Juiz de Fora), primeira estação mineira da Linha do Centro da Estrada de Ferro D. Pedro II e que havia se tornado, desde sua inauguração, em 20 de setembro de 1874, o "centro convergente dos interesses dos cafeicultores da Mata Mineira, dos sertões fluminenses do Paraibuna e do vale do Rio Preto" (Vanni, 2013, p.49). A partir dessa estação os trilhos deveriam chegar até a povoação de Espírito Santo de Mar de Espanha, atual cidade de Guarará.

Essa mesma lei fazia outras duas previsões muito importantes. Uma delas era que de um ponto mais conveniente desse concedido ramal, partiria outro, de modo a atingir a cidade de Mar de Espanha, então grande centro da cafeicultura regional. Outra determinação explícita era que essa futura estrada de ferro se prolongaria até atingir a atual cidade de São João Nepomuceno, como de fato ocorreu. Assim, o primeiro trecho da Estrada de Ferro União Mineira ligaria a estação de Serraria até a povoação do Espírito Santo e o segundo trecho, ligaria essa última localidade até São João Nepomuceno.

Contudo, a opção por um trajeto diferente levaria a uma modificação importante nesse roteiro inicial. A escolha para construção da estação final do primeiro trecho não foi o povoado de Espírito Santo, mas outro, ali próximo, cerca de dois quilômetros, a pequena povoação de Taboas, que mais tarde vai dar origem à atual cidade de Bicas. Foi a partir daí que a linha prosseguiu rumo a São João Nepomuceno.

Data de 13 de julho de 1876 o contrato de concessão assinado por Francisco Ferreira de Assis Fonseca e o engenheiro Pedro Betim Paes Leme, com a Província de Minas. O decreto nº 6.471, de 18 de janeiro de 1877, aprovou os estatutos da Estrada de Ferro União Mineira, bem como autorizou seu funcionamento. As obras de preparação do leito para implantação dos trilhos começaram, de acordo com Pessoa Junior (1886, p.327) em 23 de agosto desse mesmo ano. Para esses trabalhos foi inicialmente contratada a empresa Medeiros Pinto & Martin, pela quantia de 600.000$000 réis.

O primeiro relatório foi apresentado quando da realização da primeira assembleia geral dos acionistas, em 31 de janeiro de 1878. Esse material é composto por três documentos: o relatório da Comissão Fiscal, o relatório do engenheiro chefe e a lista de acionistas. Várias informações importantes podem ser extraídas desse documento, como elencado a seguir:

a) o relatório informa que os estudos realizados em março de 1876, e que tiveram como fonte "informações dos próprios fazendeiros sobre as suas colheitas e das dos seus vizinhos" (Directoria da EFUM, 1878, p.3), mostraram a viabilidade vantajosa de implantação da ferrovia. Considerando-se apenas as exportações de café e as importações de outros produtos (que seriam as principais cargas a serem transportadas) já seria possível garantir uma renda líquida de

240.000$000 de réis. Nesses cálculos foi desprezada a exportação de outros produtos regionais, como cereais, fumo, toucinho e couro, bem como a movimentação de passageiros, que certamente aumentariam a renda da companhia. Fica claro que o produto principal a dar vida à ferrovia era o café, e é assim que o território regional vai passar a ser organizado, de maneira a atender aos interesses do cafeicultor, e não do passageiro. O relatório que apresenta informações fornecidas pelos próprios cafeicultores (Tabela 1) permite ter ideia da grande quantidade de café que já era produzida na região naquele ano de 1876.

Tabela 1. Produção de café para exportação na área abrangida pela EFUM, em 1876

Localidades	Café para exportação, em arrobas
Santana do Deserto	150.000
Espírito Santo (atual Guarará), Mar de Espanha e Sarandy (atual Sarandira)	250.000
São João Nepomuceno	200.000
Pomba, Rio Novo, parte de Ubá, Presídio (atual Visconde do Rio Branco), Sapé (atual Guidoval), Rio Pardo (atual Argirita) e Rabixo (atual Taruaçu)	300.000
Total da região	900.000

Fonte: Tabela construída a partir dos dados da Directoria da EFUM (1878, p.4)

Pires (1997, p.122) apresenta uma tabela contendo a média quinquenal da produção de café em Minas Gerais, em arrobas, no período de 1850 a 1924. Esses dados são preciosos para entender a importância da cafeicultura na região em estudo. Segundo o mencionado autor, a média quinquenal de produção de café na província, entre os anos de 1875 e 1879, foi de 2.797.420 arrobas. Se compararmos a produção da região que iria receber a EFUM, em 1876, que foi estimada pelos próprios fazendeiros em 900.000 arrobas, pode-se concluir que essa região, nesse período, era responsável por cerca de 32% do café produzido em Minas Gerais, o que justificava qualquer esforço para implantar uma ferrovia capaz de facilitar o escoamento da grande produção.

b) um aspecto que se mostrou muito importante para viabilizar a implantação da ferrovia, e igualmente destacado no relatório da Comissão Fiscal, estava ligado às desapropriações, que sempre traziam conflitos em obras desse tipo, mas que no caso em questão teve desfecho diferente, já que não foi necessário realizar nenhum pagamento dessa natureza. A explicação, mais uma vez, estava ligada aos fazendeiros, sobretudo os grandes cafeicultores, justamente aqueles que tanto se beneficiariam com a chegada dos trilhos:

> Os fazendeiros cônscios da importância de nossa empresa a bem da lavoura, procuram facilitar-lhe os meios necessários; alguns tem oferecido gratuitamente terrenos para assentar-se as estações e materiais; nenhum até agora exigiu indenização por dano causado em suas plantações, todos espontaneamente tem cedido dos seus direitos (Directoria da EFUM, 1878, p.9).

c) outro aspecto muito considerado na implantação da ferrovia, destacado no relatório do engenheiro chefe, foram as dificuldades impostas pela geomorfologia. Não foi possível acompanhar somente o vale dos cursos d'água, como seria desejável em razão da baixa declividade exigida para alocação dos trilhos, mas longe disso, o desafio estava em vencer as elevações do relevo, morros e serras da região. No relatório são destacadas as dificuldades para transpor as serras do Macuco, do Lima e de Bicas. Na Figura 1 é possível observar, logo na saída da estação de Serraria, o primeiro desses desafios, a Serra do Macuco e suas "sinuosidades e gargantas" (Directoria da EFUM, 1878, p.14). Foi aí utilizada a técnica do "zig-zag" para implantação do leito, como descrito a seguir:

> É essa serra sem dúvida o mais frisante exemplo das centenas de contos que pode poupar uma boa exploração.
> De um terreno extremamente acidentado, cheio de fundas grotas e apertados espigões, absorveu-nos ela alguns meses, em que foram estudados vários traçados, que por dispendiosos tivemos que abandonar; resolvendo-nos afinal a empregar um pequeno zig-zag, em que com um recuamento de 800 metros conseguimos um traçado extraordinariamente mais econômico, tendo poupado sem aumento de declividades, um quilômetro de linha, evitado um viaduto de 17m de alto e substituindo o único túnel projetado pelo corte acima referido.
> É a primeira vez que se emprega no Brasil esse sistema de zig-zag, com jogo de chave e recuamento do trem. Entretanto é uma solução fácil e econômica para terrenos montanhosos como os nossos, que nem sempre comportam os raios de curvatura empregados mesmo em linhas de bitola estreita (Directoria da EFUM, 1878, p.18).

Os desafios impostos pelo relevo, especialmente nesse trecho inicial, servem para explicar a grande distância entre a estação de Serraria e a primeira estação construída pela EFUM, em Silveira Lobo, a cerca de 14km.

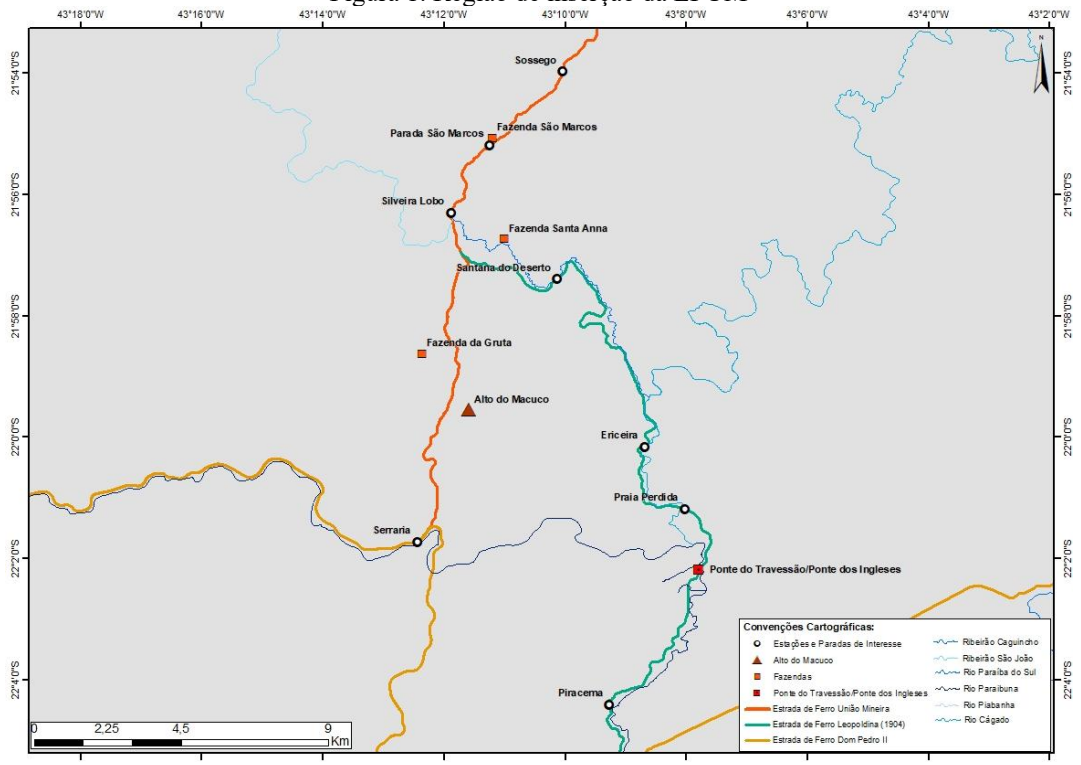
d) análise mais detalhada merece ser dirigida à composição dos acionistas da estrada de ferro. As 10.897 ações estavam em posse de 299 acionistas. Um número elevado, sem dúvidas, mas que se apresentava de forma bastante diversa. Embora existisse entre eles um grande número de pequenos acionistas, donos de apenas duas, três ou cinco ações, prevaleciam os grandes cafeicultores como uma minoria que dominava majoritariamente o controle acionário. Os 6 (seis) principais acionistas detinham 3.105 ações, ou seja, 28,5% do total, enquanto os demais 293 acionistas detinham 7.792 ações, 71,5% do total. A Tabela 2 mostra esses acionistas majoritários que tanto abraçaram a ferrovia.

Tabela 2. Maiores acionistas da EFUM, em 31 de dezembro de 1877

Acionistas	Ações	%
Francisco Ferreira de Assis Fonseca	605	5,55
Gervásio Antônio da Silva Pinto (Capitão)	500	4,58
José Ribeiro de Resende (Barão de Juiz de Fora)	500	4,58
Pedro de Alcântara Cerqueira Leite (Barão de São João Nepomuceno)	500	4,58
Pedro Betim Paes Leme (engenheiro chefe)	500	4,58
Simplício José Ferreira da Fonseca	500	4,58
Demais acionistas: 293	7.792	71,5

Fonte: tabela construída a partir dos dados da Directoria da EFUM (1878)

Figura 1. Região de inserção da EFUM



Fonte: Elaborada pelos autores

Entender quem foram esses acionistas majoritários e quais eram seus interesses em implantar uma ferrovia nesses sertões é especialmente importante para compreender como a lógica da produção cafeeira se tornou a grande responsável pela organização do território regional.

Francisco Ferreira de Assis Fonseca – Maior acionista, foi ele quem recebeu junto com Pedro Betim Paes Leme a concessão inicial para implantação da ferrovia, como dispôs a lei provincial nº 2.224, de 1876. Mais tarde iria compor a diretoria da companhia. Era filho de Cândido Ferreira da Fonseca (proprietário da Fazenda Santana) e de Camila Francisca Ferreira de Assis, que uma vez viúva, se casou em segundas núpcias, com José Ribeiro de Rezende, o Barão de Juiz de Fora, que fica sendo, dessa forma, padrasto de Francisco Fonseca, sendo um exemplo das tais "Redes Sociais, da Genealogia

e da Prosopografia", apresentadas por Genovez (2008) em trabalho que detalha a imbrincada rede familiar que estava à frente da implantação da EFUM, e cujas relações se davam por sangue e compadrio. Natural de Santana do Deserto, onde a família possuía extensas propriedades, foi grande cafeicultor na Fazenda São Marcos, que tinha 218,1 hectares (Procópio Filho, 1973) e, portanto, grande interessado na chegada do trem próximo à sua propriedade. A produção era embarcada ali mesmo, nos 'fundos' de sua fazenda, logo após a estação de Silveira Lobo, na chamada 'parada São Marcos' (Figura 1).

Gervásio Antônio da Silva Pinto – Membro de importante família formada por abastados proprietários rurais, também dedicados à cafeicultura, sobretudo seu irmão, José Antônio da Silva Pinto, o Barão da Bertioga, um dos maiores cafeicultores de Juiz de Fora, radicado na Fazenda Soledade, atual município de Matias Barbosa, personagem dos mais citados na história de Juiz de Fora. Fazendeiro e político, Gervásio possuía terras e engenho de cana de açúcar no distrito do Espírito Santo do Mar de Espanha, atual município de Guarará e, portanto, diretamente interessado na chegada do trem.

José Ribeiro de Rezende – Foi vereador na primeira câmara municipal de Juiz de Fora, empossada em 1853, tornando-se também seu primeiro presidente e assim, primeiro chefe do executivo municipal (equivalente ao atual prefeito). Tornou-se Barão de Juiz de Fora em 1881. Era um grande cafeicultor na Fazenda Fortaleza, próxima ao distrito de Caeté, adquirida em 1843, onde passou "a residir com seus 600 escravos e grandes lavouras" (Procópio Filho, 1973, p.51). Depois de seu segundo casamento, em 10 de julho de 1858, com Camila Francisca Ferreira de Assis (que se tornou a Baronesa de Juiz de Fora), também direcionou seus olhares e interesses para a região de Santana do Deserto, onde sua segunda esposa tinha fazendas dedicadas ao cultivo do café, sendo, portanto, interessado direto na implantação da ferrovia.

Pedro Betim Paes Leme – Único dessa lista que não era cafeicultor. Foi ele quem recebeu junto com Francisco Ferreira de Assis Fonseca a concessão inicial para implantação da ferrovia, como dispôs a lei provincial nº 2.224, de 1876. Pedro Betim, que foi membro do Club de Engenharia, assinou o primeiro relatório apresentado à Assembleia Geral de Acionistas, na condição de engenheiro em chefe, tendo assim relação direta e fundamental com a construção da ferrovia.

Simplício José Ferreira da Fonseca – Era filho do Coronel João Ferreira da Fonseca e de Dona Josepha Maria de Assumpção, ela pertencente à família Ferreira Armond. Simplício era assim primo de Camila Francisca Ferreira de Assis (aquela mesma, mãe de Francisco Ferreira de Assis Fonseca e casada em segundas núpcias com José Ribeiro de Rezende) e também de Mariano Procópio Ferreira Lage, com quem trabalhou na construção da estrada de rodagem União & Indústria. Pertencia

àquela rede familiar de poder da Zona da Mata. Era grande cafeicultor na imponente Fazenda Barra do Peixe, com 320 alqueires de terra, localizada no atual município de Além Paraíba, construída por ele nos anos 1850. Participou também da construção da Estrada de Ferro D. Pedro II, no trecho que ligava a localidade de Entre Rios (atual Três Rios) ao Porto Novo do Cunha (Além Paraíba), sendo posteriormente homenageado nessa mesma ferrovia, emprestando seu nome (Simplício) à estação ferroviária que foi inaugurada em 1871 com a denominação original de Conceição.

Pedro de Alcântara Cerqueira Leite – Advogado, jurista, fazendeiro, investidor, e político, tendo sido deputado e depois presidente da Província de Minas Gerais, entre 26 de setembro de 1864 a 18 de dezembro de 1865. O Barão de São João Nepomuceno, que não deixou descendentes, era proprietário de muitas fazendas na região, mas foi muito beneficiado com a implantação da EFUM em razão dos trilhos da ferrovia passarem próximos à sua Fazenda da Gruta (Figura 1), o que muito facilitou a exportação da grande quantidade de café que era aí produzida, 6.000 arrobas/ano, segundo Esteves e Lage (1915, p.415). Pedro Cerqueira Leite foi o primeiro presidente do conselho fiscal e como tal assina o primeiro relatório apresentado à Assembleia Geral, chegando mais tarde à presidência da Companhia. Também se enquadra nas tais redes de sociabilidade familiares e de poder, pois era casado com a sobrinha, Ana Cerqueira do Vale Amado, filha de Manuel do Vale Amado, agraciado, por sua vez, com a concessão de cerca de 19 sesmarias (Genovez, 2008)

A ferrovia avançava e sucessivamente suas aguardadas estações iam sendo inauguradas (Tabela 3), dando novo ritmo social e econômico às tímidas localidades que as recebiam. As inaugurações eram acontecimentos especiais, muito celebrados, como ocorreu, por exemplo, quando da inauguração da estação ferroviária de Bicas, que contou com centenas de pessoas presentes, tendo sido noticiada no jornal A Actualidade, de Ouro Preto, então capital da província de Minas Gerais (Figura 2).

Tabela 3. Estações ferroviárias da EFUM entre Serraria e São João Nepomuceno

Estações	Inauguração	Distância aproximada até a estação de Serraria
Serraria	20/setembro/1874	---
Silveira Lobo	13/maio/1879	14
Sossego	13/maio/1879	19
São Pedro do Pequery	7/julho/1879	31
Santa Helena	9/setembro/1879 (*)	39
Bicas	9/setembro/1879 (*)	49
Rochedo	13/outubro/1882	65
Roça Grande	20/junho/1880 (*)	72
São João Nepomuceno	24/junho/1880	82

(*) as datas apresentadas têm como fonte jornais da época, mas deve-se destacar que outras fontes apontam datas de inauguração diferentes para essas estações.

Fonte: Adaptado de Pessoa Junior (1886); Siqueira (1938); jornais de época (O Pharol, Gazeta de Notícias, O Apóstolo, A Actualidade);

Figura 2. Matéria sobre a inauguração da estação ferroviária de Bicas



União Mineira.—No dia 9 do corrente inaugurou-se a estação das Bicas, da linha ferrea União Mineira, no alto da serra do mesmo nome, a 1 kilometro apenas de distancia da divisa do municipio do Rio Novo. Estiverão presentes, alem da directoria da estrada, grande numero de cavalheiros e pessoas gradas dos municipios do Juiz de Fora, Rio Novo e Mar de Hespanha, elevando-se o numero das pessoas presentes a 1,200.

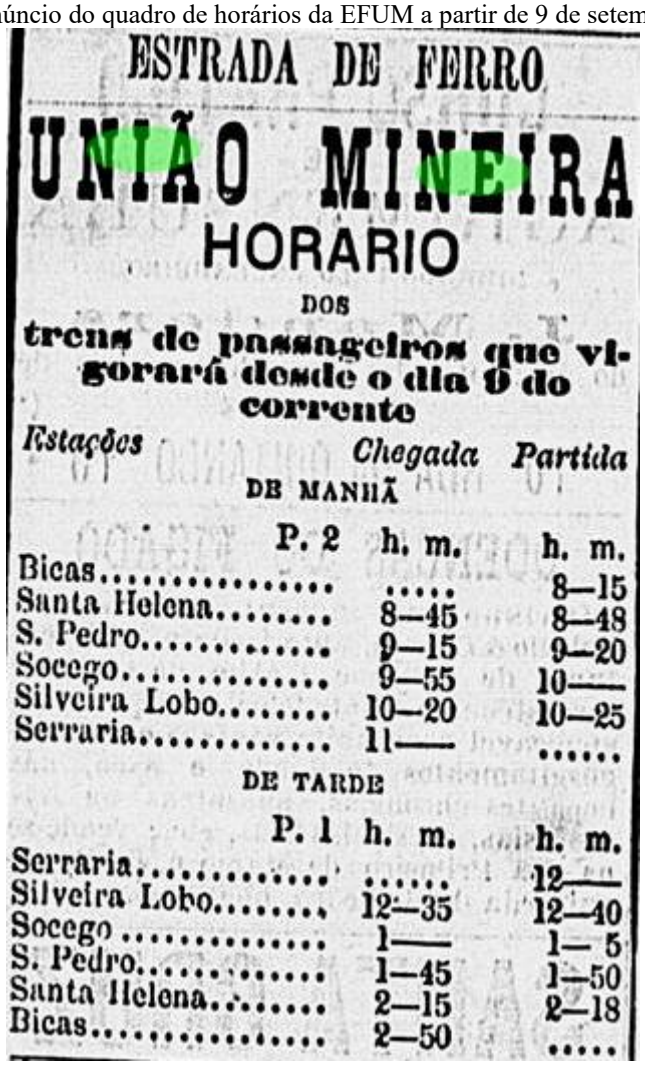
Foi offerecido á directoria um esplendido banquete de 200 talheres, em que tomarão parte todas as pessoas presentes, reinando sempre ordem e enthusiasmo no povo. Forão feitos muitos brindes á directoria, aos cavalheiros que se esforçarão para a realidade desta empreza, sobre todos o conselheiro Silveira Lobo e monsenhor José Augusto, que se achava presente.

Em Janeiro deve ser aberta a estação de S. João Nepomuceno, a 30 kilometros das Bicas, cujo leito está concluido, dependendo apenas de um corte na Serra, o que se conseguirá em menos de 30 dias.

Fonte: Jornal A Actualidade, Ouro Preto, edição nº 82, de 20 de setembro de 1879, p.1 – Disponível em: https://memoria.bn.gov.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=230359&pesq=esta%C3%A7%C3%A3o%20de%20Bicas&pasta=ano%20187&hf=memoria.bn.gov.br&pagfis=911

Em 7 de julho de 1879 foi aberto ao tráfego o trecho da EFUM até São Pedro do Pequeri (Siqueira, 1938, 136); em 9 de setembro de 1879 foi inaugurado o trecho ligando as estações de Serraria e Bicas, como noticiado pelo jornal Gazeta de Notícias, do Rio de Janeiro (Figura 3).

Figura 3. Anúncio do quadro de horários da EFUM a partir de 9 de setembro de 1879



ESTRADA DE FERRO

UNIÃO MINEIRA

HORARIO

DOS

trens de passageiros que vigorará desde o dia 9 do corrente

Estações	Chegada	Partida
DE MANHÃ		
P. 2	h. m.	h. m.
Bicas.....	.....	8—15
Santa Helena.....	8—45	8—48
S. Pedro.....	9—15	9—20
Socego.....	9—55	10——
Silveira Lobo.....	10—20	10—25
Serraria.....	11——	.....
DE TARDE		
P. 1	h. m.	h. m.
Serraria.....	.....	12——
Silveira Lobo.....	12—35	12—40
Socego	1——	1— 5
S. Pedro.....	1—45	1—50
Santa Helena.....	2—15	2—18
Bicas.....	2—50	.....

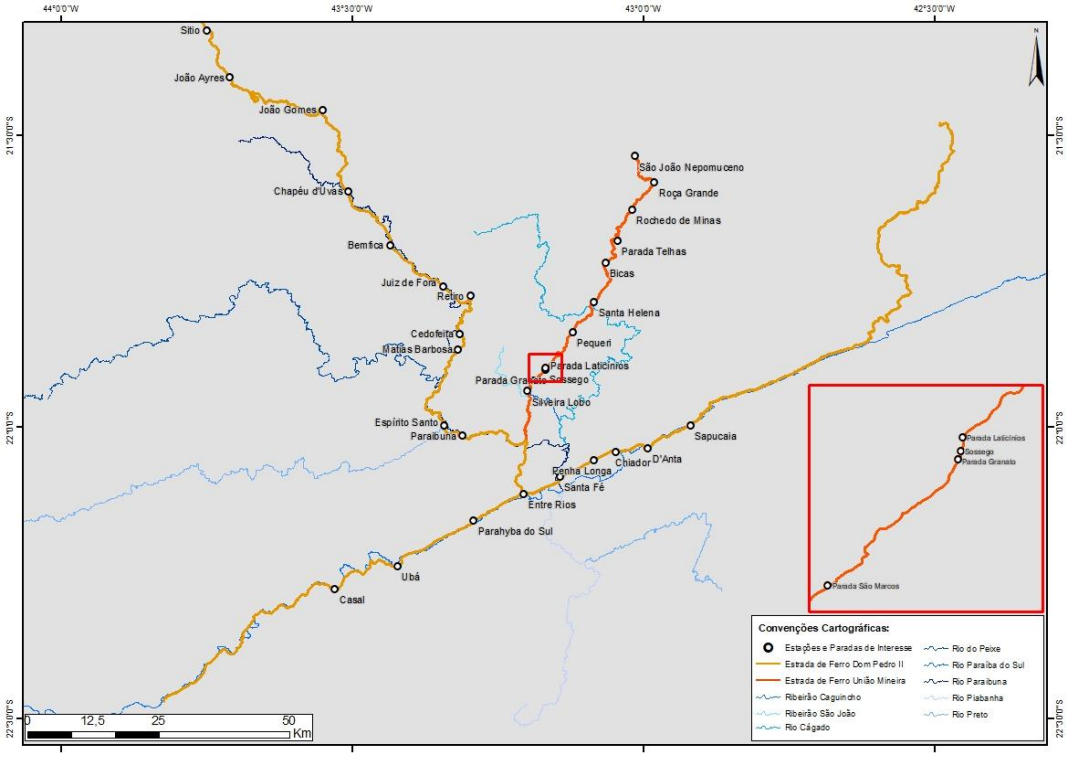
Fonte: Jornal Gazeta de Notícias, do Rio de Janeiro, edição nº 248, de 9 de setembro de 1879, p.3, disponível em: https://memoria.bn.gov.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=103730_01&pesq=%22Uni%C3%A3o%20Mineira%22&pasta=ano%20187&hf=memoria.bn.gov.br&pagfis=6207

A estação de São João Nepomuceno, ponto terminal do segundo trecho, foi inaugurada em 24 de junho de 1880, três anos após o início dos trabalhos, que absorveram “mais de quinhentos trabalhadores, além de imigrantes europeus que eram recrutados por empreiteiros no porto do Rio de Janeiro” (Vanni, 2013, p.52). Entre as estações ferroviárias de Serraria e São João Nepomuceno (Figura 4) existiam quatro “paradas” (São Marcos, Granato, Laticínios e Telhas), compostas basicamente por uma simples plataforma de embarque de passageiros e mercadorias, especialmente café. Contudo, a parada São Marcos era bem distinta, contando com edificação para abrigar passageiros, plataforma de embarque e caixa d’água para as locomotivas.

Nesse momento o material rodante da Estrada de Ferro União Mineira era composto por 4 locomotivas americanas, 3 inglesas e uma alemã; 3 carros de primeira classe e 2 de segunda classe para passageiros; 56 vagões de mercadorias, 2 carros para bagagem, 10 vagões abertos, 2 carros para

animais e 1 para inflamáveis (Pessoa Júnior, 1886, p.330), sendo fácil perceber que o transporte de mercadorias (sobretudo, o café, fartamente produzido na região) constituía o principal foco da ferrovia.

Figura 4. Estações e Paradas da Estrada de Ferro União Mineira



Fonte: Elaborada pelos autores

No ano seguinte à inauguração do trecho, a ferrovia registra a histórica viagem empreendida por D. Pedro II, ocorrida numa quarta-feira, dia 27 de abril de 1881. Partindo de Juiz de Fora, se dirigiu até a estação ferroviária de Serraria, pela linha férrea que levava seu nome, e daí, por outro trem, seguiu pela Estrada de Ferro União Mineira, em companhia de Pedro Betim Paes Leme e Pedro de Alcântara Cerqueira Leite, até chegar na então vila de São João Nepomuceno. Deixou suas impressões registradas em seu diário, destacando a paisagem dominada pela cafeicultura, o traçado da ferrovia, em especial o tal 'zig-zag' na Serra do Macuco, bem como suas impressões sobre a própria vila de São João Nepomuceno, como transcrito a seguir:

> 27 de abril de 1881 (4a fa) — 5½ acordei. Vou ler. Saio às 7h. Caminho conhecido até Serraria. Cheguei às 8 ¾ a Juiz de Fora. A cidade tem aumentado muito. Bela avenida com bonitas casas que devem arborizar. Almocei numa destas que é do barão de Cataguazes.
> Partida do trem às 11h 10'. Nada de novo até Serraria. Aí entramos no trem da estrada de ferro da União Mineira. Percorremos 84 km até o arraial — vila ainda não instalada de S. João de Nepomuceno. A estrada para subir parte da serra do Macuco tem 2 ziguezagues com plataformas. Tem 7 estações pequenas, porém bem construídas conforme a aparência. Vista muito bela assim como mato viçoso de Bicas para diante. Descobre-se amplo vale fechado por altas montanhas, e perto de S. João avista-se a alta serra do descoberto de contorno original.

> Grande número de quilômetros a começar da Serraria passa a estrada por fazendas de café muito bem plantadas e algumas com casas feitas com bom gosto. Há interrupção de terras tão boas para voltarem estas. Vim conversando com o engenheiro Betim cuja direção inteligente e ativa revela-se no modo porque a estrada foi construída e se conversa tendo trilhos de aço, e com o desembargador Pedro de Alcântara Cerqueira Leite a cuja influência se deve sobretudo a estrada que é de bitola de um metro.
> Cheguei à S. João às 4h 20'. Estava decadente, mas já ressurge. O Juiz de direito da Comarca (Rio Novo) Virgílio de Melo Franco agenciou 3:000$000 para compra de boa casa para as aulas e biblioteca. É um bom prédio. Visitei-o assim como o destinado para as futuras Câmara e cadeia que não é mau e a aula atual de meninas em muito má casa. Os meninos não estavam presentes. O professor corcunda com quem falei pareceu-me inteligente. As escritas dos meninos que vi eram más. A professora foi retirada por mau procedimento, pelo que ouvi ao Cerqueira Leite.
> Jantar às 6 ½. Depois conversei com diversas pessoas. São quase 10h (Bediaga, 1999, p.531/532).

O feito de levar a ferrovia até essa região acabou rendendo o título nobiliárquico concedido a Pedro de Alcântara Cerqueira Leite. Poucos dias depois de acompanhar sua majestade nessa viagem, foi agraciado, em 15 de junho de 1881, com título de Barão de São João Nepomuceno.

Mas a ferrovia não vai encontrar seu final nessa cidade, como era o esperado inicialmente. Pelo contrário, as linhas vão seguir um longo curso, entrelaçando-se com as centenas de quilômetros de trilhos que a Estrada de Ferro Leopoldina posteriormente vai implantar em Minas Gerais, e em especial, na Zona da Mata.

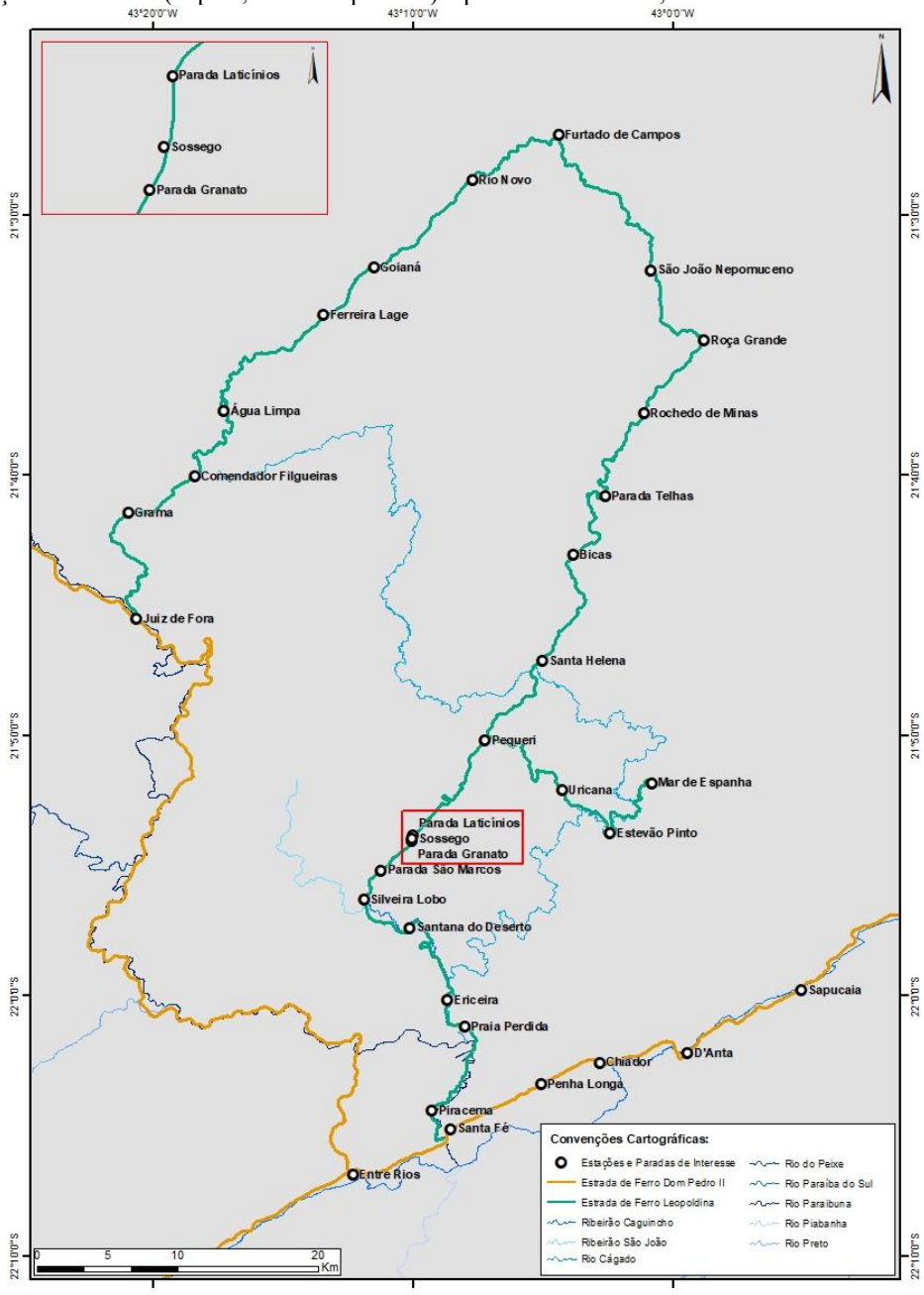
De São João Nepomuceno a ferrovia vai se ligar à estação ferroviária de Furtado de Campos, distante 14,5km (Figura 5). Como explicado por Siqueira (1938), em 19 de outubro de 1881 foi assinado um contrato com a Província de Minas Gerais para a construção de um ramal ferroviário que deveria ligar a cidade de Rio Novo à Estrada de Ferro União Mineira, que já havia chegado, nesse momento, à São João Nepomuceno. Foi então criada a Companhia Estrada de Ferro Ramal do Rio Novo, cujos estatutos foram aprovados pelo decreto nº 8.541, de 20 de maio de 1882. Por ato de 20 de junho de 1883, a Província de Minas Gerais aprovou o arrendamento desse novo ramal à Estrada de Ferro União Mineira, que o inaugurou em 31 de julho do mesmo ano, ligando São João Nepomuceno à Rio Novo (Figura 5), embora a estação ferroviária de Furtado de Campos tenha sido inaugurada um pouco antes, em 15 de junho de 1883.

A partir daí a EFUM vai se ligar tanto a Juiz de Fora, através da Estrada de Ferro Juiz de Fora ao Piau (que mais tarde também foi incorporada pela Estrada de Ferro Leopoldina), quanto para o norte, alcançando a estação ferroviária de Guarani (Figura 5), cidade distante 13,8km de Furtado de Campos. A estação de Guarani foi inaugurada em 15 de junho de 1883, anos antes do chamado Ramal Rio Pomba, do qual fazia parte. Esse ramal, por sua vez, já havia sido previsto pela portaria provincial de 30 de abril de 1878, que resolveu conceder à EFUM a permissão para prolongar sua linha férrea até

a cidade do Pomba. Contudo, o ramal ligando Guarani a Rio Pomba só foi inaugurado em 1º de julho de 1886.

Também se deve observar que Mar de Espanha, um dos maiores centros produtores de café dessa época, havia ficado à margem da EFUM, somente sendo ligado aos seus trilhos em 22 de fevereiro de 1911, quando da implantação de um pequeno ramal que a uniu à estação de Pequeri (Figura 5), embora a intenção dessa ligação tenha ocorrido muitos anos antes. A lei provincial nº 2.466, de 22 de outubro de 1878, já havia determinado que deveria ser construído, simultaneamente com o Ramal de Serraria, a ligação entre a EFUM e a cidade de Mar de Espanha, o que só ocorreu depois de muitos protestos e reclames da população do município.

Figura 5. Ligações da EFUM (depois, E. F. Leopoldina) a partir de Três Rios, incluindo o Ramal de Mar de Espanha



Fonte: Elaborada pelos autores

4 A VENDA DA EFUM À LEOPOLDINA

A partir de 1884 a Estrada de Ferro Leopoldina (EFL), como observa Carvalho (2021, p.9), "além de continuar a expansão da sua linha original, começou a adquirir outras empresas que complementavam as suas linhas regionalmente e possuíam a mesma bitola". Essa companhia férrea, que vai interligar toda a Zona da Mata Mineira, tinha com o café "uma confluência de interesses" (Silveira, 2009), e essa condição de ferrovia predominantemente cafeeira vai se estender até a década de 1920, "quando o valor dos laticínios ultrapassou o valor do café" (Blasenheimer, 1996, p.109).

O apetite expansionista chegou até a Estrada de Ferro União Mineira. “Em perigo de falência” (Blasenheimer, 1996, p.95), e após realização de assembleia geral, em 15 de maio de 1884, os acionistas deliberaram pela transferência dessa ferrovia à Companhia da Estrada de Ferro Leopoldina, “o que se efetuou pelo preço de 2.990:600$; tomando esta Companhia posse da linha com seus acessórios em 1º de novembro do mesmo ano” (Pessoa Junior, 1886, p.328).

Porém, modificação maior ainda estava por acontecer com o Ramal de Serraria. Pela lei provincial nº 137, de 20 de julho de 1895, foi dada à Companhia Estrada de Ferro Leopoldina a concessão para fazer uma variante nesse ramal, que passaria a ligar a estação de Silveira Lobo até a fazenda Travessão e daí até Três Rios.

O que se buscava era suprimir o trecho entre Serraria e Silveira Lobo, não só eliminando o zig-zag da Serra do Macuco, mas também utilizando um traçado com menor declividade, basicamente acompanhando o vale dos rios Paraibuna e Cágado e de seu afluente Caguincho, passando pelas terras da fazenda do Travessão (ver Figura 1). Para além de se buscar um trajeto por terreno mais suave, se desejava a ligação dessa área diretamente ao estado do Rio de Janeiro. O trecho entre as estações de Serraria e Silveira Lobo foi então suprimido, substituído por uma ligação entre essa última localidade e a estação ferroviária de Três Rios (Entre Rios, à época), que havia se transformado num grande e importante entroncamento de várias linhas férreas.

A inauguração desse novo trecho, entre Três Rios e Silveira Lobo, estava prevista inicialmente para maio de 1903, mas a operação só se iniciou em 5 de agosto de 1904, como se pode ver pelo informe do Jornal do Brasil (Figura 6), que trazia também os horários dos primeiros trens. Era um tráfego provisório, pois algumas estações ainda não haviam sido concluídas – como a de Piracema, que somente foi inaugurada em 1º de outubro de 1904 – e ainda, pelo mesmo informe, pode-se observar que o trem chegava até a ‘junção’ (com o antigo traçado da EFUM), em Silveira Lobo.

Figura 6. Anúncio da abertura do tráfego ferroviário entre Três Rios e Silveira Lobo



LEOPOLDINA RAILWAY

TRAFEGO PROVISORIO

Faço publico que no dia 5 do corrente será aberto ao trafego provisorio, do trecho de Entre Rios e Silveira Lobo, comprehendendo as estações de Ericeira e Candido Ferreira. Nas estações da Rede Mineira serão acceitas a despacho mercadorias e encommendas para as estações do trecho agora aberto ao trafego e estações da linha Grão Para e vice-versa.

Dou abaixo, em resumo, o horario a vigorar até novo aviso:

ESTAÇÕES		MANHÃ	ESTAÇÕES		TARDE
Prainha	Part.	6.19	Junecção	Part.	1·20
Petropolis	»	8·49	Candido Ferreira	»	1.31
Entre Rios	»	11.28	Ericeira	»	1.54
Ericeira	»	12.24	Entre Rios	»	3.05
Candido Ferreira	»	12 48	Petropolis	»	5.45
Junecção	Cheg.	12.59	Prainha	Cheg.	8.05

Rio de Janeiro, 2 de agosto de 1904.—J. PERCY CLARKE, superintendente geral.

Fonte: Jornal do Brasil, do Rio de Janeiro, edição nº 216, de 3 de agosto de 1904, p.6. Disponível em: https://memoria.bn.gov.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=030015_02&pesq=%22Silveira%20Lobo%22&pasta=ano%20190&hf=memoria.bn.gov.br&pagfis=14399

Depois de 25 anos, era o fim do ramal que partia da estação de Serraria, o que obviamente teve um impacto bastante negativo na movimentação de cargas e passageiros que ali se processava. Por outro lado, o novo ramal ganhou novas estações (Figura 5) a partir de Três Rios, tanto no estado do Rio de Janeiro – Piracema e Praia Perdida – quanto em Minas Gerais, sendo criadas, no então município de Juiz de Fora, as estações de Ericeira e Santana do Deserto (inauguradas em 5 de agosto de 1904), essa última chamada Cândido Ferreira, nome que guardou até os anos 1940, como uma homenagem ao 'fundador' do local, primeiro esposo da Baronesa de Juiz de Fora, Camila Francisca Ferreira de Assis. Também foi construída uma segunda estação em Silveira Lobo, em substituição àquela que servia ao pioneiro Ramal de Serraria, tendo essa nova estação sido inaugurada em 1º de novembro de 1904 (Siqueira, 1938, p.138).

5 EFEITOS DA FERROVIA NO ORDENAMENTO TERRITORIAL REGIONAL

Obviamente que a cafeicultura foi determinante para imprimir a primeira forma de organização econômica desse trecho do território da Zona da Mata Mineira. Como apontado por Mercadante (1973, p.95), "o café proporcionara às comunidades o calçamento, a luz elétrica e, finalmente, certa ordem social e política". Mas foi a ferrovia, demandada por essa mesma cultura agrícola, quem vai promover a organização econômica, política e social do território regional, formando um convívio baseado em núcleos urbanos.

O elemento mais destacável na forma de organização territorial proporcionada pelo café era a fazenda, representada por grandes latifúndios – herança das sesmarias, fartamente distribuídas no início do século XIX – com uma produção que quase se bastava, mas com ligações dadas por estradas precárias, o que limitava sobremaneira o processo de contiguidade com outras áreas. Mas com a ferrovia vieram as estações, que logo se transformaram em centralidade econômica de um nascente processo de urbanização, que vai se rebater de duas formas no território: 1) um processo urbano linear, acompanhando a ferrovia, e 2) um modelo de ocupação regional que seguia os trilhos e as estações, podendo ser definido como um sucessivo 'traço-ponto' (trilhos-estação-trilhos-estação-trilhos).

Não há como negar os efeitos agregadores que a Estrada de Ferro União Mineira (e depois, Leopoldina) produziu nesse recorte da Zona da Mata. Durante décadas seus trens funcionaram como agentes de intercâmbio de mercadorias, comunicações, pessoas e ideias. Embora a ferrovia não tenha criado povoações, certamente ampliou as possibilidades sociais e econômicas daquelas que eram por ela cortadas e, mais ainda, aquelas que foram escolhidas para sediar uma de suas estações.

Essas estações se enchiam de vida e logo traziam para perto de si o comércio, os variados serviços, restaurantes, hotéis, agência de correios, telégrafos, escolas. Foi o que se passou, por exemplo, com a estação ferroviária de Silveira Lobo, que logo assumiu o status de centralidade econômica e social. Ali era embarcado o café produzido por grandes fazendas da vizinhança, como Santa Sofia, Gruta e Santana. A reboque da estação vieram muitas casas comerciais, serviços e escola, numa realidade totalmente contrastante à vivida pela bucólica localidade que hoje pertence ao município de Santana do Deserto.

Nessa região por onde correram os trens da ferrovia União Mineira, mesmo as localidades que não eram cortadas diretamente por seus trilhos se serviram dela, para receber produtos e, sobretudo, despachar a crescente produção cafeeira, como foi o representativo caso de Sarandira, distrito de Juiz de Fora, que contou no último censo demográfico, de 2022, apenas 311 habitantes. Porém, no auge do período cafeicultor a realidade lhe era bastante distinta. No recenseamento de 1890, ainda com o nome de Sarandy, registrou 5.929 habitantes. No censo de 1920, ainda no período cafeicultor, eram 4.534 habitantes. Foi o fim do ciclo do café, a partir da crise mundial de 1929, que provocou uma derrocada econômica e um profundo esvaziamento demográfico de toda essa região, que se prolonga até os dias atuais.

O caso de Sarandira não foi a exceção, mas a regra da região. O atual município de Santana do Deserto tinha, em 1890, enquanto distrito de Juiz de Fora, 3.553 habitantes. Em 1920, ainda na mesma situação político-administrativa, mas vivendo o período áureo do café, registrou 7.404 habitantes, praticamente o dobro dos 3.747 moradores contados no último censo de 2022. Taruaçu, distrito de São

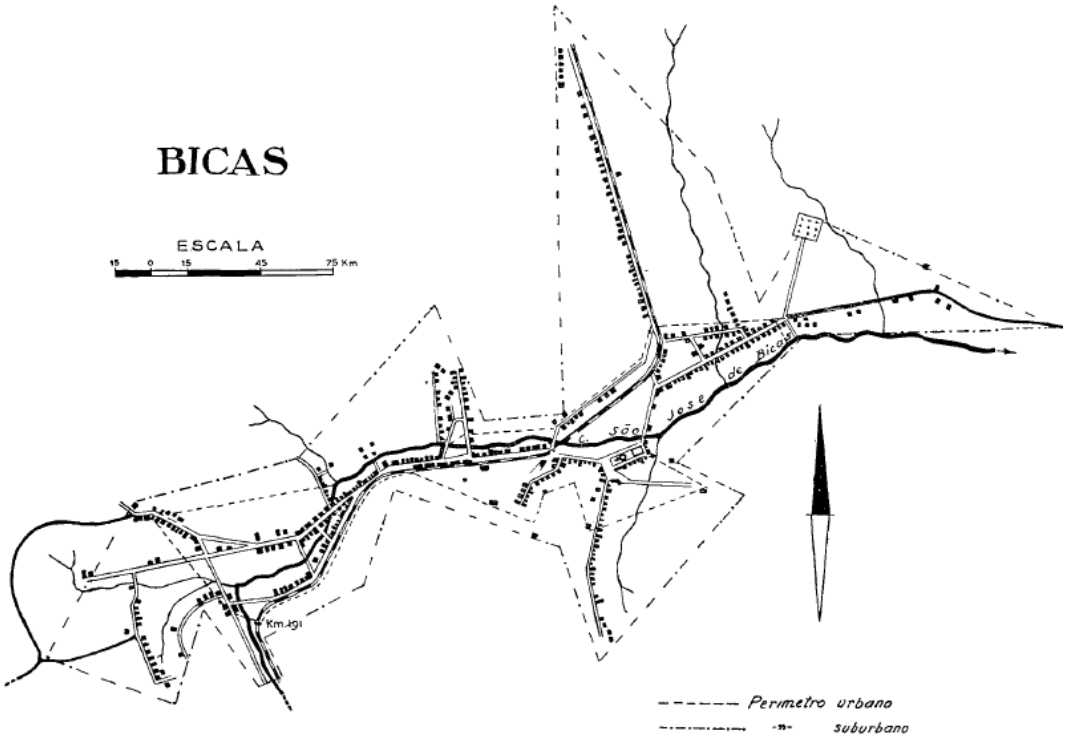
João Nepomuceno, registrou 537 habitantes no último recenseamento, de 2022. Mas a realidade econômica dessa povoação já foi muito diferente, tanto quanto sua toponímia, onde se incluem nomes como Rabicho e Nosso Senhora das Dores do Monte Alegre. Com essa última denominação apareceu no recenseamento de 1890 contando 6.335 habitantes. Em 1920, com o nome de Tarú-Assú apresentou população de 3.077 habitantes. O próprio município de Mar de Espanha, ainda que tenha sofrido um importante processo de perda territorial, apresenta situação semelhante. Em 1890, quando se constituía num dos maiores produtores de café do Estado de Minas, contou 41.046 habitantes. Em 1920 eram 35.891. Números muito superiores aos 12.721 contados no censo de 2022.

São João Nepomuceno era a maior localidade cortada pela EFUM na época de sua implantação, sendo também uma das mais impactadas pela chegada dos trilhos. Em 1872, de acordo com o censo nacional realizado naquele ano, São João Nepomuceno, que era uma das três freguesias que formavam o município de Rio Novo, já contava com 9.629 habitantes, sendo 6.398 livres e 3.231 escravizados (Directoria Geral de Estatística, 1876, p. 1.071 e 1.077). No censo seguinte, de 1890, com a estrada de ferro em funcionamento, São João se apresentava como município autônomo, formado por 4 paróquias, e totalizando 20.499 habitantes (Directoria Geral de Estatística, 1898, p.68). Em 1900, eram 22.523 habitantes (Directoria Geral de Estatística, 1905, p.47) e em 1920 eram 33.531 (Directoria Geral de Estatística, 1928, p.150), número maior que os 25.565 habitantes registrados no último censo de 2022. No recenseamento de 1940, já no período pós café, a população havia se reduzido para 22.685 habitantes (IBGE, 1950, p.510)

Mas a cidade de Bicas talvez encerre o mais rico exemplo da relação entre café, ferrovia e organização territorial urbana, sendo “praticamente impossível separar sua história com a da construção da Estrada de Ferro União Mineira” (Vanni, 2013, p.105). A antiga e modesta povoação de Taboas desenvolveu-se ao redor da estação ferroviária e ao longo dos trilhos, no auge da produção cafeeira, tornando-se um dos principais centros exportadores do produto. A instalação da oficina mecânica da Estrada de Ferro Leopoldina, que chegou a ter “mais de 250 operários” (Vanni, 2013, p.54) veio fortalecer o desenvolvimento da localidade.

Valverde (1958, p.64), em seu estudo sobre a Zona da Mata Mineira observou um modelo de ocupação típico de pequenas cidades nessa região, ou seja, uma ocupação linear, ao longo de uma rua principal. O autor chamou esses núcleos urbanos de “Strassendorf” (rua da vila), termo posteriormente também utilizado por Aroldo de Azevedo (1970). Essa forma é a que, seguramente, melhor identifica o embrionário processo de constituição urbana de Bicas, como se pode observar na Figura 7.

Figura 7. “Planta da cidade de Bicas, exemplo típico de Strassendorf na Zona da Mata”



Fonte: Valverde (1958, p.65)

6 O FIM DOS TRENS

Pode-se afirmar que do final do século XIX até 1929, as ferrovias deram vida às povoações da Zona da Mata Mineira, com grande movimentação de passageiros e cargas, sobretudo o café. Mas a crise econômica mundial de 1929 afetou de maneira fulminante a cultura cafeeira, base da economia regional, e a partir daí a maioria dessas localidades entrou em colapso, com profundo e contínuo esvaziamento econômico e demográfico.

O fim do ciclo do café implicou numa sensível diminuição das demandas por trens de carga, justamente o que dava substância à EFUM/Leopoldina. O transporte de passageiros foi se rarefazendo, pelo empobrecimento da população, pela simples diminuição da demanda e/ou pela crescente competição com meios de transporte mais modernos, baseados no rodoviarismo. É exatamente a partir da década de 1930 que se dá “o desenvolvimento dos transportes rodoviários na Zona da Mata” (Valverde, p.38), podendo esse marco ser atribuído ao “Plano de viação rodoviária da Zona da Mata” (Luz, 1928), apresentado por Carlos Coimbra da Luz, então presidente da Câmara Municipal de Leopoldina, no Congresso das Municipalidades da Zona da Matta, realizado em junho de 1928, na cidade de Ponte Nova.

O transporte ferroviário de passageiros, por sua vez, foi progressivamente diminuindo, sendo quase totalmente erradicado a partir da década de 1970, o que fez com que os trens não mais parassem

nessas estações, tornando-as, todas, inoperantes. Era o abandono de inúmeras povoações que passaram a viver uma espécie de ostracismo, muitas delas à margem das novas redes de comunicação.

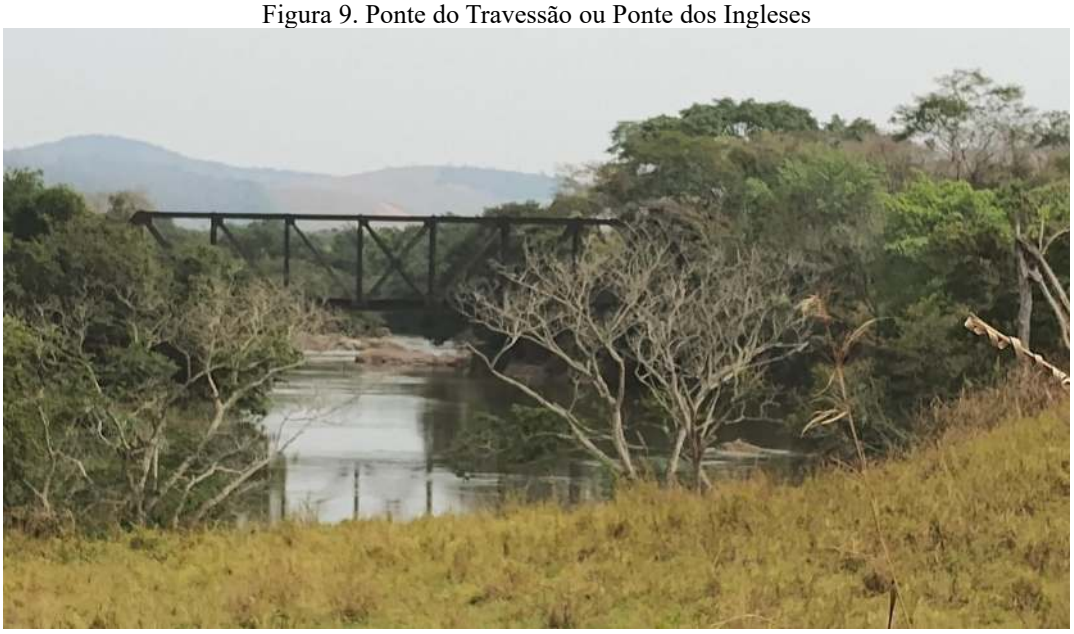
As estações, que se firmaram como locais da atividade econômica, social e de comunicação foram demolidas, usadas como residências em alguns casos, ou transformadas, ironicamente, em estações rodoviárias, ou simplesmente foram abandonadas, deixadas em precário estado de conservação. Algumas dessas antigas estações e outras partes importantes do antigo sistema ferroviário regional ainda podem ser encontradas, mostrando-se como cicatrizes de outros tempos na paisagem regional atual. As ruinas da estação ferroviária de Piracema (Figura 8), inaugurada em 1º de outubro de 1904, hoje parte de uma fazenda de igual nome, bem como a Ponte do Travessão são exemplos a mostrar como "o espeço geográfico está impregnado de história" (Dollfus, 1975, p.11). A Figura 9 mostra a citada ponte ferroviária da Estrada de Ferro Leopoldina, conhecida como Ponte do Travessão, sobre o Rio Paraibuna. Uma estrutura de aço, imponente, com 90 toneladas e 150 metros de extensão, fabricada pela Head Wrightson & C., da Inglaterra, que ligava os estados do Rio de Janeiro e Minas Gerais.

Figura 8. Ruínas da estação ferroviária de Piracema



Fonte: Foto: Paulo Henrique dos Santos Oliveira (23/abril/2022)

Figura 9. Ponte do Travessão ou Ponte dos Ingleses



Fonte: Foto: Pedro José de Oliveira Machado (8/setembro/2024)

Foto: Pedro José de Oliveira Machado (8/setembro/2024)

7 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A primeira consideração a ser destacada é o determinante papel que a ferrovia desempenhou como agente de organização territorial dessa parte da Zona da Mata Mineira. Mesmo tendo sido demandada por uma atividade agrícola, o café, foi responsável por dotar toda essa região de uma economia de caráter urbano, organizando centralidades em torno de suas estações e/ou ao longo de seus trilhos. Também foi fundamental para interligar as localidades entre si, não somente dentro da Zona da Mata, mas também com os demais centros do país, de uma forma que nenhuma estrada havia feito antes.

Também é importante destacar o papel que a elite rural teve, direta e indiretamente, nessa mesma organização territorial, pois foi para atender seus interesses que a ferrovia foi implantada. Assim, é mais correto afirmar que a ferrovia não foi uma demanda do café ou da cafeicultura, mas dos ricos cafeicultores. É importante destacar que a ferrovia ordenou o território, mas os cafeicultores ordenaram a ferrovia.

A ferrovia foi responsável pelo desenvolvimento econômico, implantação de atividades urbanas, chegada de serviços básicos de comunicação, como correios e telégrafos, e incremento demográfico regional. Mas ao mesmo tempo em que diversificava a economia criando novas oportunidades de comércio e serviço, também agia como um instrumento destinado a manter a estruturação do poder econômico nas mãos de poucos fazendeiros ligados à cafeicultura.

Com a crise econômica de 1929, que afetou de maneira derradeira a cultura cafeeira, a maioria das localidades cortadas pela ferrovia ou dela dependente, direta ou indiretamente, entrou em colapso econômico e demográfico. O transporte ferroviário de passageiros foi progressivamente perdendo importância, sendo quase totalmente erradicado na década de 1970, substituído pelo modal rodoviário. Inúmeras povoações passaram a viver isoladas, à margem das novas redes de comunicação. As estações ferroviárias, símbolos de uma era de desenvolvimento e progresso, foram abandonadas, destruídas pelo tempo, ocupadas como moradia ou transformadas em estações rodoviárias. O que resta hoje são cicatrizes isoladas e 'perdidas' na paisagem, esperando um merecido resgate do papel que desempenharam na história econômica regional.

AGRADECIMENTOS

Gostaríamos de deixar registrados nossos agradecimentos aos amigos Amarildo José Mayrink, Luís Antônio Fajardo Pontes, Luiz Ricardo Rossi, Marco Antônio Martins Duarte, Paulo Henrique dos Santos Oliveira e à Universidade Federal de Juiz de Fora (UFJF).

REFERÊNCIAS

AZEVEDO, Aroldo de. Brasil, a terra e o homem. São Paulo: Editora Nacional, 1970, v. II.

BEDIAGA, Begonha (Org.). Diário do Imperador D. Pedro II. Petrópolis: Museu Imperial, 1999. Disponível em: https://museuimperial.museus.gov.br/diarios/

BLASENHEIMER, Peter L. Ferrovias em Minas Gerais do século dezenove. Revista Locus, v. 2, nº. 2, p.81-110, 1996. Disponível em: https://periodicos.ufjf.br/index.php/locus/article/view/20429/22443

DIRECTORIA DA EFUM. Primeiro relatório apresentado à Assembleia Geral dos Accionistas da Companhia Estrada de Ferro União Mineira, em 31 de janeiro de 1878. Rio de Janeiro: Typographia de G. Leuzinger & filhos, 1878.

DIRETORIA GERAL DE ESTATÍSTICA. Recenseamento do Brazil em 1872. Minas Gerais (Segunda Parte). Rio de Janeiro: Typ. G. Leuzinger, 1876.

DIRETORIA GERAL DE ESTATÍSTICA. Synopse do Recenseamento de 31 de dezembro de 1890. Rio de Janeiro: Officina de Estatística, 1898.

DIRETORIA GERAL DE ESTATÍSTICA. Synopse do Recenseamento de 31 de dezembro de 1900. Rio de Janeiro: Typographia da Estatística, 1905

DIRETORIA GERAL DE ESTATÍSTICA. Recenseamento do Brasil, realizado em 1 de setembro de 1920. V. IV, Tomo II – População. Rio de Janeiro: Typographia da Estatística, 1928.

DOLLFUS, Olivier. O Espaço Geográfico. Rio de Janeiro: DIFEL, 1975.

EL-KAREH, Almir Chaiban. Filha branca de mãe preta – A Companhia da Estrada de Ferro D. Pedro II (1855-1865). Petrópolis: Vozes, 1982.

ESTEVES, Albino; LAGE, Oscar Vidal Barbosa. Álbum do Município de Juiz de Fora. Belo Horizonte: Imprensa Oficial do Estado de Minas Gerais, 1915.

FIGUEIRA, Manuel Fernandes (Org.). Memória histórica da Estrada de Ferro Central do Brasil. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1908.

GENOVEZ, Patrícia Falco. Os barões e os trilhos: a Estrada de Ferro União Mineira e os laços de sangue na Zona da Mata de Minas Gerais. Anais do XIII Seminário sobre a Economia Mineira. Cedeplar, Universidade Federal de Minas Gerais.2008. Disponível em: https://www.academia.edu/104888458/Os_Baroes_E_Os_Trilhos_A_Estrada_De_Ferro_Uniao_Mineira_E_Os_La%C3%A7os_De_Sangue_Na_Zona_Da_Mata_De_Minas_Gerais

IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística). Recenseamento Geral do Brasil (1º de setembro de 1940). Série Regional, Parte XIII, Minas Gerais, Tomo 2. Rio de Janeiro: IBGE, 1950.

IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística); CNG (Conselho Nacional de Geografia). I Centenário das Ferrovias brasileiras. Rio de Janeiro: IBGE, 1954.

LUZ, Carlos Coimbra da. Viação rodoviária da Zona da Mata. Belo Horizonte: Imprensa Oficial, 1928.

MACHADO, Pedro José de Oliveira et. al. A ferrovia como agente de ordenamento territorial urbano e regional de Juiz de Fora/MG (1875-1929). Revista Territorium Terram, v. 8, nº 15, p.315-333, 2025a. Disponível em: http://www.seer.ufsj.edu.br/territorium_terram/article/view/5750

MACHADO, Pedro José de Oliveira et. al. Trens, trilhos e estações: ferrovias e ordenamento territorial na Zona da Mata de Minas Gerais. Revista Espaço em Revista, v. 27, nº 2, p.50-71, 2025b. Disponível em: https://doi.org/10.70261/er.v27i2.75075

MERCADANTE, Paulo. Os sertões do leste: estudos de uma região – a Mata Mineira. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1973.

PESSOA JUNIOR, Cyro Diocleciano Ribeiro. Estudo desciptivo das estradas de ferro do Brazil. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1886.

PIMENTA, Dermeval José. Caminhos de Minas Gerais. Belo Horizonte: Imprensa Oficial, 1971.

PIRES, Anderson. Tendências da produção agroexportadora da Zona da Mata de Minas

Gerais – 1870/1930. Revista Locus, v. 3, nº 2, p. 119-154, 1997. Disponível em: https://periodicos.ufjf.br/index.php/locus/article/view/20453

PROCÓPIO FILHO, José. Aspectos da vida rural de Juiz de Fora. Juiz de Fora: ESDEVA, 1973.

SILVEIRA, José Mauro Pires. O café e a Estrada de Ferro Leopoldina: uma confluência de interesses – 1874-1898. Revista de Ciências Humanas, nº 1, p. 107-117, 2009. Disponível em: https://periodicos.ufv.br/RCH/article/view/3513/O%20Caf%C3%A9%20e%20a%20Estrada%20de%20Ferro%20Leopoldina%3A%20Uma%20Conflu%C3%AAncia%20de%20Inter

SIQUEIRA, Edmundo. Resumo histórico de The Leopoldina Railway Co. Ltd. Rio de Janeiro: Editora Carioca, 1938.

VALVERDE, O. Estudo regional da Zona da Mata de Minas Gerais. Revista Brasileira de Geografia, Rio de Janeiro, Ano XX, n.1, p. 3-82, 1958.

VANNI, Júlio Cezar. Sertões do rio Cágado: origem de povoados, vilas e cidades que integram a bacia hidrográfica do rio Cágado. Niterói: Editora Comunitá, 2013.

VASCONCELOS, Max. Vias brasileiras de comunicação: Estrada de Ferro Central do Brasil – Linha do Centro e ramais. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1934.