

Linha litorânea

podará reviver a

Leopoldina (final)

ΔJ20914 Por Pedro Maia

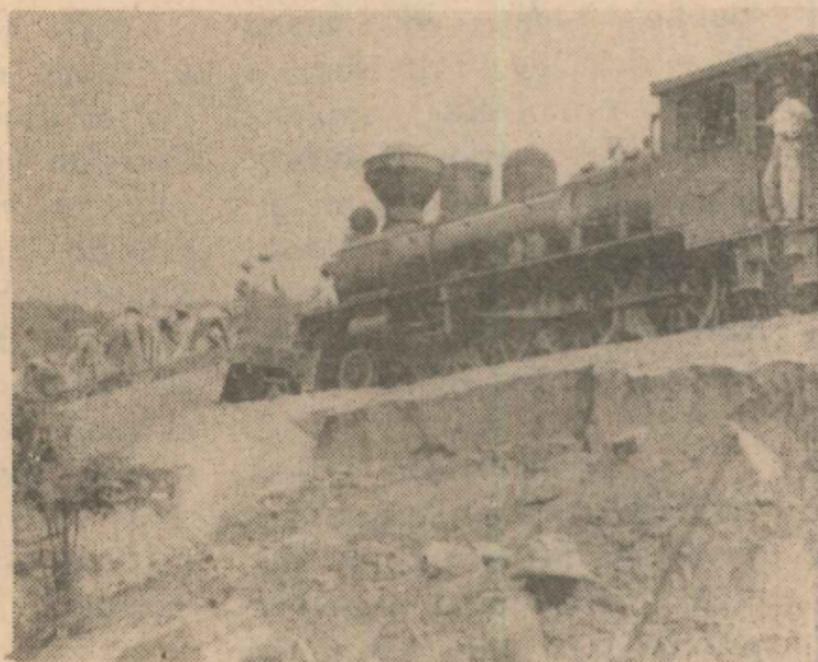
Antes, eram as tropas de burros que cortavam trilhas sinuosas, abertas em meio a densa vegetação. Depois, vieram os carroções, que marcariam estas trilhas como caminhos de desenvolvimento para uma economia que ainda engatinhava. Porém o grande marco do progresso no interior do Brasil foram os trilhos das estradas de ferro, em torno dos quais plantaram-se povoados e vilas, que se transformaram em cidades. Onde o trem chegava, o comércio florescia e o advento das estradas de ferro marcou definitivamente uma nova era para as comunidades interioranas, influenciando no comportamento das pessoas e no desenvolvimento sócio-econômico das regiões que abrangia.

No Espírito Santo, os trilhos chegaram em finais do século passado. Foi uma experiência amarga do Governo do Estado, que fundou, em 1895, a "Estrada de Ferro Sul do Espírito Santo". Esta "Estrada de Ferro Sul do Espírito Santo", cujos trilhos só iam até a estação de Engenheiro Reeve, próxima a Araguaia, nunca foi bem administrada e acabou sendo comprada pela então influente "The Leopoldina Railway", que pagou por ela a importância de mil e quinhentos contos de réis, em 1902. Só depois disso é que os caminhos de ferro realmente começaram a participar do desenvolvimento do Espírito Santo.

TRAJETO

Desde 1895, a Leopoldina, então administrada por capital inglês, vinha construindo o tronco que ligaria Santo Eduardo, no Rio de Janeiro, a Mimoso do Sul, no Espírito Santo. Porém somente em 1902 a estação de Mimoso seria oficialmente inaugurada e a de Muqui, em 1903. Já por esta época, o projeto da Leopoldina era de passar seus trilhos pelo litoral capixaba, procurando uma ligação com a capital pela orla marítima. Porém o surto de impaludismo — ou malária — era muito grande na região, o que obrigou a empresa a alterar os planos e adquirir terrenos para estender a linha pelas serras, construindo as estações de Soturno, Virgínia, Vargem Alta, Guiomar, Engano e Matilde. Em 1907, a Leopoldina estenderia esta linha até a capital ativando a antiga “Estrada de Ferro Sul do Espírito Santo” que era composta das estações de Engenheiro Reeve, Araguaia, Santa Izabel, Marechal Floriano, Viana e finalmente Vitória.

Continua na página 13



**Construção do difícil trecho
entre Cachoeiro e Vitória**

Leopoldina pode reviver com projeto de linha litorânea

Por Pedro Maia
Fotos de Murilo da Rocha
continuação da 1ª página

Em Cachoeiro do Itapemirim, o engenheiro Adalberto Curzio, chefe geral da Leopoldina na região, afirmou para reportagem de A Tribuna que o advento da Companhia Siderúrgica do Tubarão, no município da Serra, abriu excelentes perspectivas para o aumento dos investimentos da Leopoldina no Espírito Santo, devido à viabilidade do transporte de calcário para CST. Atualmente a empresa possui uma capacidade de transporte na ordem de 100 mil toneladas, das quais apenas 70 mil são efetivadas. Com os melhoramentos da linha o engenheiro acha que em breve esteja sendo aproveitado todo potencial de carga da empresa, entre Cachoeiro e Vitória.

DIFÍCIL

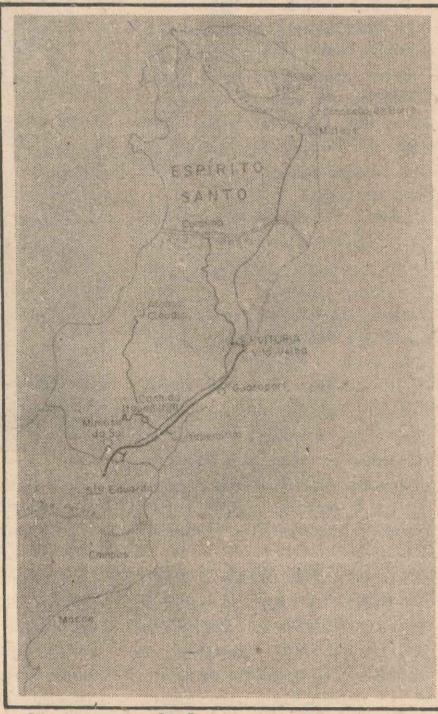
Esta linha, devido sua topografia, é difícil de receber melhoramentos, pois foi construída em tempos onde a tecnologia não era avançada e a carência de máquinas de terraplanagem criava problemas para um melhor aproveitamento do terreno. Assim, são muitas as rampas em desfiladeiros, como é o caso do viaduto em Soturno, e os muitos túneis espalhados em seu percurso. Grande parte da estrada foi construída em terrenos rochosos e são muitas as curvas que, atualmente, com as possibilidades da engenharia moderna, poderiam ser evitadas com a implantação de métodos diferentes.

Aliás, esta estrada, em seu projeto original, datado de 1905, previa a construção pelo litoral do Espírito Santo o que não pôde ser realizado devido à grande incidência de malária — uma doença tropical — nos muitos pântanos então existentes no nosso litoral, a partir de Marataízes, por onde a linha de ferro deveria passar. O projeto foi modificado em 1907 tendo a empresa, então "The Leopoldina Railway", de capital inglês, optado pelas montanhas para estender a linha até a capital do Estado.

Em Cachoeiro de Itapemirim a linha bifurcava-se estendendo até Castelo, onde se encontrava com outro ramal da Leopoldina, vindo de Minas Gerais. Então, cidades como Guaçuí, Castelo e Alegre se desenvolveram, praticamente, às margens dos trilhos, sendo a ferrovia o único meio de transporte para trazer aos centros consumidores as produções agrícolas da região. Por esta época, líderes destas pequenas comunidades interioranas se envolveram em muitas campanhas de caráter popular para trazer a estrada de ferro até seus municípios. Uma destas campanhas foi liderada pela sra. Emiliana Emery, de Guaçuí, que se viu obrigada a construir um hotel em sua cidade para receber os engenheiros e trabalhadores da Leopoldina. Isso porque uma das alegações da empresa para não levar os trilhos até o local era justamente a falta de lugar para hospedagem dos seus funcionários. Dona Emiliana construiu o hotel e a linha foi até Guaçuí, então São Miguel do Viado, como a Leopoldina havia prometido.

CARGAS

Atualmente, o transporte de cimento da Itabira Agro-Industrial e o carregamento de calcário extraído na região compõem o grosso do movimento de cargas da Leopoldina, no Espírito



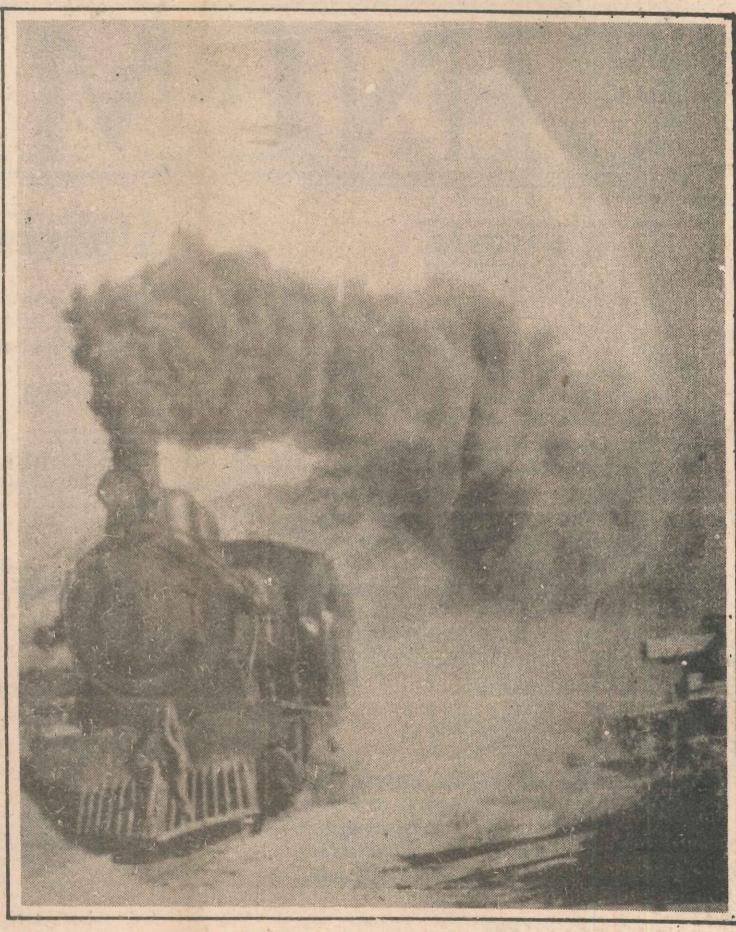
No mapa, a linha em realce mostra o trajeto da estrada litorânea, ainda em projeto

Santo. Porém, muitos outros produtos são transportados pela linha férrea, em escala menor. O preço do transporte ferroviário é bem inferior ao cobrado pelas transportadoras rodoviárias e a carga de cada vagão da Leopoldina é de 60 toneladas, sendo que uma única máquina Diesel pode arrastar, sem problemas, cerca de 10 destes vagões, o que torna bem mais viável o envio de cargas pela ferrovia. Os constantes aumentos verificados nos derivados de petróleo estão tornando impraticável o transporte rodoviário e muitos empresários — notadamente no setor agropecuario — se queixam disto. A ferrovia seria o único caminho lógico para aliviar as pressões financeiras impostas pela crise do petróleo e desta maneira voltar a ter atuação direta na economia do interior capixaba.

HISTÓRIA

A antiga "The Leopoldina Railway Company Limited", ao contrário do que muitos pensam, não tem esse nome em homenagem a imperatriz Leopoldina, mulher de Dom Pedro, Imperador do Brasil. O que originou a denominação foi o

As velhas locomotivas do começo do século abriram caminhos para uma nova era na história dos transportes



fato da primeira linha da ferrovia, construída em 1875, ligar as localidades de Porto Novo do Cunha a província de Minas Gerais, então chamada Leopoldina.

No Espírito Santo a Leopoldina só chegaria em 1895 quando inaugurou o tronco entre Santo Eduardo e Mimoso. Em 1898 os trilhos seriam estendidos até Cachoeiro para, somente em 1907, atingir a capital do Estado depois de uma luta judicial que culminou com a venda da estrada Ferro Sul do Espírito Santo, adquirida pela "The Leopoldina Railway" por 4.000.000\$000, (quatro mil contos de réis) que hoje equivaleriam a cerca de 40 milhões de cruzeiros. A Estrada de Ferro Sul do Espírito Santo, pertencia ao governo do Espírito Santo e estendia seus trilhos até a localidade de Engenheiro Reeve, que durante muito tempo foi um importante ponto de referência e interligação dos ramais ferroviários que seriam implantadas neste trecho. A linha partia de Vitória e atravessava as localidades de Viana, Marechal Floriano, Santa Izabel, Araguaia e terminava em Engenheiro Reeve. Esta estrada foi ativada em 1902 e funcionou, em estado precário, até 1910 quando, já sob a administração dos ingleses, ampliou o percurso, até Cachoeiro de Itapemirim, criando as estações de Matilde, Engano (agora Ibitiruí), Guiomar, Vargem Alta, Virgínia e Soturno. Em torno destas estações, prédios construídos para atender às necessidades da empresa, nasceram lugarejos onde floresceram importantes zonas produtoras para o Espírito Santo, no setor agrícola.

ECONOMIA

É bom saber que nos projetos dos engenheiros ingleses sempre eram destacados os

fatores econômicos que tornavam viáveis aqueles projetos, além de uma total esplanção de solo, qualidade de terrenos e possibilidades de exploração de minérios. Isso fica comprovado em um relato feito à direção da empresa, então com sede em Londres, onde o Conselheiro Thomaz José Coelho de Almeida, na época gerente dos interesses da "The Leopoldina Railway", no Brasil, narra o seguinte, referindo-se ao trecho entre Santo Eduardo e Cachoeiro de Itapemirim: "Sob o ponto de vista geológico os terrenos atravessados, desde Santo Eduardo até a Vila de Cachoeiro, pertencem a terrenos primitivos, gneiss inferior e gneiss superior, metalíferos e micaquistos. É muito provável que estes terrenos contêm diversas substâncias mineirais".

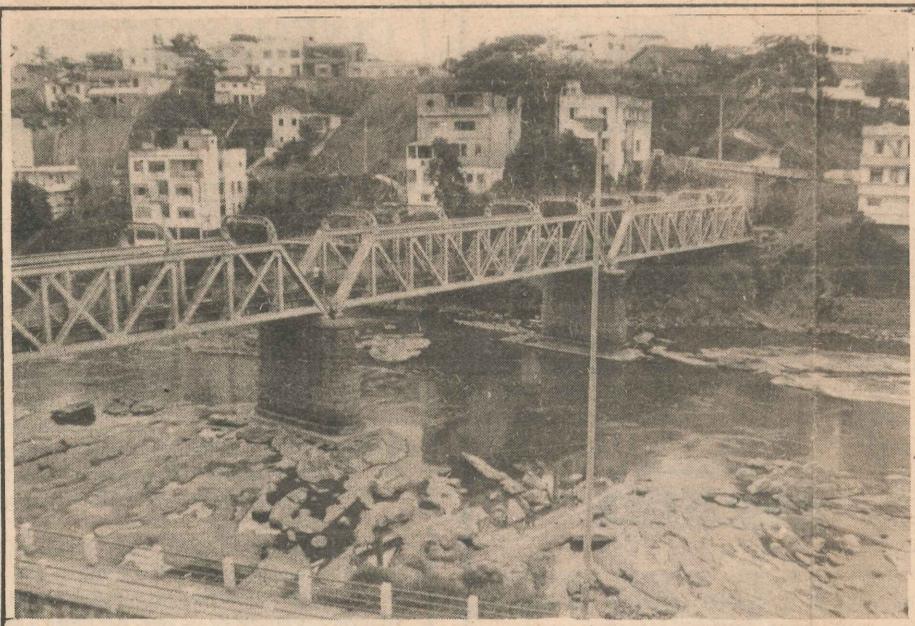
Mais adiante o Conselheiro Thomaz, complementando suas informações para convencer os ingleses sobre a viabilidade do empreendimento, pelo ponto de vista econômico, complementa: "Na primeira estação, a ser construída na fazenda São Domingos, próxima ao arraial de São Pedro, a produção de café atinge 50.000 arrobas, ou 750.000 quilogramas. O mesmo se encontra na localidade de Mimoso, que será a segunda estação após Santo Eduardo. Na terceira, no Arraial dos Largatos, a produção é de 60.000 arrobas de quinze quilogramas e na última estação, Ponte do Werneck, excelente ponto de abastecimento d'água e de lenha para as máquinas, a produção atinge cerca de 20.000 arrobas de quinze quilogramas".

Como se vê, o interesse econômico era vital para atrair o capital inglês. Assim, em janeiro de 1902, foi inaugurada a estação de Muqui e alguns meses depois, em Julho de 1903, os trilhos chegariam a Mimoso do Sul, trazendo uma nova era para a economia do Sul do Espírito Santo.

PARTICIPAÇÃO

A "The Leopoldina Railway Company Limited" se transformou em "Companhia de Estrada de Ferro Leopoldina", tendo então enfrentado várias crises econômicas sendo que em 1896 alguns de seus diretores chegaram a ser presos e outros fugiram para não terem igual destino. Mas estas crises, sempre são superadas por intermédio de intervenção do Governo, ou de injeções de capital privado, como já aconteceu diversas vezes neste período de quase cem anos em que a Leopoldina vem participando do desenvolvimento do País. Mesmo se sabendo que os ingleses, construindo estradas de ferro, sempre estiveram muito mais interessados em explorar as regiões onde implantavam seus trilhos o certo é que esta participação garantiu a empresa, em que pesem seus pecados, um lugar na história do desenvolvimento do Espírito Santo. (Continua amanhã)

continua amanhã



Ponte de ferro sobre o rio Itapemirim. Uma obra arrojada para a época