UNIVERSIDADE FEDERAL DE OURO PRETO

INSTITUTO DE CIENCIAS HUMANAS E SOCIAIS - ICHS

Igor Magno de Carvalho

Os caminhos viários e sua evolução econômica e social: Minas Gerais e Espírito Santo: 1840-1970

MARIANA - MG

2025

UNIVERSIDADE FEDERAL DE OURO PRETO

INSTITUTO DE CIENCIAS HUMANAS E SOCIAIS - ICHS

Trabalho de Conclusão de Curso - TCC

Autor: Igor Magno de Carvalho

Os caminhos viários e sua evolução econômica e social: Minas Gerais e Espírito Santo: 1840-1970

Trabalho de Conclusão de Curso, feito pelo graduando em bacharelado em História Igor Magno de Carvalho, sobre a orientação da Professora Dr. Andréa Lisly Gonçalves

MARIANA – MG

2025

MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO
UNIVERSIDADE FEDERAL DE OURO PRETO
REITORIA
INSTITUTO DE CIENCIAS HUMANAS E SOCIAIS
DEPARTAMENTO DE HISTORIA

FOLHA DE APROVAÇÃO

Igor Magno de Carvalho

Os caminhos viários e sua evolução econômica e social: Minas Gerais e Espírito Santo: 1840-1970

Monografia apresentada ao Curso de História da Universidade Federal de Ouro Preto como requisito parcial para obtenção do título de Bacharel

Aprovada em 03 de abril de 2025

Membros da banca

Dra. Andréa Lisly Gonçalves - Orientador(a) (Universidade Federal de Ouro Prero)
Dra. Kelly Eleutério Machado de Oliveira - (Universidade Federal de Ouro Preto)

Andréa Lisly Gonçalves, orientadora do trabalho, aprovou a versão final e autorizou seu depósito na Biblioteca Digital de Trabalhos de Conclusão de Curso da UFOP em 13/04/2025

Documento assinado eletronicamente por **Andrea Lisly Goncalves**, **PROFESSOR DE MAGISTERIO SUPERIOR**, em 13/04/2025, às 09:41, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015.

A autenticidade deste documento pode ser conferida no site http://sei.ufop.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0 , informando o código verificador **0895563** e o código CRC **C7BA40CD**.

R. Diogo de Vasconcelos, 122, - Bairro Pilar Ouro Preto/MG, CEP 35402-163
Telefone: 3135579406 - www.ufop.br

AGRADECIMENTOS

Esse trabalho de conclusão de curso eu dedico a minha mãe que sempre lutou para que eu tivesse uma educação digna, me preparando para o futuro desde dos meus 4 anos de idade, passando por poucas e boas através do seu esforço, dedicação e muito trabalho duro. Também agradeço a orientação da Professora Dr. Andréa Gonçalves Lisly, por me dar suporte durante esses anos todos durante a minha graduação. O mesmo vale para uma menção especial ao Professor Dr. Álvaro Antunes, pelos seus ensinamentos e dicas para que eu conseguisse a chegar nesse momento muito importante da minha vida, além do agradecimento a todos os docentes do Instituto de Ciências Humanas e Sociais – ICHS e do curso de museologia da Universidade Federal De Ouro Preto – UFOP, por eu ter acesso a oportunidade de absorver o conhecimento compartilhado pelos senhores durante a minha formação acadêmica na universidade. Meu muito obrigado !!!

RESUMO

Essa monografia consiste em descrever a evolução dos caminhos e suas consequencias sociais e demográficas entre os estados de Minas Gerais e Espirito Santo por meio das aberturas de vias através dos meios fluviais, terrestres e ferroviários.

LISTA DE SIGLAS

- DNIT – Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes
- EFVM – Estrada de Ferro Vitória-Minas
- ACESITA – Companhia de Aços Especiais de Itabira
- USIMINAS – Usina Siderúrgica de Minas Gerais

SUMÁRIO

1. Introdução 7

2. Teófilo Otoni e o Vale do Mucuri 9

3. A Estrada de Ferro Vitória-Minas..... 16

4. Itabira Iron Ore Company..... 18

5. A Região do Vale do Aço em Minas Gerais..... 21

6. BR - 381 e BR - 262 23

7. Conclusão 28

8. Referências Bibliográficas 32

INTRODUÇÃO

Desde a empreitada dos irmãos Otoni até hoje em dia, os fluxos de movimentações entre os estados de Minas Gerais e o do Espirito Santo sempre foram muito constantes. O Estado do Espirito Santo é o principal caminho para o escoamento de mercadorias produzidas no Estado de Minas Gerais pra os portos de litoral brasileiro.

Minas Gerais é conhecido por ser um grande produtor de minério de ferro e outros minerais, enquanto o Espírito Santo possui portos importantes para escoar esses minérios. Além disso, há um significativo comércio de bens e serviços entre os estados, contribuindo para o desenvolvimento econômico da região. Anualmente, movimentamos mais de 25 milhões de toneladas de minério de ferro pelos portos e ferrovias do Espírito Santo

Só na estrada de ferro vitória-minas por exemplo, baseados nos dados de 2014, foi transportada uma média anual de mais de 110 milhões de toneladas de produtos, que representava 40% da carga ferroviária brasileira. Além disso, o modal rodoviário composto especialmente pelas rodovias BR-262 e 381 representam mais de 90% do fluxo de transito entre os estados, segundo dados do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT).

Sendo assim, é importante analisar essa movimentação entre Minas Gerais e o Espirito Santo, investigando os meios em que os mineiros necessitaram a sua saída ao mar por meio do seu estado vizinho através da abertura dos caminhos terrestres na região do Vale do Mucuri em Minas, promovidas pelos irmãos Otoni, a utilização dos meios fluviais por parte desses exploradores , especialmente a utilização do Rio Doce para o transporte fluvial de mercadorias

e pessoas, e por fim, explorar a criação do modal ferroviário para agilizar os transportes de carga e passageiro.

Analisando esses modelos de transportes irei abordar a questão do atraso econômico e social inicial da região do Vale do Mucuri e qual dos modelos de transporte vigentes nessa região impulsionou o desenvolvimento local e também da região oeste do Espirito Santo até a saída ao mar.

Para tanto, irei utilizar como fonte as *Notícias sobre os selvagens do Mucuri*, escrito pelo político e jornalista Teófilo Otoni e organizado por Regina Horta Duarte (historiadora e professora brasileira, atualmente ligada à Universidade Federal de Minas Gerais, reconhecida na área da História Ambiental. Foi uma das fundadoras da Sociedade Latino Americana Y Caribeña de História Ambiental (SOLCHA) e eleita para sua primeira Junta Diretiva).

Começaremos com as primeiras empreitadas na região do Vale do Mucuri feitas pelos irmãos mineiros Teófilo Benedito Otoni e Honório Benedito Otoni. Entre 1847 e 1861 e os irmãos conseguiram uma concessão feita pelo Governo provincial de Minas Gerais para a criação de uma Companhia de navegação e comercio do Vale do Mucuri para explorar e iniciar o comercio nessa região praticamente inabitável - exceto pelos nativos da região. A partir daí começa a ocupação da região observando-se atritos entre os nativos, designados como Botocudos pelos invasores e ao mesmo tempo com a vinda de imigrantes alemães e suíços para a região atraídos por anúncios feitos pela Companhia de Mucuri divulgados na Europa. Logo em seguida, vamos abordar o fracasso dos Otoni nessa empreitada, com o estado no final assumindo a responsabilidade de trazer esses imigrantes e desenvolver essa. Em seguida, viraremos os olhos para o estado do Espirito Santo, que nessa época começara a desenvolver uma robusta produção cafeeira na região graças também aos imigrantes europeus que lá se estabeleceram e ao trabalho de escravizados. O que resulta na conclusão de uma das maiores obras de infraestrutura do país, interligando os dois estados. Iniciemos pela a história da jornada de vida desses irmãos empreendedores vindos da região do Serro, até a conquista do Vale do Mucuri.

TEOFILO OTONI E O VALE DO MUCURI

Teófilo Benedito Ottoni (Vila do Príncipe, 27 de janeiro de 1807 — Rio de Janeiro, 17 de outubro de 1869) foi um jornalista, comerciante, político e empresário brasileiro. Vindo de uma família tradicional de liberais e de empresários do Serro, começou ajudando o seu pai na lida com tropas durante a sua infância. Iniciou os seus estudos no Rio de Janeiro aonde se destacou e passou a ter os primeiros contados com os ideais republicanos, baseado muito na experiência promovida pela revolução americana, com o destaque para Thomas Jefferson durante a sua vida política. Tanto é que quando retorna por Serro em finais da década de 20 do século XIX, ele funda um jornal de oposição ao regime monárquico do Dom Pedro I chamado *A sentinela do Serro*. Além disso, ajudou na articulação da Revolução Liberal de 1842 que foi um dos movimentos que agitaram o Império do Brasil, promovido pelo Partido Liberal, que contestava a elevação do Partido Conservador ao poder. A queda do Gabinete Liberal e a ascensão do Gabinete Conservador (e suas consequentes reformas) são os principais fatores que provocaram a rebelião de 1842, em São Paulo e em Minas Gerais. Após o fracasso da revolução, Teófilo Ottoni foi preso e processado em Mariana, e logo em seguida anistiado por Dom Pedro II.

A partir de então, ele se voltou ao projeto de abrir caminho para o comercio de mercadorias das Minas Gerais em direção ao litoral brasileiro buscando ultrapassar as dificuldades de atravessar esse território do leste de Minas até o litoral. A partir daí, atraiu adeptos a sua ideia de montar uma empresa para ligar as vias de comunicação e transportes através do Rio Mucuri. O Vale do Rio Mucuri, foi um dos últimos territórios da então província de Minas Gerais a serem explorados pelo homem colonizador. A mata densa, as espécies de plantas venenosas, animais selvagens e - especialmente – a defesa que os povos

originários faziam do seu território, fizeram com que essa região fosse pouco colonizada. Ainda assim em 1847, Teófilo Otoni, junto com seus apoiadores – a maioria grandes comerciantes da região de Minas Novas – fizeram a primeira exploração do Rio Mucuri até uma de suas cachoeiras.

As iniciativas dos Ottoni foram precedidas pelas as da presidência da província de Minas Gerais que, em 1836, contratou o engenheiro Pedro Victor Renault para explorar toda essa região e analisar as possibilidades de ocupação dessa área para o comercio. O engenheiro chega então a conclusão que essa região é uma área muito fértil e com potencial para exploração até pela farta mão de obra indígena que vivia nessa região. Baseado nesse relato de Renault, o governo imperial começou a patrocinar essa empreitada do Teófilo Ottoni, com o objetivo de melhorar os acessos do comércio de mercadorias para o mar através da construção e melhorias das estradas da região e exploração mais fácil do Rio Mucuri.

Ao conceder aos irmãos Ottoni a licença para a criação da Companhia de Navegação do Vale do Mucuri, o poder público identificou a demanda das elites da época: a necessidade de percorrer caminhos com toda a segurança da época, por meio da criação de mapeamentos delimitados das rotas e a própria ocupação como sinal de imposição do poder nacional nessa área. E é exatamente a questão da ocupação, o principal objetivo e desafio para concretizar o objetivo de abertura e integração territorial da hinterlândia a oeste da província de Minas. Trazer a esse território, considerado inóspito, o que se convencionava como civilização ou modernidade, o que se traduzia pela incorporação ou extermínio da população indígena e pela opção pela emigração europeia dentro de um país escravista. Por outro lado, existia uma região em que esse processo já estava um pouco mais avançado, que é a região do vale do rio doce, onde a ocupação territorial já estava começando a consolidar por consequência da guerra declarada aos botocudos, por d. João VI, logo de sua chegada ao Brasil quando boa parte desses nativos foram exterminados ou escravizados.

Mas o grande desafio, era o mapeamento dessa região, àquela altura muito impreciso. Um lugar de vários rios e afluentes, além da mata fechada com os

nativos antropofágicos ocupando o lugar. Mesmo com esse empecilho, a companhia começa a exploração do local tendo que lidar com os indígenas, os verdadeiros donos da terra, os acidentes geográficos, rios e matas.

Quanto à vegetação da região do mucuri, tratava-se de uma cobertura vegetal muito densa e ao contrário do que diziam os relatórios das expedições a essa região, não era um lugar intocado, pois a presença dos nativos promoveu pequenas mudanças no ecossistema. Isolados da civilização branca e cristã, tinham um modo de vida nômade e baseado na caça, o que conflitava como o modelo de ocupação dos colonos.

Sendo assim, iniciou-se o processo de desmatamento da região para a criação de transito viável nessa região e uma estrutura para o processo de fixação colonos, estabelecendo fazendas de gado e plantações para vários cultivos por conta da fertilidade local. Não foi fácil um processo fácil, pois o colono branco não estava tão adaptado ao serviço braçal, como a derrubada de arvores de alturas enormes, além da presença de insetos, como mosquitos, pernilongos, borrachudos, piuns grandes e pequenos, atacando essas pessoas por meio de enxames, agarrando na carne delas e entrando por todo os orifícios dos corpos, as levando ao desespero total.

Apesar dos desafios, estabeleceram as suas fazendas, postos policiais, ergueram vilas e cidades e abriram caminhos para facilitar as comunicações entre as mesmas. Como era de se esperar, tiveram que se defender da resistência dos indígenas. Segundo o relatório de Victor Renault em 1836 a presença indígena na região era o grande obstáculo para o processo de colonização. Houve grandes confrontos entre fazendeiros e indígenas, muitos deles mortos ou capturados pelos colonos para servirem de mão de obra escravizada. Os indígenas reagiram, invadindo propriedades caçando gado, dando batalha. Nesse contexto, o irmão do Teófilo, o Honório Otoni promove o processo de catequese forçada dos indígenas partindo da ideia de que, ao convertê-los, eliminariam um dos obstáculos à ocupação da terra. Tanto que em 1852, Teófilo Otoni conseguiu um acordo de paz com os líderes indígenas da região Poton, Ninkate e Timóteo, com eles concedendo aos colonos a

construção de grandes fazendas com mais de 150 escravos indígenas e a fundação da cidade de Filadélfia (atual cidade de Teófilo Otoni), uma clara referência a ocupação do estado da Pensilvânia nos Estados Unidos. Os indígenas por outro lado, acreditavam que o desmatamento, promovida pelos colonos melhoraria o clima na região possibilitando o afastamento de doenças. E no final a companhia do mucuri sairia beneficiada ao firmar contratos com exploradores de madeira para a extração de Jacarandá. E como consequência, a abertura das matas possibilitou a criação de mais estradas melhorando o acesso ao rio, possibilitando o transporte madeireiro em vias fluviais por meio de navios da própria companhia.

A partir daí inicia-se a procura de mão de obra para o trabalho de desenvolvimento dessa região. Inicialmente, Otoni, tentara captar homens livres nacionais para a região, sem sucesso. Sendo assim, lançou mão de negros escravizados para trabalhar na região. Mas o que realmente chamou a atenção, foram as tratativas de promover a imigração europeia – especialmente de alemães no início dos anos de 1850. Essa proposta se deu por conta da visão de Otoni de “germanizar o vale de todos os santos”, inaugurando uma colônia europeia efetiva, para que os alemães pudessem produzir juntos aos próprios brasileiros. Além dos alemães vieram ao vale gente da ilha da madeira, franceses, suíços, austríacos, belgas, holandeses, prussianos e até chineses, marcando o início da imigração asiática na província. Feita a travessia do atlântico, se destinavam a povoados como São José de Porto Alegre (Atual cidade de Mucuri, no extremo sul da Bahia, fazendo fronteira tríplice com Espirito Santo e Minas Gerais), partindo da foz do Rio Mucuri até o povoado de Filadélfia depois de 6 dias de viagem de Navio a vapor.

Os emigrados europeus, porém, se depararam com uma realidade completamente diferente da que esperavam e totalmente diversa de suas terras de origem. Ao contrário da navegação europeia, na qual, a topografia era marcada por vales, planície ou planalto, a região do rio mucuri dentro da mata atlântica apresentava uma mata fechada, infestada de insetos, como já se viu, um calor escaldante impondo, mudanças bruscas de hábitos alimentares e escassez de comida aos imigrantes, que não contavam com qualquer apoio da companhia. Para “completar”, o ano de 1858, foi marcado por uma grande seca

na região, o que agudizou o problema da escassez de comida resultando em morte por desnutrição e doenças infecciosas. A situação se agrava ainda mais com o naufrágio do vapor Mucuri, no dia 31 de Janeiro de 1860, ao regressar da cidade de Caravelas em meio a uma tempestade. Após vários insucessos, a companhia foi encampada pelo governo imperial em 1861. Oito anos depois, Teófilo Otoni morre aos 62 anos no dia 17 de outubro de 1869 no Rio de Janeiro.

Em paralelo aos projetos de desenvolvimento da região do vale do mucuri promovido pelo Teófilo Otoni, com o objetivo de minas ter uma saída para o mar, a sua região vizinha também passava por transformações. Essa região é o vale do Rio Doce, inicialmente. Explorado por Sebastião Fernandes Tourinho com o objetivo de localizar minas de esmeraldas e safiras, sem o resultado esperado o que desincentivo outros forasteiros. Mas a partir da descoberta de ouro em Minas Gerais no século XVII, essa região foi fechada para navegação, exploração e povoamento com o objetivo de evitar o contrabando de ouro explorado pelo rio doce. Porém, no final do século XVIII, com a decadência do ouro, essa região passou a ser sistematicamente desbravada, com o Rio Doce, passando a ser uma importante via comercial entre Minas Gerais e o litoral do Espirito Santo. O que possibilitou que no século XIX fosse intensificado o desbravamento das margens do rio Doce e de seus afluentes, o que levou ao surgimento dos primeiros núcleos urbanos na região. Atrelado aos incentivos governamentais traduzidos na publicação de Cartas Régias que autorizavam a exploração das terras e o extermínio dos indígenas, desde 1808. Prosseguiu-se então uma guerra contra os botocudos (mais uma vez eles na história) travada pelos colonizadores, imigrantes e soldados. Em 1831, a publicação de uma Carta Régia proibiu ataques aos índios, mas a essa altura já se encontravam praticamente extintos.

Entre os povoados que se destacaram nesse processo de colonização ás margens do rio doce, destaca-se o povoado de Figueira que servia como base para um quartel criado em Baguari com o objetivo de afastar os nativos da região em favor dos colonizadores e dos navegantes que comercializavam mercadorias e que viajavam do rio doce até os portos do Espirito Santo. Posteriormente, o povoado foi elevado a distrito de paz com a denominação de Baguari, levando à criação do distrito subordinado ao município de Peçanha pela lei provincial nº

3.198, de 23 de setembro de 1884, passando então a denominar-se Santo Antônio da Figueira. Nesse período, essa região começa a explorar madeira e gado para fins de comercialização para outras partes de Minas Gerais e também para o Brasil, através do transporte fluvial do rio doce para os portos de Espirito Santo, segundo uma reportagem feita pela Jornalista Nathália Ramos Guimarães, do portal de notícias Arena 51. E foi assim, o desenvolvimento da região até a chegada do século XX, quando ocorreu a conclusão de um grande empreendimento que mudou a história do leste de minas e do Espirito Santo: A construção da estrada de Ferro Vitoria - Minas.

Mas, antes de abordar esse tema, iremos conhecer um pouco o estado do Espirito Santo nesse mesmo período. O estado do Espirito Santo, então província, depois do processo de independência do Brasil, passou por momentos de crise econômica por conta de uma longo processo de estiagem agrícola, mas mesmo assim, conseguiu encontrar saída após iniciar o seu cultivo de café na região sul do estado. Para tanto, incentivou o aproveitamento de terras por colonos estrangeiros, o que se deu simultaneamente à chegada de fazendeiros fluminenses, mineiros e paulistas. A exemplo das demais províncias do sul, no Espírito Santo essa experiência colonizadora baseou-se na pequena propriedade agrícola, que logo se estendeu ao longo da zona serrana central, em contraste com as áreas do sul daquela região, onde predominava a grande propriedade. Muitos colonos europeus vieram para a região do Espirito Santo com a oportunidade de trabalhar nesses campos de café. Em geral, eram famílias de origem alemã, suíça, holandesas e portuguesas. Esses imigrantes tiveram que passar pela resistência indígena, por sua luta legítima pela posse da terra que ocupavam dedes tempos imemoriais. Malgrado os esforços de aldeamento e as tentativas de utilização de sua mão de obra, sucediam-se os choques com os colonos, e chegou-se mesmo a verificar-se grave contenda entre indígenas e moradores de Cachoeiro de Itapemirim, como elevado número de mortos e feridos, em 1825.

Após esse episódio, a produção cafeeira no Espirito Santo aumentou de forma exponencial, o que mostra que os conflitos foram resolvidos em favor dos colonos, que passaram a utilizar mão de obra escrava. Mesmo com o fim da escravidão em 1888, as fazendas que geralmente se viram sob a ameaça de

derrocada, mantiveram-se produtivas no Espírito Santo, pela utilização de trabalho nacional e pelo aumento significativo da demanda do produto. Nesse período, a província/estado alcançou um desenvolvimento significativo por meio da construção de estradas de ferro, expansão do ensino e organização de planos urbanos, com Muniz Freire; instalação de água, luz, esgoto, bondes elétricos, de um parque industrial, de uma usina elétrica e de uma usina de açúcar em Cachoeiro de Itapemirim e na vila de Itapemirim, de uma fazenda-modelo em Cariacica, além de reforma da instrução pública e construção de grupos escolares e de pontes entre Vitória e o litoral e Colatina e o norte do rio Doce. Tudo isso com o dinheiro proveniente do cultivo de café no estado. O que fez crescer a demanda por um escoamento mais eficiente para a comercialização para o mercado interno e até externo do café ali produzido.

Neste contexto, surgiu a ideia de criação de um porto em Vitória, a capital da então província do Espirito Santo que foi muito beneficiada pelo boom econômico proveniente do cultivo do café, por mais que cidade ficasse fora da área de plantio dessa cultura. Assim o já agora estado do Espirito Santo, estabelecido logo após a instalação da república em 1889, se consolida como um dos maiores produtores de café do Brasil.

A ESTRADA DE FERRO VITORIA-MINAS

A estrada de ferro, ligando a capital do Espirito Santo ao mercado consumidor no interior de Minas Gerais, foi o resultado desse boom cafeeiro que ocorreu no Espirito Santo. O transporte sobre trilhos veio promover o escoamento da produção, e não apenas de café, para o interior de Minas e para outras partes do Brasil, colocando fim à dependência exclusiva da navegação do leito do Rio Doce, de resto, pouco eficiente assim como das estradas terrestres, então em péssimas condições de funcionamento. A ideia inicial dos engenheiros ferroviários liderados por Pedro Augusto Nolasco Pereira da Cunha e João Teixeira Soares, era ligar essa linha de vitória até o município de Peçanha, na região do Vale do Rio Doce, já em Minas Gerais. De lá a linha se estenderia até o município de Diamantina, aonde inicia-se o ramal da estrada de ferro Central do Brasil, com o objetivo de chegar a Araxá, na região conhecida como Triangulo Mineiro, ainda dentro de Minas Gerais. Uma grande descoberta revelada no ano de 1910 no XI Congresso Geológico Internacional, realizado em Estocolmo, na Suécia, revelou que, no centro do estado de Minas Gerais, estavam localizadas as maiores jazidas de minério de ferro do mundo. Em junho de 1911, é fundada, em Londres, a Itabira Iron Ore Company, sucessora da Brazilian Hematite Syndicate. A companhia foi autorizada a explorar e exportar minério de ferro das jazidas de Itabira por concessão do Governo Federal, sendo o presidente da república Hermes da Fonseca, segundo o site da mineradora Vale. Empresa na qual decente diretamente dessa antiga companhia.

A partir daí o foco da ferrovia mudou completamente. De estrada de ferro escoadora de grãos de café, a uma grande ferrovia destinada ao transporte comercial de passageiros, e ao transporte da mineração. Um nome irá se destacar nesse processo, envolvendo a instalação de estradas de ferro entre Minas e o Espírito Santo e a exploração de ferro, o do controvertido empresário

e especulador financeiro, acusado de inúmeros casos de corrupção de funcionários públicos para alcançar o êxito de seus empreendimentos, Percival Farquhar.

Nascido em York no estado norte-americano da Pensilvânia em uma família Quaker, era filho de Arthur Briggs Farquhar, um industrial milionário e Elizabeth Newbold Jessup. Em 1884, formou-se em engenharia pela Universidade Yale e também formou-se em direito pela Universidade Columbia. Casou-se com Cathya Popescu Farquhar com quem teve três filhos. Enriqueceu e ficou conhecido por investir em vários empreendimentos em toda a américa latina, especialmente na área da energia, transportes e mineração. Entre os seus negócios mais famosos estão: O Rio de Janeiro Light and Power de 1904 para levar luz elétrica para a então capital federal; o Port of Pará Company de 1905 onde obteve a concessão para desenvolver transportes fluviais na bacia do Amazonas no porto de Belém; a Brazil Railway Company de 12 de novembro de 1906, no estado norte-americano do Maine que era um projeto para interligar a América Latina com ferrovias começando já no estado de São Paulo; além da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré em 1907 que foi o resultado de um acordo entre o Brasil e a Bolívia por conta da anexação do estado do Acre cuja obra, iniciada em 1877 pelos irmãos americanos Collins com o objetivo de construir uma ferrovia que desse à Bolívia acesso ao mar pela bacia do Amazonas o Farquhar encampou. Estima-se que mais de 5.000 pessoas morreram durante a construção da ferrovia, vítimas de doenças tropicais desconhecidas, da resistência indígena e do ataque de animais selvagens, acidentes e desaparecimentos na mata *consultar o livro *Trem Fantasma*, de Francisco Foot Hadman, sobre a Madeira Mamoré, em 1877. Por fim, o empreendimento que mais interessa a esse trabalho: a Itabira Iron Ore Company de 1919.

ITABIRA IRON ORE COMPANY

No ano de 1910, durante o XI Congresso Geológico e Mineralógico, conforme já referido, realizado em Estocolmo, na Suécia, em 1910, o mundo tomou conhecimento de reservas, com teor de ferro localizado na região interior central das Minas Gerais e que foram estimadas em 2 bilhões de toneladas de minério de ferro. Grandes grupos econômicos adquiriram grandes áreas de terra na região de Itabira - MG e fundaram, em 1909, a Brazilian Hematite Syndicate. O grupo também adquiriu a maioria das ações da estrada de ferro Vitória-Minas em 1910, com o interesse de levar o minério dessa região, no ritmo de exploração de cerca de 4 milhões de toneladas/ano, de Itabira, até o litoral do Espirito Santo Pretendia-se, também, a criação de uma siderúrgica com a capacidade de 150 mil toneladas/ano, capaz de produzir trilhos, perfis, chapas grossas e vigas. A Companhia é adquirida por Percival Farquhar. Recebendo apoio do então presidente da república Epitácio Pessoa, e com um orçamento de 80 milhões de dólares na época, ele faz com que os seus navios do Sindicato Farquhar levassem esse minério de ferro aos países industrializados e retornassem carregados de carvão mineral, oriundo dos Estados Unidos e da Europa, suprindo assim a ausência desse insumo essencial no Brasil, pois na época, o Brasil ainda não produzia carvão mineral em larga escala. Uma vez no Brasil, esse carvão seria transportado pela ferrovia. Mas houve muitos percalços nessa empreitada de Farquhar, influenciando os destinos da ligação ferroviária entre Minas Gerais e o Espirito Santo.

Farquhar se envolveu em disputas políticas com Arthur Bernardes, o então presidente (governador) do estado de Minas Gerais, num contexto em que os estados da federação gozavam de bastante autonomia. Os contendores tinham visões conflitantes e irreconciliáveis. Arthur Bernardes (de perfil nacionalista e estatizante) pretendia implantar na região um império siderúrgico, inspirando-se

na Região do Vale do Ruhr (área metropolitana mais populosa da Alemanha e também a maior região industrial da Europa), enquanto as prioridades de Farquhar se concentravam na exportação do minério bruto e na atividade ferroviária e marítima relacionadas a seu transporte. Em torno deles, se organizaram grupos de tendências mais liberais, adeptos do laissez-faire, a filosofia econômica que defendia a mínima intervenção do governo na economia, deixando o mercado se autorregular, se alinhavam com o projeto de Farquhar enquanto que os grupos nacionalistas, entre os quais se incluíam os tenentes e os intelectuais, defendiam ardorosamente a posição de Arthur Bernardes, pois acreditavam que Minas não poderia repetir o mesmo erro cometido há 200 anos antes, quando todo o ouro que ali havia sido levado embora pelos portugueses, restando para Minas Gerais apenas os buracos, sem deixar nenhum sinal de desenvolvimento na região. Após a eleição de Arthur Bernardes em 1922, foi promulgada a lei que taxava em 3 mil réis, por tonelada o minério de ferro que fosse exportado em bruto, inviabilizando assim o negócio de exportação mineral. Com a revolução de 1930 e a ascensão de Getúlio Vargas ao poder, com uma visão nacionalista e estatizante, contando com forte apoio popular e dos tenentes, serão frustradas as pretensões de Farquhar de desenvolver seus negócios de exploração mineral e no ramo de transportes.

Sete anos depois, foi implantada a ditadura do Estado Novo no Brasil, ampliando ainda mais os poderes de Getúlio Vargas, com a sua nova constituição determinando que a exploração das jazidas minerais no Brasil passasse a depender de prévia concessão do governo federal, a qual só poderia ser outorgada a empresas brasileiras, cujos acionistas fossem brasileiros, fazendo com que em 1938, caducasse o contrato da Itabira Iron Ore, uma vez que alguns dos seus acionistas eram ingleses. Como saída, Farquhar criou a Companhia Brasileira de Mineração e Siderurgia (CBMS), em 1939. Essa empresa se apresentou como nacional, dirigida por brasileiros. O que não foi divulgado era que Percival detinha 47% das ações da nova empresa, pois a outra metade maioritária era de acionistas brasileiros, substituindo assim os ingleses da companhia anterior. A nova empresa tinha por missão explorar e exportar o minério de ferro e construir uma siderúrgica. A CBMS recebeu, do governo e por herança da empresa anterior, também a concessão para operar a ferrovia Vitória

a Minas, que a partir desse ano deixou de ser uma empresa e passou a ser um departamento da nova companhia. Em 1941, Farquhar seguiu com os seus projetos, inclusive conseguindo liberação e financiamento para o término da Estrada de Ferro Vitória a Minas, que ainda não havia chegado ao Pico do Cauê, local da mina de ferro em Itabira.

Durante esse período, a Estrada de Ferro Vitória-Minas passou por muitas ampliações, e por conta da descoberta de jazidas de ferro na região central de Itabira, ela obrigatoriamente, por pressão dos seus controladores, teve que mudar de rota durante a sua construção, levando desenvolvimento para as regiões no entorno dos leitos por onde a ferrovia iria passar. Com isso, formou-se a região de Minas, conhecida hoje como Vale Do Aço, que se desenvolveu a partir desse projeto ferroviário, mas logo em seguida também tornou-se uma importante região produtora de aço e liga de metais no pais o que aprofundou, cada vez mais, a abertura desse estado para o litoral capixaba, mas agora por vias terrestres (rodoviárias).

A REGIÃO DO VALE AÇO EM MINAS GERAIS

Conhecido anteriormente como Vale Verde, a região progrediu muito depois que chegaram as obras da Estrada de Ferro Vitoria-Minas (EFVM). Até aquele momento, era somente uma região aonde só havia um núcleo urbano mais consolidado que era Antônio Dias, então distrito de Itabira que e foi emancipado em 1911. A partir daí com chegada das obras da estrada de ferro em direção a Itabira, começaram a construir estações ferroviárias na região, especialmente uma no distrito de Antônio Dias chamado Melo Viana. Em torno dessa estação desenvolveu-se o distrito e o seu entorno, atraindo empresas do segmento do aço por conta facilidade de escoamento de mercadorias e matérias primas por meio da ferrovia. Na década de 1930 foi instalado um escritório da Companhia Siderúrgica Belgo-Mineira (Atual AccelorMittal Aços Longos), com o objetivo de explorar madeira na região do Rio Doce, para servir de combustível nas fornalhas das usinas localizadas do então Distrito do Rio Piracicaba, João Monlevade. O distrito de Melo Viana, que mais tarde viria se tornar Coronel Fabriciano, emancipou-se de Antônio Dias em 1948, levando outro distrito que pertencera a Antônio Dias, chamado Timóteo. Timóteo, ainda na época em que era distrito de Antônio Dias, foi escolhido para sediar a Companhia Aços Especiais de Itabira – Acesita (a Aperam South América, e posteriormente, ArcelorMittal Inox Brasil) em 31 de outubro de 1944, como resultado de estudos da época da Itabira Iron feitos sob liderança do norte-americano Percival Farquhar na década de 1920. Itabira fora originalmente definida para receber o complexo, o que não foi possível devido ao relevo acidentado do município. A alternativa foi então o distrito de Timóteo, pertencente ainda a Antônio Dias, que era ocupado até então pela Fazenda Dona Angelina, de propriedade de Raimundo Alves de Carvalho, e que foi adquirida pela Acesita em 1945. O principal acesso dos operários incumbidos da construção até a região se dava por meio da Estrada de Ferro Vitória a Minas (EFVM), que mais tarde também passou a servir como meio de escoamento da produção, especialmente para os portos do Espirito Santo. Como consequência desse desenvolvimento industrial, o então distrito de Timóteo alcança a sua emancipação em 1964. Além de Timóteo, outro distrito de Fabriciano, que praticamente foi construído do zero, para abrigar a Usina Siderúrgica de Minas Gerais (USIMINAS) graças ao

funcionamento da ferrovia vitória-minas por onde passaria a escoar a sua produção, foi Ipatinga. Elevado a distrito de Coronel Fabriciano pela Lei nº 1.039, de 12 de dezembro de 1953, o antigo povoado de economia agrária foi escolhida em 1956 por uma comissão japonesa que visitou o então distrito de Ipatinga, como sede da instalação da Usiminas. Para essa decisão, foram levadas em conta a topografia apropriada, a pequena distância entre as fontes de matéria prima e os centros consumidores, disponibilidade de recursos hídricos, abundância de energia elétrica, e especialmente, a malha ferroviária local por meio da Estrada de Ferro Vitória-Minas, além da proximidade com outros centros siderúrgicos que já estavam consolidados. O que demandou um grande planejamento urbanístico para o então distrito, pois já se previa um grande deslocamento populacional para o lugar. A Usiminas entrou em operação em 26 de outubro de 1962, após o então presidente do Brasil João Goulart, num gesto simbólico, acender o alto-forno pela primeira vez, permitindo a primeira corrida de gusa. Mas por conta de conflitos administrativos da cidade de Coronel Fabriciano com os habitantes do distrito, juntamente com a tragédia do Massacre de Ipatinga ocorrido em 7 de outubro de 1963 (que foi um episódio de agressões e assassinato em massa acontecido no município brasileiro de Ipatinga, então distrito pertencente a Coronel Fabriciano, no interior do estado de Minas Gerais, no dia 7 de outubro de 1963. O fato consistiu em um atrito entre militares, então sob ordens do governador mineiro José de Magalhães Pinto, e funcionários da Usiminas, revoltados com as más condições de trabalho e a humilhação que sofriam ao serem revistados antes de entrar e sair da empresa para sua jornada de trabalho), fazendo com que esse ocorrido, fizessem que Ipatinga e Timóteo se emancipassem em 28 de abril de 1964.

Tudo isso prova a importância dessa linha ferroviária para o desenvolvimento dessa região, atraindo industrias, dinamizando o comércio e aumentando a população. Um detalhe: até 1991, a ferrovia Vitória-Minas alcançou a capital mineira Belo Horizonte, após a construção de um novo ramal de ligação. O que estimulou o desenvolvimento rápido do transporte rodoviário como um grande complemento a ferrovia, possibilitando a ida e vinda de pessoas, mercadorias e serviços de forma tão eficiente, quanto os meios

ferroviários e fluviais em direção ao Espirito Santo, destacando-se a BR-381 e a BR-262.

BR-381 E BR-262

Para concluir o ultimo modal de transporte, temos o modelo rodoviário de ligação entre Minas e Espirito Santo, representado pelas BR's – 381 e 262 que ligam Minas a cidade capixaba de São Mateus e a capital Vitória respectivamente.

Tudo começa no século XVII com o Bandeirante Fernão Dias Paes Leme. Nascido em 1608, nas proximidades da Vila de São Paulo dos Campos de Piratininga (atual cidade de São Paulo), filho de uma família de boa situação da Capitania de São Vicente. São Paulo nessa época era um pequeno vilarejo muito pobre que tinha em torno de 2 mil habitantes. Em 1626, assumiu o cargo de Fiscal de Rendas da câmara municipal. A partir daí começou a sua jornada de bandeirante ao integrar a bandeira de Antônio Raposo Tavares em 1638, desbravando o sul do Brasil. Ele ficou famoso por procurar indígenas nos sertões com o objetivo de caça, venda e escravização, com uma forte oposição por parte dos jesuítas os queriam os catequisar. O que não impediu que Fernão Dias ajudasse na reforma do mosteiro de São Bento, administrado pelos próprios beneditinos.

Nessa época, ainda os bandeirantes tinham esperanças de encontrar esmeraldas na região do Espirito Santo, desde que uma entrada para aquela região, chefiada por Marcos de Azeredo, dito O Velho, trouxe essas amostras dessas pedras, em 1611. Desde então, Lourenço Castanho Taques, Borba Gato, Matias Cardoso de Almeida e o próprio Fernão Dias fizeram as suas bandeiras entre 1660 e 1670, onde descobriram Ouro na região de Minas Gerais, mais precisamente na então serra mística dos indígenas Sabarabuçu (hoje acredita-se corresponder a parte da região metropolitana de Belo Horizonte onde se localizam as cidades de Caeté e Sabará). Em 30 de outubro de 1672 chegou a sua carta patente de "governador das esmeraldas", com o objetivo de iniciar a

sua bandeira rumo a serra de Sabarabuçu para descobrir prata e esmeraldas na região, precedido pela bandeira de Matias Cardoso de Almeida, enviado em 1673 com a missão de plantar as indispensáveis roças de mantimentos. A outra parte da bandeira, ou segunda vanguarda, comandada por Bartolomeu da Cunha Gago, partiu no início de 1674, procedendo às colheitas e armazenando-a ao longo da jornada. Tudo para criar um suporte para que a bandeira de Fernão Dias pudesse alcançar o território onde é hoje Minas Gerais. Ele partiu com a sua bandeira em 21 de julho de 1674. Teria sessenta e seis anos, e se fez acompanhar de seiscentos homens sendo cerca de quarenta brancos ou mamelucos, que são índios mestiçados por parte branca ou escravos com patente militar, e o restante de indígenas, entre eles seu filho Garcia Rodrigues Pais e seu genro Manuel da Borba Gato, casado com Maria Leite, além de numerosos outros sertanistas experientes: Francisco Pais de Oliveira Horta, seu genro, casado com Mariana Pais Leme; Francisco Pires Ribeiro, também chamado "Francisco Dias da Silva", seu sobrinho, filho de sua irmã Sebastiana Dias Leite e de Bento Pires; Antônio Bicudo de Alvarenga; Antônio Gonçalves Figueira; Antônio do Prado da Cunha; Baltasar da Costa Veiga; Belchior da Cunha, mameluco; Diogo Barbosa Leme; Domingos Cardoso Coutinho; João Bernal, que desertou com sua tropa em 1680; João Carvalho da Silva; José da Costa; José de Castilhos, que ocupou o posto de capitão e por morte de Fernão Dias, em 1681, tomou sob controle o arraial de Itamarandiba; José de Seixas Borges, Manuel da Costa, Marcelino Teles; Pedro Leme do Prado, irmão de Diogo Barbosa Leme, e outros homens de séquito, além de índios goianazes e de tapanhunhos. Somente cinco anos mais tarde foram descobertas as esmeraldas no sertão de Minas Gerais, e não por esses personagens. O capelão da jornada foi o padre João Dias Leite, talvez o primeiro padre a rezar missa no sertão dos Cataguás.

Não se sabe por qual trajeto andou essa bandeira em direção ao sertão de Minas, mas supõe-se que utilizou duas rotas pra subir, sendo uma pelo atual vale do paraíba em direção à região sul de Minas através da serra da Mantiqueira. Outra rota mais provável foi a do oeste de Minas, indo através ou do Rio Atibaia ou Jaguari. Certamente, depois atravessou o rio Verde e o rio Grande, estabelecendo-se em Ibituruna, considerado "o primeiro lar da pátria

mineira”, pois é considerado o primeiro arraial de Minas Gerais fundado pelo próprio Fernão Dias, onde ele teria passado a estação chuvosa (de outubro a março). Em seguida, subiu o Rio Paraopeba fundando o arraial de Santana dos Montes, passando pelo Vale do Rio das Velhas até se estabelecer no arraial de São João do Sumidouro. Chegando a esse lugar, denominado pelos naturais "Anhonhecanhuva" (água que some, sumidouro), ficou por quatro anos (talvez de 1675 a 1681), fazendo diversas entradas no sertão que têm os distintos nomes de Sobra Buçu, Subrá buçu ou Sabarabuçu – uma serra a que hoje chamam Serra Negra ou Serra das Esmeraldas, próxima do Sumidouro a que chamam simplesmente Sabará. Foi lá que o seu genro Manuel da Borba Gato descobriu ouro, fazendo possível a fundação do Arraial para a exploração de onde é hoje a cidade de Sabará. Durante sete anos, até 1681, Fernão Dias percorreu a bacia do Jequitinhonha, pesquisando de vale em vale, provavelmente nos rios das Mortes, Paraopeba, das Velhas, Araçuaí e Jequitinhonha. Fundaram numerosos arraiais, dos quais apenas dois podem ser indicados com certeza: o atual Santana do Paraopeba e o de Sumidouro (do rio das Velhas). Ele morreu em 1681 por febre em meio da mata após andar 4 anos em direção a Serra do Espinhaço, e logo em seguida, chegando a Itambé, entrando nos vales do rio Itamarandiba e do rio Araçuaí e às nascentes do Rio Pardo e nas terras que pertenciam a então Capitania do Espirito Santo, conseguindo achar as tais pedras coloridas, que na verdade eram turmalinas (que valem menos que as esmeraldas), morrendo sem saber desse fato. Durante essa passagem em direção ao Espirito Santo, Fernão Dias provavelmente teve contado com o donatário do Espirito Santo, Francisco Gil de Araújo, que havia promovido a abertura de 14 entradas terrestres em direção a Minas Gerais, após a descoberta de esmeraldas em torno do Rio Doce, indo em direção a Serra das Esmeraldas. Foi esse percurso, aberto por Fernão Dias e seus bandeirantes e parentes e indígenas, muitos deles escravizados, que originou quase 300 anos depois a BR-31 (atual BR-381).

Iniciado em 1952 por Getúlio Vargas como parte de uma política nacional de integração territorial, foi construída em cima do traçado original feito por Dias. O trecho de Belo Horizonte a João Monlevade (passando por Sabará) foi pavimentado e inaugurado em 1960. Em 1959, foi inaugurada, pelo presidente

Juscelino Kubitschek, a ligação de Belo Horizonte a Pouso Alegre (no sul de minas), quando ainda estava inacabada a obra. Apenas em 1961 a então denominada BR-55 entre Belo Horizonte e São Paulo foi concluída, com a finalização das obras no trecho paulista. Já o trecho em direção ao Espirito Santo, chegando em Governador Valadares e passando pelo Vale do Aço foi inaugurado em 1960, e entre 1969 e 1971, foi construído o trecho Ipatinga – Governador Valadares da então MG-4, que mais tarde, se incorporaria à BR-381. E daí até o município de São Mateus, utilizou-se do antigo leito da Estrada de Ferro São Mateus, que após a sua desativação em 1941, se transformou no que atualmente é a Rodovia Miguel Cury Carneiro (ES-381), que liga São Mateus a Nova Venécia. Esse é o trecho de responsabilidade estadual e é onde começa a BR-381.

Já a BR-262 (antiga BR -31) que é uma rodovia transversal que liga Vitoria até a fronteira com o Paraguai, passando pela capital mineira de Belo Horizonte, começou a ser implantada em 1960. Até lá os mineiros ou capixabas que desejassem ir de um lugar ao outro por meio das estradas, tinham que dar voltas em suas estradas regionais. Até 1967 já tinham terraplanados cerca de 758 km no trecho entre Uberaba, no triangulo mineiro e Vitoria, capital do Espirito Santo e a partir daí, iniciou-se um prazo de 16 meses para pavimentar todo esse trecho, iniciando essa obra no início do ano seguinte em 1968. A abertura de estradas foi uma das prioridades do governo militar a fim de promover, nem sempre com sucesso, a integração nacional por meio das estradas. Concluída em 1969 e tendo cerca de 540 km de comprimento, ligando as capitais de Belo Horizonte – MG e Vitória - MG e cortando a Serra do Caparaó perto da divisa com o Espirito Santo, ela se une no mesmo traçado a partir do município de João Monlevade, à BR-381. A BR-262 ainda faz um desvio passando pelas cidades de Caeté e Sabará, até se encontrar novamente com a BR-381, já na cidade de Belo Horizonte. A rodovia é importante via de escoamento de produtos da agricultura, pecuária e indústria brasileiras, como, a produção de café de Minas Gerais, de soja e outros grãos e de carne bovina do Mato Grosso do Sul sendo o acesso ao porto de Vitória indispensável as exportações de muitos desses produtos. Além disso, é uma rodovia que ajuda a potencializar o turismo por meio de um grande fluxo de pessoas vindas de Minas Gerais em direção às praias capixabas,

especialmente da grande vitória de Guarapari. E por outro lado, facilita o acesso aos capixabas para as região históricas como Mariana, Ouro Preto e Sabará se encontram próximas à BR-262 por meio de estradas estaduais que se ligam a mesma.

CONCLUSÃO

O que podemos concluir neste artigo é que o processo de desenvolvimento entre os caminhos ligando os estados de Minas Gerais e Espirito Santo, deveu-se sem dúvida, à introdução da Estrada de Ferro Vitória-Minas (EFVM). Ela foi criada inicialmente para atender a crescente produção cafeeira no Espirito Santo, facilitando o seu escoamento para o mercado interno e externo. Porém, a partir do momento em que se descobre um grande potencial de exploração de minério de ferro na parte central das Minas Gerais, a iniciativa privada identifica o grande potencial de utilização da ferrovia para escoar o que se conhece hoje como comodities, no caso, baseadas no extrativismo mineral. A região de Itabira sobressai-se como o eixo dessas exportações ao ponto de alterar a linha que chegaria a Diamantina, se entroncando com o Ramal Diamantina o qual se ligaria diretamente à ferrovia Central do Brasil, dando acesso a destinos como São Paulo e Rio de Janeiro. Em lugar disso, optou-se pelo desvio para Itabira, já com um outro objetivo que era o de escoar o minério extraído para fora do Brasil. O que é comprovado, pois justamente os controladores da estrada de ferro, que eram os ingleses, também controlaria as futuras áreas de exploração na região de Itabira. No momento em que esse modal ferroviário começa a ser constituído, cria-se uma dinâmica de atração econômica e social nunca vista antes na história do Brasil. Durante a construção da linha do trem, entre Itabira e Vitória, houve um grande processo de desenvolvimento econômico na região do Vale do Aço mineiro. Conclui-se que sem a instalação da ferrovia, muito provavelmente, não existiria o Vale do Aço ou teria um núcleo populacional muito diferente do que se tem agora. Isso se deve ao fato de que conforme as obras da ferrovia foram avançando no seu traçado em direção a Itabira, foi chegando a comunidades que eram subordinadas a cidades maiores. No momento que são construídas estações de trem nessas comunidades menores, com o objetivo de escoarem as produções locais para ida e também para vinda de suplementos para servirem a necessidades locais, além é claro da forte migração promovida pela demanda de mão de obra para a construção dessa própria linha, elas irão se constituir em núcleos urbanos bem definidos. Soma-se a isso também a atração de capital interno e externo para o estabelecimento de uma indústria de aço de grande escala, favorecidas pelas facilidades logísticas promovidas pela própria estrada

de ferro que leva a produção de aço ao complexo portuário na grande Vitória. Com isso, esses distritos e povoados, antes baseados em uma economia agraria, em sua maior parte de subsistência, se emancipam, se desvinculando uma das outras e, com o passar dos anos das cidades maiores para se tornarem grandes cidades desenvolvidas e prosperas, um IDH social relativamente elevado, ultrapassando, até em número populacional, os núcleos de origem. Um exemplo notório é o município de Antônio Dias, que era distrito de Itabira até 1911. Com a retomada das obras da EFVM logo após a primeira guerra mundial, foi criado o distrito de Melo Viana, em 1923, a partir do antigo povoado chamado Barra do Calado. Ali se construiu uma estação de trem na beira do Rio Piracicaba, para atender essa linha, que só foi inaugurado em 9 de junho de 1924, recebendo a denominação provisória de Estação Raul Soares, uma homenagem ao então governador Raul Soares de Moura, mais tarde alterada para Calado, o nome da localidade. Na ocasião sua plataforma possuía 30 metros de extensão, uma das três maiores da ferrovia, inclusive sendo o primeiro prédio de alvenaria do referido distrito. A estação facilitava muito o escoamento de mercadorias, antes transportadas por meio de animais ou por canoas no rio Piracicaba, estimulando a criação de moradias e de estabelecimentos comerciais em torno da estação ao ponto de ficar maior que o distrito-sede econômica e populacionalmente, por causa do processo logístico de exploração da madeira para abastecer as usinas da Companhia Siderúrgica Belgo-Mineira, inaugurada em 1921 em João Monlevade. A produção da Belgo-Mineira, era embarcada na estação do calado, o que contribui ainda para a expansão urbana do então distrito. A empresa foi ainda responsável pela abertura de ruas, construções de casas de alvenaria, bem como pela instalação do Hospital Siderúrgica. Já em 1938, com o nome de Coronel Fabriciano, em homenagem ao político local e militar Fabriciano Felisberto Carvalho de Brito nascido em Antônio Dias, esse distrito cresceu muito fortemente junto com outro distrito de Antônio Dias criado no mesmo ano que é Timóteo, que recebeu em 1944 a usina da ACESITA. Mais uma vez, a proximidade a uma estação de Ferro, a de Fabriciano, foi fundamental para o escoamento da produção e recebimento de matéria prima. Por consequência desse boom econômico que o distrito de Coronel Fabriciano emancipou-se, pela lei estadual nº 336, de 27 de dezembro de 1948, decretada pelo então governador Milton Campos, deixando de

pertencer a Antônio Dias, passando a ser constituída pelos distritos de Barra Alegre, Coronel Fabriciano (sede) e Timóteo, levando também junto a Acesita.

A emancipação dos distritos, provocada, em boa medida, pelo desenvolvimento logístico que EFVM proporcionou para aquela região, dá impulso à região, num processo que se retroalimentara. Assim, o distrito de Timóteo cresce tanto quando Fabriciano, que consegue a sua emancipação 28 de abril de 1964 junto com Ipatinga, então distrito de Fabriciano que foi fundado em 1953 para receber a USIMINAS. Ipatinga teve o mesmo ritmo de desenvolvimento em comparação às cidades vizinhas a ponto de conseguir a sua emancipação.

Mas não só a região do Vale do Aço se desenvolveu por conta desse ciclo provocado pela abertura dos caminhos de Minas com o Espirito Santo por conta da criação da estrada de ferro. Governador Valadares, emancipado no dia 17 de dezembro de 1938, desvinculando-se do município de Peçanha também se desenvolveu em volta da ferrovia, por mais que ao contrário das cidades do Vale do Aço, Valadares não tivesse os fatores regionais atrativos para a instalação de uma indústria pesada em volta da ferrovia, circunscrevendo-se o seu destaque econômico à exploração de madeira e de eucalipto, justamente para abastecer as usinas instaladas no Vale do Aço, sendo escoadas pela ferrovia, assim como a produção de café e a criação de gado. Por outro lado, os povoados e distritos de Valadares como Alpercata, Açucena, Naque e Periquito, foram desmembrados também do seu território no decorrer das décadas seguintes por vários motivos, mas, em especial, novamente pela presença da EFVM dentro das suas comunidades, garantindo assim as suas emancipações. Já pelo lado capixaba, houve algo semelhante com a cidade de Colatina se separando de Linhares (com a própria Linhares se tornando distrito de Colatina) em 30 de dezembro de 1921, em razão do crescimento da cafeicultura aliado novamente a presença da Estrada de Ferro Vitória-Minas. A mesma que incorporou os territórios do Alto Rio Novo, Baixo Guandu, Governador Lindenberg, Linhares, Marilândia, Pancas, São Domingos do Norte e São Gabriel da Palha, sofrendo também o mesmo processo de emancipações desses povoados e distritos, com destaque a Linhares, que voltou a ser município em 1945.

Em síntese, por mais que desde do início das aberturas viárias entre Minas Gerais e Espirito Santo, desde os primórdios na época do bandeirante Fernão Dias em busca de ouro e esmeraldas, passando com muito destaque às empreitadas de Teófilo Otoni, que utilizava o Rio Mucuri para abrir os caminhos de Minas para o acesso ao mar capixaba, bem na fronteira com a Bahia, fazendo desenvolver a região do Vale do Mucuri, mesmo que às custas da usurpação de terras e escravização dos indígenas, conseguindo trazer imigrantes estrangeiros para ajudar a desenvolver essa região aliado a ascensão do cultivo café pelo lado do Espirito Santo, o que realmente provocou a evolução econômica e da infraestrutura que consolidou as relações entre Minas e Espírito Santo, foi a criação da Estrada de Ferro Vitória-Minas (EFVM). Foi através dos seus trilhos, que cidades foram criadas, viram sua população crescer e, alguns de seus habitantes, prosperarem, que foi possível o estabelecimento de uma indústria pesada, incorporando assim as estradas de rodagem ligando os dois estados com o objetivo de melhorar o tráfico de mercadorias, pessoas e serviços, fazendo avançar ainda por muitos anos, as economias de Minas Gerais e Espirito Santo. E tudo graças ao Trem.

REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

- **Livro Notícia Sobre os Selvagens do Mucuri**; ISBN-13. 978-8570412904; Edição. 1ª; Editora. Editora UFMG; Data da publicação. 1 janeiro 2008; Idioma. Português. Autora: Regina Horta Duarte
- BR-262, Vídeo Histórico - Como foi a construção da transversal do Brasil; Arquivo Nacional; 1970; link: https://www.youtube.com/watch?v=KpEdrqqLR0Q&ab_channel=FabianonaEstrada%28enossimuladores%29
- Espaço memoria da Mineradora Vale; link: https://vale.com/pt/espaco-memoria
- https://brasil61.com/n/governador-valadares-mg-comemora-aniversario-de-86-anos-bras2410810
- https://www.gov.br/dnit/pt-br/assuntos/infraestrutura-rodoviaria