



FOTOS RITO NOMEZ/EM/DAPRESS

## EXPLOSÕES

"Fomos obrigados a abandonar a fazenda e morar na casa de um vizinho. A nossa casa ficou toda estragada, ninguém pagou nada, pois imperava a lei do governo. As pedras das explosões voavam sobre a fazenda. Dinheiro de indenização, nunca vi."

José de São José de Almeida, o Juca Custódio, fazendeiro em Taquaraçu de Minas



## DESPERDÍCIO

"Quando eu era criança, ouvia o meu pai, Eduardo Magela Ferreira Pinto, que morreu há 22 anos, dizendo que um dia eu ouviria o apito do trem. Isso nunca aconteceu. Toda essa obra foi um grande desperdício de dinheiro."

Custódio A. Ferreira Pinto, de 52, proprietário da Fazenda dos Creoulos



## PERIGOS

"Quando meus pais compraram a fazenda na Chapada, já existia a boca do túnel e a terraplenagem. Minha mãe dizia que era mal-assombrado, por isso a gente nem chegava perto. Hoje, vejo que o aviso fazia sentido, pois ninguém se aventurava a ir muito longe."

Gerardo Gonçalves, de 50, proprietário de terra na Chapada, em Itabira



## DESENCONTRADO

"Na época da construção, muitos fazendeiros consideravam uma boa ter uma ferrovia passando em suas terras. O meu pai, que plantava arroz, nunca recebeu nada de indenização. Aqui, no meio do mato, também tem um túnel desenhado, resultado de cálculo de engenharia errado."

Manoel Mota Filho, de 64, advogado em Bom Jesus do Amparo

# HOW DO TR

## DE BH A ITABIRA, MAIS DE 5 MIL PESSOAS TE



BUEIROS DATADOS DO INÍCIO DA DÉCADA DE 1950, NO AUGE DAS OBR

GUSTAVO WERNECK

Não fosse o relato e a boa memória de quem trabalhou no projeto e a sua história estaria completamente enterrada. Atualmente, nos órgãos federais, como Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes (Dnit) ou na Rede Ferroviária Federal (RFFSA) – extinta desde janeiro de 2007 e em processo de inventário dos bens – ninguém tem informações sobre o traçado, custos, número de trechos e outros dados importantes para melhor compreensão dessa epopeia. Já o Arquivo Público Mineiro, em BH, guarda o primeiro projeto, datado de 1920, que mostra um levantamento topográfico de BH a Pecanha e o desenho da ponte sobre o Rio das Velhas, que seria

construída entre a capital e Santa Luzia. Segundo engenheiros, mesmo sendo feitos 28 anos do início da obra, os projetos eram aproveitados com algumas alterações.

Se os dados não são muitos, o melhor é visitar as cidades, conhecer trechos fundamentais como o Bairro Bonanza, antigo Faustino, em Santa Luzia, o distrito de Ravera, em Sabará, as áreas rurais de Taquaraçu de Minas, Nova União e Bom Jesus do Amparo, e a região da Chapada, em Itabira. Enio Viana explica que, na época, era aberto, ao lado do leito das ferrovias, um caminho de serviço. Esse acesso lateral, segundo ele, permitia que toda a equipe envolvida pudesse se deslocar, com facilidade, de um trecho para outro.

Numa dessas trilhas, que liga Santa Luzia a Ravera, é possível encontrar, abandonados, verdadeiros monumentos, como um túnel de 120 metros de extensão e um bueiro para escoamento de água. Guiada pelo empresário de perfuração de poços e

proprietário da Fazenda dos Creoulos, Custódio Alves Ferreira Pinto, de 52 anos, a equipe do Estado de Minas encontrou a obra de arte depois de poucos minutos caminhando pelo mato. Não deixa de causar surpresa – e encantamento – a visão da boca de concreto, da forma abobadada dessa passagem pela rocha e das pedras trabalhadas em cantaria, no interior.

Há luz no fim do túnel, embora ele esteja assoreado com uma longa camada de terra e tenha se tornado, desde a paralisação do projeto, moradia de milhares de morcegos. Basta acender a lanterna para que os bichos se assustem e façam os seus vôos em todas as direções. Conhecido de toda a área, Custódio sente tristeza ao falar da paralisação da obra, sempre muito comentada e aguardada pelo seu pai Eduardo Magela Ferreira Pinto, o Eduardinho, que morreu há 22 anos. "Ele dizia que, um dia, eu ouviria o apito do trem", lamenta. Perto dali, há um bueiro em bom estado de

## ESTRADA ABERTA NA PICARETA

A quatro quilômetros do Centro de Taquaraçu de Minas, na Região Metropolitana de BH, marcas da construção da estrada de ferro podem ser vistas nas terras do fazendeiro José de São José de Almeida, o Juca Custódio, de 85, pai de nove filhos. Escurando um barranco, perto do curral, ainda estão os blocos resultantes da explosão das rochas para a implantação dos trilhos, que passaram a poucos metros da casa. Tranquilo e sereno, embora mordaz nos comentários, ele não se esquece do barulho infernal das dinamites e da "chuva de pedras" sobre o telhado da residência.

"Fomos obrigados a abandonar a fazenda e morar na casa de um vizinho. A casa ficou toda estragada, ninguém pagou nada, pois imperava a lei do governo. Dinheiro de indenização, nunca vi." Ao longo do caminho de Taquaraçu de Minas até a fazenda, ele mostra uma série de balizas com bandeiras brancas, que indicam os primeiros levantamentos feitos pela equipe da Setop para a via alternativa à BR-581. "Só espero que comecem e terminem essa obra. E que ela não traga violência para esses lados", afirma. Na estrada para Nova União, o sol mornado da tarde de inverno bate na Serra do Boi, parte da cordilheira do Espinhaço, fazendo com que as pedras brilhem ainda mais, parecendo pano de presépio, desses bem mineiros. Na cidade, a 59 quilômetros de BH, o comerciante Raimundo Pinto de Magalhães Primo, de 79 anos, conhecido como Sô Pito, conta que trabalhou na construção da estrada como cortador de pedras, com picareta, e muito depois como motorista de um trator, que era novidade. "Depois das explosões das rochas, com dinamite, sobravam pedras muito grandes, que eram carregadas em carroças. Então, a gente tinha que quebrá-las com a marreta. Hoje tem má-

Raimundo, com seu porte atlético e bom humor, diante de um corte profundo na montanha, perto da Cachoeira do Funil, no Rio Vermelho, onde hoje se encontra uma colônia de férias. Em Nova União, seria construído um túnel na Serra dos Vieira, que acabou não vingando.

Quando a obra foi encerrada, Raimundo já trabalhava no Espírito Santo, atuando como operador de máquinas em outras empresas. Ele nunca se esqueceu da vida no trecho em Minas, considerada muito boa. "Recebíamos em dia, tínhamos um time de futebol no acampamento, vivíamos como irmãos quando combinávamos bem". Trabalhávamos de segunda a sábado, das 7h às 14h, e o domingo era de descanso, dia de jogar bola", conta. Dono de restaurante e pizzaria, o comerciante corrigiu da ideia de que a região conheceria um desenvolvimento maior, se o trem passasse por lá já na década de 1950. "Minha família ficou no prejuízo. Meu pai tinha um arrozal, que foi todo destruído bem na hora da colheita. Os meeiros também levaram tinta", diz com seu jeito de "mineiro da gema".

Em Bom Jesus do Amparo, a 69 quilômetros de BH, a estrada passaria a nove quilômetros do Centro, na Fazenda Santa Tereza, de Tiné Mota, pai do advogado Manoel Mota Filho, de 64. "Eu era bem criança, mas sempre ouvi meu pai, que plantava arroz, falar dessa ferrovia", recorda-se. Depois de uma caminhada no mato, Manoel mostra um corte no meio das pedras, que integrava o trecho Bom Jesus do Amparo e Nova União e estava a cargo da construtora Amapá. A história que ficou, segundo ele, é de que haveria ali, hoje no mato-encoberto, um outro túnel desenhado – "teriam começado a furar de um lado, mas os engenheiros erraram os cálculos e a obra desandou".

seria muito extenso, é tarefa difícil, pois há atoleiros e arbuços. De alto, numa encosta, o advogado admira a imensidão e mostra a importância da estrada para a região. "Muitos moradores consideravam um privilégio tê-la passando em seus terrenos, por isso nem reclamavam".

**SAÚDE E ASSOMBRAÇÕES** A velha Maria Fumaça não está mais em uso, e, apesar de uma peça do museu a céu aberto na entrada de Itabira, a 111 quilômetros de BH. É nesse cenário que os olhos do topógrafo aposentado Antônio Cohn Maínilho, de 85, faiscam de alegria, saudade e emoção. Nascido em Rui Barbosa, no interior baiano, Antônio trabalhou no antigo DNEF e se integrou ao projeto quando a construção da estrada "aberta na mão na base da picareta" já estava em andamento. Depois que saiu do órgão, ele foi para a Vale. "A estrada seria um grande benefício, pois, na época, gastavam-se sete horas de Itabira até Belo Horizonte, em caminhos de terra que passavam por Santa Bárbara e Barão de Cocais. Com o trem, seriam no máximo três horas", diz.

Com o abandono, os túneis abertos ou incompletos geraram muitos casos fantasmagóricos, fazendo os cabelos de criança arrepiar. "Minha mãe dizia que o túnel era mal-assombrado, por isso a gente nem chegava perto. Hoje vejo que o aviso fazia sentido, pois ninguém se aventurava a ir muito longe de casa", diverte-se Gerardo Gonçalves, de 50, comerciante e proprietário de terras na região de Chapada, a 12 quilômetros do Centro de Itabira. Guiando a equipe pelo mato, ele mostra os resquícios da empreitada e também se queixa das verbas públicas desperdiçadas.

COLABOROU MARCELO FREITAS