

# **A ESTRADA DE FERRO BAHIA-MINAS E A ECONOMIA REGIONAL**

Weber Bezerra Novais<sup>1</sup>

## **RESUMO**

Durante 68 anos a Estrada de Ferro Bahia-Minas contribuiu para a economia de Teófilo Otoni e região. Era tida, em seus anos finais, como deficitária, mas continuava a manter a economia regional através de um transporte de mercadorias eficiente e barato. Se desativá-la teria sido estratégico ou um erro crasso ou se a simples existência da ferrovia resolveria os problemas econômicos regionais, é o que se pretende discutir nesse artigo.

**PALAVRAS-CHAVE:** Transporte ferroviário, Economia Regional, Política Econômica, Desenvolvimento.

## **ABSTRACT**

For 68 years the Railroad Bahia-Minas contributed to the economy of Teófilo Otoni and region. It was Known, in its last years, as a deficit, but it still kept the regional economy through an efficient and cheap transport of goods. It's intended to discuss in this article if If disabling it would have been a gross error or a strategy or if the simple existence of the railroad could solve the regional economic problems.

---

<sup>1</sup> Mestre em História Social pela Universidade Severino Sombra – Vassouras / RJ.

## **KEY-WORDS**

Rail transport, regional economy, economic policy, development.

## **INTRODUÇÃO**

O século XVIII trouxe como novidade a modernização baseada no uso cada vez mais alastrado do carvão e do vapor. A Revolução Industrial, com o aumento nunca antes visto da produtividade nas manufaturas, exigiu meios de transporte mais eficientes, baratos e modernos para escoar a produção (HUBERMAN, 1986, p. 171-174). O vapor logo foi utilizado para mover as novas locomotivas que se espalharam pelo território da Inglaterra e depois pelo mundo (na maioria dos casos com capital inglês) (CANÊDO, 1995).

Na América a realidade não foi diferente. Os países que surgiam dos processos de libertação metropolitana, querendo mostrar-se “modernos” e, inseridos na influência do capital inglês, adotaram o modal ferroviário para o transporte de suas mercadorias e pessoas. Tal fato ocorre também no Brasil monárquico, sobretudo com a atuação, a princípio, de Irineu Evangelista de Souza, o Barão de Mauá, construtor da primeira estrada de ferro no Brasil.

Com os novos tempos o conceito de modernidade baseado no carvão, no ferro e no vapor foi sendo substituído. No Brasil do século XX a modernidade estava mais atrelada ao combustível fóssil, ao aço, à eletricidade. As mercadorias não mais eram transportadas por rodas de ferro, mas por rodas de borracha. Rodovias asfaltadas (ou não) ocuparam o lugar das velhas e cada vez mais abandonadas ferrovias. Caminhões e ônibus no lugar dos trens; companhias petroleiras e automobilísticas no lugar do capital inglês. Novas influências, novas políticas de transporte. A ferrovia só se justificava, a partir de então, para transporte de grandes quantidades de carga. Assim, muitos ramais, e até ferrovias inteiras, foram desativados, provocando o

colapso em muitas pequenas cidades cortadas por essas vias férreas e delas dependentes (PAULA, 2005, p. 94).

O objetivo desse artigo é analisar o quanto o modal de transporte influencia na economia regional, podendo significar o crescimento, a manutenção ou a decadência econômica de regiões inteiras, bem como seu desenvolvimento futuro.

## **A CONSTRUÇÃO DA FERROVIA**

A Estrada de Ferro Bahia-Minas fora idealizada pelo engenheiro Miguel de Teive e Argolo com o objetivo de promover a integração da região Norte/Nordeste de Minas Gerais, dotando-a de uma saída para o mar. A obra atenderia aos anseios de uma região promissora, como apontava o próprio Argolo, mas que, praticamente não possuía meios para escoar sua produção.

Esta estrada liga o ubérrimo solo do norte da província de Minas Geraes ao porto de mar por onde com menos dispêndio podem ter sahida os seus productos, e será de grande vantagem a toda essa região, porque além d'esse porto, Caravellas, ser um dos melhores, sinão o melhor porto entre o Rio de Janeiro e a Bahia, a estrada que o ligar ao norte de Minas não só é a mais curta como também a de traçado e conservação menos dispendiosa, de maneira que nenhuma outra poderá em época alguma sustentar tarifas tão commodas aos productores, o que a colloca livre da competência de qualquer outra (ARGOLO, 1983, p. 57).

A Estrada foi pensada num contexto onde se privilegiava o desenvolvimento tecnológico, como símbolo de modernidade, como promotor da civilização e do desenvolvimento econômico. Tal impressão fora muito bem captada pelo professor Lima ao estudar

registros de memórias de viajantes brasileiros e estrangeiros nas estradas de ferro Oeste de Minas e Goiás entre o final do século XIX e princípio do XX:

Nestes textos de memória, a ferrovia seria o instrumento capaz de possibilitar o rompimento com a situação de *atraso* cultural através da transformação do país em nação civilizada (LIMA, 2003, p. 26).

Obviamente trata-se de uma visão positivista dos progressos tecnológicos trazidos pela “civilização”. Pensamento corrente no Brasil do século XIX. Segundo LIMA, havia no Brasil argumentos favoráveis à modernização, “desde propostas de políticas de expansão do controle efetivo do Estado pelo território até a defesa da necessidade de mudanças nos hábitos das populações sertanejas” (LIMA, 2003, p. 26). Esse pensamento muito facilmente pode ser transportado para o Mucuri e a EFBM.

Os primeiros estudos do engenheiro Miguel de Teive e Argolo para a construção de uma estrada de ferro que ligasse o Norte de Minas Gerais com o litoral Sul da Bahia foi publicado com o título “*Viação Férrea do Norte de Minas*” e para a surpresa do engenheiro, logo foi acatado pela Assembléia Provincial de Minas Gerais que concedeu o privilégio para a construção do trecho mineiro. Era preciso naquele momento conseguir o mesmo para o trecho baiano. Desta vez, porém, o projeto não foi aceito de imediato e circulou por todas as instâncias políticas e jurídicas das províncias da Bahia e Rio de Janeiro (não sem enfrentar dificuldades impostas pelo interesse, ou desinteresse, dos políticos da época), até que no dia 6 de agosto de 1879, após certa pressão exercida pela imprensa bahiana, foi concedido o privilégio para a construção da estrada no trecho de Caravelas à divisa com Minas Gerais.

Chegado à Bahia requeri privilegio para uma estrada de ferro que ligasse o porto de Caravellas com a estrada que me tinha sido concedida em Minas, porém era preciso que se cumprisse o provérbio de que ninguém é propheta em sua terra, e apezar de ter encontrado o apoio dos deputados da ordem do preclaro Sr. Dr. Arthur César Rios, que defendeu o projecto, não deixou de ser elle impugnado por muitos que eram então deputados provinciaes. [...] A imprensa também não se calou emquanto o projecto d'esta estrada esteve em discussão na assembléa, muitos artigos foram escriptos pró e contra com título de *Estrada de Ferro do Norte de Minas*, tendo sido em 24 de julho de 1879 lido na assembléa uma rpresentação assignada pelos principaes negociantes da praça da Bahia, pedindo-lhe de legislar de maneira que a estrada de ferro de Caravellas se tornasse uma realidade no mais breve tempo que fosse possível. Finalmente passou em terceira discussão, no dia 6 de Agosto, o projecto que me concedia privilegio para a estrada de ferro de Caravellas ás divisas da província de Minas Geraes, tendo o meu requerimento para esse privilegio sido apresentado na assembléa em sessão de 1 de maio de 1879 (ARGOLO, 1983, p. 28-29).

Levantar capital para a construção não foi tarefa fácil para Argolo, com o governo imperial pouco favorável à obra. Assim, Argolo somente conseguiu os valores necessários para iniciar sua empreitada ao entrar em contato com Carlos Theodoro de Bustamante e os Comendadores Francisco de Paula Mayrink e José Pereira da Rocha Paranhos, que se tornaram sócios da empresa, agora totalmente de capital privado. Obviamente esses sócios capitalistas não investiram seu dinheiro apenas pelo espírito de aventura, mas, visando ao lucro que as terras cortadas pela ferrovia trariam no futuro. Pensando nisso, conseguiram comprar as tais terras devolutas em toda a extensão da estrada e numa largura de seis quilômetros para cada lado do eixo da linha.

Não desanimei no meu intento de tornar esta estrada de ferro uma realidade e, depois de muitos dissabores e desillusões, tive a felicidade de me relacionar com os distintos cavalheiros que foram sócios proprietários d'esta estrada, os Srs. Dr. Carlos Theodoro de Bustamante e Commendadores Francisco de Paula Mayrink e José Pereira da Rocha Paranhos. Estes senhores, que juntam intelligencia cultivada, patriotismo e qualidades pouco communs que os collocam em uma esphera superior pelo merecimento, não trepidaram em arriscar suas fortunas em uma empreza que só poderia ter como rival a estrada de ferro do Pacífico. Como ella, esta estrada une pontos longínquos povoados e separados por mattas virgens ainda em poder das feras e do gentio bravio, onde ella vai implantar a civilização (ARGOLO, 1983, p. 31).

Tendo resolvido os problemas financeiros, então, era só fechar contrato com a província de Minas Gerais e começar as obras. Após difíceis negociações com o Diretor das Obras Públicas, tal contrato foi fechado com o presidente de Minas Graciliano Aristides de Prado Pimentel. Da mesma forma, o governo do Rio de Janeiro aprovou a construção em 6 de julho de 1880.

Somente no dia 9 de setembro de 1880, todas as pendências burocráticas estavam resolvidas e a empresa poderia começar a contratar os técnicos que fariam o projeto da estrada.

A cidade de Caravelas abrigava na época um promissor porto marítimo, estrategicamente localizado e que já contava com sete fábricas conhecidas como “armações” onde atracavam navios baleeiros e preparava-se o óleo para a exportação. Caravelas já dominava todo o comércio da região Sul da Bahia, sendo a mais importante daquela região e ponto de entrada para os sertões de Minas Gerais. Era presumível, portanto, que os comerciantes locais contassem com a construção da estação inicial da Bahia – Minas nas imediações do centro da cidade. Como nos afirma Eleutério: “Cognominada “Princesa dos Abrolhos”, [Caravelas] era o ponto

referencial marítimo, em razão dos seus recursos naturais, já apresentava conceituada posição agrícola” (ELEUTÉRIO, [s.d.], p. 19).

No entanto, após estudos cuidadosos, os técnicos contratados para fazer a obra verificaram que para chegar até o centro de Caravelas, a estrada teria que dar uma volta de aproximadamente três quilômetros, atravessando diversos terrenos instáveis e brejos, dificultando a construção, além disso, não existia em Caravelas um bom ponto para a construção de uma ponte marítima, tão necessária para a estrada. Assim, o Engenheiro Argolo solucionou o problema com a construção da estação num terreno localizado entre a parte comercial da cidade e a barra de Caravelas, denominado Ponta de Areia, que lhe fora doado com a condição de que fosse loteado, com ruas largas e praças, facilitando a expansão da cidade para aquela região.

Ponta de Areia tornou-se o ponto inicial da construção da Estrada de Ferro Bahia – Minas e, ao mesmo tempo, ponto final da viagem do interior de Minas para o litoral. Esta decisão causou polêmica e até protestos dos comerciantes de Caravelas que se sentiram prejudicados. No dia 25 de janeiro de 1881 teve início a construção da estrada, sendo seu primeiro trilho fixado no dia 16 de maio daquele ano. As obras continuaram em ritmo acelerado, com material chegando da Inglaterra direto para o porto de Caravelas e isento de cobranças alfandegárias. No dia 25 de julho chegou um navio norueguês de nome “*Mathilde*” trazendo o primeiro material rodante da estrada de ferro, inclusive a primeira locomotiva, denominada *Joviana*<sup>2</sup> que foi montada nas oficinas de Ponta de Areia, percorrendo os primeiros 10 quilômetros da linha no dia 24 de agosto.

---

<sup>2</sup> Hoje, uma cópia desta locomotiva, batizada pelos índios de *Poxixá* – forte, poderosa – “descansa” na Praça Tiradentes, no centro de Teófilo Otoni, onde atija a memória dos cidadãos, sobretudo os mais antigos, saudosos dos tempos da ferrovia.

Para cumprir os prazos previamente estabelecidos, o engenheiro Pedro Versiane determinou a abertura de uma nova frente de trabalho em meados de 1897, partindo de Teófilo Otoni. A empreitada deu certo e no dia 3 de maio de 1898 foi inaugurada a estação de Teófilo Otoni, com muita festa e a presença de ilustres autoridades. O país respirava os ares da República, a ferrovia cumpriria seu papel nessa nova fase da política brasileira e as autoridades presentes na inauguração evidenciam a divisão dos poderes – presidente da Câmara, deputados, juízes, além de militares e autoridades eclesiásticas.

Para dar continuidade aos trabalhos de prolongamento dos trilhos, até a cidade de Araçuaí, no Vale do Jequitinhonha, toda uma variedade de relevos teve que ser desbravada, desde pântanos e planícies secas até rochas que tiveram que ser cortadas com instrumentos rudimentares. Entre Teófilo Otoni e Ladainha, por exemplo, foram construídos dois túneis, que resistem até os dias de hoje.

Diante de tão grandes desafios, o Governo Federal, que havia encampado a ferrovia em 1910, entregou a direção da EFBM à companhia francesa “Chemins de Fer Federaux de L’Est Brésilien”, em 1912. A partir de então, a ferrovia foi dotada de locomotivas americanas mais modernas, o que representou um importante progresso para a empresa, ação que se tivesse sido efetivada em diretorias posteriores, poderia ter melhorado os serviços da Bahia-Minas e talvez até evitado os déficits em seus últimos anos de existência.

Novos estudos foram feitos para o prolongamento a partir de 1913, entre eles a construção da oficina geral da estrada, no local onde hoje está a cidade de Ladainha, cuja estação foi inaugurada em 1918, assim como as estações de Valão e Coporanga. Sempre com o objetivo de chegar até a cidade de Arassuay (Araçuaí), a Bahia-Minas



chegaria a Novo Cruzeiro (1924), Engenheiro Schnoor (1930), Alfredo Graça (1941) e, finalmente, Araçuaí (1942).

Conforme informação de (ELEUTÉRIO, [s.d.]) a ferrovia operou com sucesso nos anos seguintes à sua construção. Ligar Araçuaí a Ponta de Areia não era a única ambição dos administradores da Bahia-Minas, tanto que, já em 1906, o engenheiro Emílio Schnoor fez estudos com o objetivo de ligar a ferrovia de Teófilo Otoni até a atual Governador Valadares, uma união com a ferrovia Vitória-Minas, obra que obviamente não foi concretizada e a Bahia-Minas continuou isolada. Tal projeto seria lembrado em 1961, quando a Estrada já enfrentava problemas financeiros, conforme reportagem do jornal *Estado de Minas*<sup>3</sup> citado pelo ex-secretário de turismo de Teófilo Otoni, José Nogueira Filho, num livreto publicado em 1998:

[...] Hoje quando se fala na possibilidade de extinção da Estrada de Ferro Bahia e Minas, por ser deficitária, este problema merece ser tratado com uma atenção especial por todos aqueles que se interessam pelo progresso daquela vasta região. A ligação da Bahia e Minas à Vitória-Minas em Governador Valadares – obra perfeitamente viável – permitirá a imediata recuperação financeira da ferrovia que tem a sua sede em Teófilo Otoni. Estendendo-a até Montes Claros, ficaria interligada com a Central do Brasil e Leste Brasileira, que é parte do sistema ferroviário do Nordeste, e futuramente poderá atingir Brasília, através de Formosa com o que se transformaria no sistema dorsal do transporte ferroviário de uma ampla região. (NOGUEIRA FILHO, 1988).

---

<sup>3</sup> ESTADO DE MINAS, 31 de agosto de 1961

Tal prolongamento não foi construído, nem em 1906 e muito menos em 1961, mesmo contando tal projeto com o apoio do Presidente do Conselho de Ministros, Tancredo Neves.

Nos anos 50 a Estrada de Ferro Bahia-Minas manteve a rota de Ponta de Areia a Teófilo Otoni e de Teófilo Otoni para Araçuaí diariamente, apesar das dificuldades financeiras, uma vez que a cafeicultura, principal atividade da região havia entrado em crise desde a década de 30, sendo substituída pela extração de madeira para a construção e para alimentar as máquinas a vapor e posteriormente pela pecuária.

## **A DESATIVAÇÃO DA BAHIA-MINAS**

Ao longo dos pouco mais de 435 quilômetros, a Estrada de Ferro Bahia-Minas contava com quase dois mil funcionários, fora os empregos indiretos gerados pela movimentação dos trens nas estações.

Para agravar a crise financeira da EFBM, em 1948 foi inaugurada a rodovia BR 116 (Rio-Bahia), ligando Teófilo Otoni aos grandes centros e constituindo-se num importante elemento para a economia da cidade e região. Vale lembrar que neste período o transporte rodoviário estava substituindo o ferroviário em seu significado de elemento do progresso e motor de política pública. Apesar de uma política nacionalista defendida por Vargas, estávamos alinhados com os americanos na “Guerra Fria”, e com a chegada de Kubitschek ao poder, a entrada de multinacionais – sobretudo do ramo automobilístico, ganhava destaque. Neste período a ferrovia, antigo símbolo de progresso era visto como um meio de transporte ultrapassado. Caminhões a diesel, cortando estradas pavimentadas com asfalto por todo o Brasil era a ideia de modernidade criada pelo Estado.

Assumindo pela segunda vez a direção da Companhia em 1950, após ter passado um período na Estrada de Ferro Centro-Oeste,

Wenefredo Barcelar Portela possibilitou a efetivação de muitos benefícios para região, como a construção de moderno hospital<sup>4</sup> para atendimento aos ferroviários e demais cidadãos, a construção de uma usina hidrelétrica em Ladainha para suprir a cidade com a energia necessária também para mover as oficinas da Companhia, a fundação de escolas, poços artesianos, edificação de casas e serviços de recreação e cultura para os ferroviários. Não é de se admirar o saudosismo dos ex-ferroviários e familiares ainda residentes na região. Foram devidamente amparados em todos os aspectos – saúde, educação, entretenimento e consumo pela Bahia-Minas.

Levantamos dados econômicos das estradas de ferro no Estado de Minas Gerais, com o objetivo de ilustrar a importância desse meio de transporte para a vida financeira das cidades atendidas por elas. Tal relevância econômica marcou a memória das populações, mesmo daqueles que não usufruíam da riqueza produzida diretamente pelo transporte de mercadorias, mas que de alguma forma percebiam que a movimentação financeira trazia algum benefício para eles.

Verificando o Anuário de Minas Gerais (1906, ano 1), pudemos verificar a importância dada à Estrada de Ferro naquele período, cujo nível de desenvolvimento do Estado podia ser apurado a partir da quilometragem de suas vias férreas. No referido anuário encontramos uma descrição detalhada da malha ferroviária de Minas até aquele ano:

As vias de comunicação do Estado de Minas são férreas, fluviais e de rodagem. A rede ferroviária do nosso Estado atingia, em 1º de janeiro de 1902, a 3.622 km, em tráfego, o que representa uma quarta parte da rede total dos caminhos de ferro do Brasil (15.088 km em tráfego a 1º de janeiro de 1902). Depois disso, em 1903, aumentou-se em Minas a extensão em tráfego, que era de 3.648,277 Km em fins

---

<sup>4</sup> Desde 1913 já funcionava, à Rua do Jardim (atual Marcelo Guedes), o Hospital João Américo Machado, construído pela Cia. com o mesmo fim.

de 1903; de 3.731,256 em fins de 1904 e hoje(dezembro de 1905), com os aumentos da Central, Oeste e Mogyana, anda perto de 4.000 km. (ANUARIO DE MINAS GERAIS, 1906, Ano 1, p. 81-83).

Constatamos que os esforços do governo em aumentar a malha ferroviária eram significativos. Além disso, a malha mineira, diante dos números da malha Nacional era de significativa importância. Quando falamos em esforços do governo, levamos em consideração os gastos totais com a ampliação das estradas, que até fins de 1901, conforme dados do mesmo anuário, eram de 57.122:235\$777, evidenciando a importância dispensada a essa modalidade de transporte. Para termos uma ideia melhor sobre o significado desse montante, a arrecadação do Estado com a cafeicultura, principal produto estadual, fechou em 1902 o valor de 83.361:074\$000, ou seja, o valor gasto com ferrovias no ano anterior é mais da metade do arrecadado com o principal produto do Estado. A província do Rio de Janeiro teve um gasto com Estradas de Ferro deficitárias, no mesmo período, de aproximadamente 1.012:810\$000<sup>5</sup>.

Na tabela abaixo, podemos observar a extensão da Estrada de Ferro Bahia e Minas e podemos compará-la com outras ferrovias brasileiras no ano de 1906:

<b>Ferrovia</b>	<b>Extensão em KM.</b>
Estrada de Ferro Oeste de Minas	872
Leopoldina Railway Company	832,255
Estrada de Ferro Central do Brasil	660
Cia. de Viação Férrea Sapucahy	369
Estrada de Ferro Mogyana	302
Cia. Estrada de Ferro Muzambinho	238,895

---

<sup>5</sup> Valor aproximado. Fonte: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u871/000046.html>.

Estrada de Ferro Bahia-Minas	233,870 <sup>6</sup>
Estrada de Ferro Minas e Rio	147
Estrada de Ferro Juiz de Fora ao Piau	58,101
Estrada de Ferro Guaxupé	50
E. F. João Gomes a Piranga	26,561
Cia. Estrada de Ferro Paraopeba	12

Fonte: Anuário de Minas Gerais, 1906

Entre as principais estradas de ferro do Brasil a E.F. Bahia-Minas tem importante destaque. Vale lembrar que, após a conclusão do seu prolongamento até Araçuaí, ela ultrapassou os 400 km, superando a Sapucaí e a Muzambinho, o que a coloca entre as maiores do país.<sup>7</sup>

Tais dados vão de encontro ao decreto do governo militar que extinguiu os “ramais” deficitários. A E.F. Bahia-Minas até podia ser deficitária na época de sua extinção devido à falta de investimentos e, melhorias nos equipamentos e no pessoal, entre outros fatores. Não se tratava, portanto, de um simples “ramal”, mas de uma ferrovia independente.

Se no princípio do século os esforços do governo para construir ferrovias eram significativos, o mesmo não se pode dizer em relação aos gastos com a manutenção destas mesmas estradas. A falta de investimentos em máquinas e equipamentos e na conservação do patrimônio construído ajudaram a dar à Bahia-Minas a fama de ultrapassada. Em discurso proferido em 1930, o superintendente da Companhia demonstra a necessidade de investimentos nesse sentido:

---

<sup>6</sup> Até a confecção deste anuário, a E. F. Bahia-Minas possuía um percurso de Ponta de Areia a Teófilo Otoni, seu prolongamento até Araçuaí ainda não havia sido realizado.

<sup>7</sup> Conforme o Anuário de Minas Gerais. Ano IV, 1950, p. 279, a Estrada de Ferro Bahia-Minas possuía uma extensão de 435,385 Km, enquanto a rede mineira possuía um total de 8.610 Km

[...] “Assim é que iria obter da Cia. Ferroviária Este Brasileiro a aquisição de 2 vapores para cargas e passageiros, e que terão suas viagens em correspondência com os trens da estrada.”

Além desse notável melhoramento, um outro tem ele em vista introduzir, que muito beneficiará a nossa zona: um trem especial e respectivo carro restaurante.

Quem conhece a pobreza das estações, em geral, verá que é de grande alcance o melhoramento anunciado, pois só assim as viagens da Bahia-Minas poderão tornar-se menos fastidiosas, longas quais são elas e atravessando os trens lugares de verdadeira penúria. (O MUCURY. N. 1575. 14 Set 1930, p. 1.).

A pobreza da região cortada pela estrada nesta época refletia-se na precariedade das máquinas e instrumentos da Bahia-Minas. Melhoramentos eram urgentes para a boa sobrevivência da ferrovia.

Nesta época a crise da produção cafeeira assolava as regiões que dependiam deste produto. A movimentação de cargas nos trens evidentemente diminuiu e as dificuldades financeiras também atingiram a Estrada de Ferro. Apesar das dificuldades, o governo passou a subvencionar a ferrovia dada sua importância estratégica para a região.

Após a desativação das ferrovias, ficou um sentimento de perda nas pessoas. A riqueza transportada pelo trem trazia consigo um sentimento de diminuição da miséria, mesmo naqueles que não eram beneficiados, que não tinham, talvez, acesso às mercadorias transportadas, mas que conseguiam sobreviver de pequenos trabalhos prestados aos ferroviários – trabalhos domésticos, empregos indiretos, pequenos serviços – ou, àqueles que se beneficiavam no comércio de “miudezas” – doces, bolos, frutas, sanduíches que eram vendidos nos vagões durante as viagens.

Sabemos que esses pequenos ganhos apenas mascaravam a pobreza, mas na memória dessas pessoas, a ferrovia foi solução para seus problemas imediatos e ela se foi deixando saudades.

## CONCLUSÃO

De acordo com a Teoria da Localização<sup>8</sup>, sobretudo em Weber,

[...]o custo de transporte é que exerce papel decisivo na determinação da localização das manufaturas, a qual depende do peso do produto e da distância a ser percorrida (peso e triângulo locacional). Como Weber pressupõe que os custos totais, exceto o de transporte, são iguais em todas as partes, o local que fará resultar o máximo lucro para a firma será onde for menor o custo de transporte, *ceteris paribus* os dois outros fatores (custo de mão de obra e forças aglomerativas e desaglomerativas). Dessa forma, a firma tende a localizar-se sempre no ponto em que os custos de transportes forem mínimos (BETARELLI JUNIOR, 2012, p. 34)

Percebe-se, dessa forma, que a existência de um meio de transporte mais eficiente e barato transforma-se num atrativo de empresas dos mais variados tipos, interessadas em custos baixos e lucros promissores. Uma região que conta com transporte ferroviário ativo torna-se interessante para investidores, que com suas empresas geram empregos e, conseqüentemente, renda para toda a região, ainda que em si, a ferrovia seja deficitária.

Na região do Mucuri e toda a zona cortada pela Estrada de Ferro Bahia-Minas havia uma relação de dependência da economia

---

<sup>8</sup> As teorias da localização analisam os fatores que influenciam as decisões das atividades socioeconômicas (agrícolas, industriais e comerciais) a se estabelecerem em um específico local.

regional com a ferrovia. Essa era deficitária, mas também poderia ser motor para o desenvolvimento regional. Com seu fim muitas cidades definharam ou simplesmente deixaram de crescer.

Obviamente a resolução do problema do transporte não faz milagres. A simples existência da ferrovia de forma alguma resolveria os problemas econômicos dessa região de Minas Gerais, mas, conforme Bertarelli Junior;

[...] melhorias em transporte por si só não promovem o desenvolvimento. O grau em que os transportes criam ou impelem novas atividades dependerá da existência de outras condições na economia, tais como: a qualidade de sua estrutura administrativa e de sua ordem social, o caráter e diretriz de seu sistema educacional, mão de obra qualificada, dinamismo local regido pelas firmas e indivíduos, qualidade ambiental, habilidades empresariais, disponibilidade de conhecimento e informação, natureza das relações jurídicas e de propriedade, incentivos fiscais e financeiros e sustentação de políticas legais, organizacionais e institucionais. Quando essas qualidades são deficientes, nenhuma soma de investimento em transporte será capaz de criar um dinamismo econômico (BANISTER e BERECHMAN, 2001; HEYMANN JR., 1968 Citados por BETARELLI JUNIOR, 2012).

No caso específico de Teófilo Otoni, polo regional do Mucuri e com projeto de ZPE no papel, a ferrovia seria um atrativo a mais para o setor produtivo uma vez que a questão logística já não seria problema. Consequentemente toda a região seria beneficiada com a geração de trabalho e renda. Fica latente o erro em desativar a EFBM e o questionamento sobre a viabilidade de se construir uma nova ferrovia como já fora mencionado por políticos da região como alternativa para acabar com a miséria no Mucuri e promover o desenvolvimento econômico da cidade e adjacências.



## REFERÊNCIAS

ARGOLO, Miguel de Teive. **Memória Descritiva sobre a Estrada de Ferro Bahia e Minas**. Rio de Janeiro: Typographia de H. Laemmert & C., 1883.

BETARELLI JUNIOR, Admir Antonio. **Análise dos modais de transporte pela ótica dos blocos comerciais**: uma abordagem intersetorial de insumo-produto 2010. Dissertação de Mestrado em Economia Aplicada, apresentada na Faculdade de Economia e Administração da UFJF. Rio de Janeiro: BNDES, 2012.

CANÊDO, Letícia Bicalho. **A revolução industrial**: tradição e ruptura, adaptação da economia e da sociedade rumo ao mundo industrializado. Campinas: UNICAMP, 1995. (Discutindo a História).

ELEUTÉRIO, Arysbur Batista. **Estrada de Ferro Bahia e Minas**: a ferrovia do adeus. Relato Histórico da Estrada de Ferro Bahia e Minas, 1879 – 1966. Sem publicação.

HUBERMAN, Leo. Revolução - na indústria, agricultura e transporte. In: HUBERMAN, Leo. **História da Riqueza do Homem**. 21. ed. rev. Rio de Janeiro: LTC, 1986.

LIMA, Pablo Luiz de Oliveira. **A Máquina, tração do progresso**: memória da ferrovia no Oeste de Minas: entre o sertão e a civilização. 1880 – 1930. 2003. 202 f. Dissertação (Mestrado em História). UFMG, Belo Horizonte, 2003.

NOVAIS, Weber Bezerra. **Bahiminas**: lugar de memória na cidade de Teófilo Otoni. Dissertação (Mestrado em História). Universidade Severino Sombra, Vassouras, 2007.

NOVAIS, Weber Bezerra. Bahia-Minas: lugar de memória em Teófilo Otoni. In: SANTOS, Márcio Achtschin (Org.). **As Gerais distantes das Minas**: fragmentos da História do Vale do Mucuri. Teófilo Otoni: Frota, 2009, p. 66-77.

PAULA, Dilma Andrade de. Regime Militar, Ferrovias e Ferroviários. In: CARDOSO, Heloísa Helena Pacheco; MACHADO, Maria Clara Tomaz (Orgs.). **História**: narrativas plurais, múltiplas linguagens. Uberlândia: EDUFU, 2005.

