

## ALBUM CHOROGRAPHICO MUNICIPAL DO ESTADO DE MINAS GERAIS (1927) E O PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO: ESTRADA DE FERRO MUZAMBINHO (1898-1911) MINAS GERAIS, BRASIL

Maria Lúcia Prado Costa

Fundação 18 de Março – Fundamar

luciaprado@biosconsultoria.com.br

Maria de Lujan Seabra de Carvalho Costa

Bios Consultoria

lujan@biosconsultoria.com.br

Pedro Henrique Lacerda

Bios Consultoria

pedro@biosconsultoria.com.br

### Resumo

Este artigo apresenta uma releitura da monografia realizada por um dos autores, em 1985, sob o título "Cia. Estrada de Ferro Muzambinho (1887-1910) no contexto do desenvolvimento ferroviário sul-mineiro (1870-1910)". A esta interpretação historiográfica associa-se, hoje, a possibilidade de recuperação do traçado da ferrovia a partir da composição cartográfica através do Projeto: "Album Chorographico Municipal do Estado de Minas Geraes (1927): Estudos Críticos", disponibilizado na web desde 2012 pela Fundação 18 de Março. Este exercício insere-se no movimento de valorização do patrimônio ferroviário nacional, instituído pela legislação federal brasileira. Mais do que levantar o patrimônio material remanescente deste modal no país é necessário avançar na compreensão do contexto histórico no qual, ao final do Império, grupos econômicos disputavam o potencial econômico do Sul de Minas, através dos projetos ferroviários, entre eles o da Estrada de Ferro Muzambinho.

**Palavras-chave:** patrimônio ferroviário – Estrada de Ferro Muzambinho – cartografia histórica

### Abstract

This article presents a reinterpretation of the thesis carried out by one of the authors in 1985 under the title "Muzambinho Railway Company (1887-1910) in the context of South Minas railway development (1870-1910)". With this historiographical interpretation one associates today, the possibility to recover the trace of the railroad from the cartographic composition through the project: "Municipal Chorographico Album of the State of Minas Geraes (1927): Critical Studies", available on the web since 2012 by the Foundation 18 March. This exercise is inserted in the movement of appreciation of the railroad patrimony, established by Brazilian federal law. More than raise the remaining material heritage of this modal in the country, it is necessary to advance in understanding the historical context in which, at the end of the Empire, economic groups disputed the economic potential of the South of Minas Gerais, through the rail projects, including the Muzambinho Railroad.

**Keywords:** railroad heritage – Muzambinho Railroad - historical cartography.

O patrimônio ferroviário brasileiro hoje é objeto de proteção federal no Brasil.

A lei federal n. 11.483/2007 trouxe o conceito de Memória Ferroviária, como uma nova forma de acautelamento e proteção que não o tombamento stricto sensu. Ao dispor sobre a revitalização do setor ferroviário, a lei atribuiu ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), a tarefa de preservação e difusão da Memória Ferroviária.

Na esteira desta lei, a Portaria n. 407/2010 do Instituto Nacional do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) dispôs sobre o estabelecimento dos parâmetros de valoração e procedimento de inscrição desses bens na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário, visando à proteção da memória ferroviária. (IPHAN, 2015).

Vários críticos contestaram a imposição do patrimônio ferroviário como patrimônio cultural. Entre eles, destaca-se o próprio IPHAN, conforme demonstrado na dissertação de mestrado profissional do órgão, elaborada por Lucas Neves Prochnow, intitulada "O Iphan e o patrimônio ferroviário: a memória ferroviária

como instrumento de preservação" (2014). O texto analisa a Memória Ferroviária como própria da "época de crise dos monumentos e de novos patrimônios". (PROCHNOW, 2014)

Apesar da polêmica, o tema sugere que a valorização da memória ferroviária exige mais do levantamento e proteção dos bens materiais eventualmente remanescentes desse modal de transporte e de toda a cultura imaterial emanada deste patrimônio. Neste sentido, é fundamental que se recupere também o contexto no qual ele foi implementado.

O exercício ora apresentado compreende a releitura de uma monografia de 1985 sobre a Estrada de Ferro Muzambinho (1887-1910) no contexto do desenvolvimento ferroviário sul-mineiro (1870-1910), de uma das autoras<sup>1</sup>. Tal revisitação se faz associada à reconstituição de seu traçado a partir de algumas pranchas de mapas do Album Chorographico Municipal do Estado de Minas Geraes (1927), obra disponibilizada na web: [WWW.albumchorographico1927.com.br](http://WWW.albumchorographico1927.com.br), desde 2012, com respectivos estudos críticos.<sup>2</sup>

A possibilidade de interface entre tal monografia e a cartografia do Album decorre de que, apesar de datado de 1927, a divisão político-administrativa por ele adotada remonta a 1911, ano seguinte ao da encampação da Estrada de Ferro Muzambinho pelo Estado e imediato arrendamento à Cia. de Viação Sapucahy. A instalação da última estação da Muzambinho foi em 1909 – estação de Tuiuty em Monte Belo, em data, portanto, bastante próxima à da cartografia adotada no Album Chorographico. Há de se lembrar que a partir do momento que a Viação Sapucahy fez tal encampação passou a denominar-se Cia. de Estrada de Ferro Federais Brasileiras "Rede Sul Mineira" (LIMA, 1934, p. 99). É com tal denominação que os trilhos da antiga Estrada de Ferro Muzambinho figuram no Album Chorographico.

A monografia ora revisitada argumentava que a história da Estrada de Ferro Muzambinho estava entrelaçada à das demais estradas de ferro que ao final do século XIX disputavam o Sul de Minas: Estrada de Ferro Rio Verde (mais tarde Minas and Rio Railway Company), Estrada de Ferro Sapucaí e Estrada de Ferro Mogiana. Em razão deste raciocínio, adotara-se como marco inicial de estudo o ano de 1870, data dos primeiros debates parlamentares sobre o tema. A tese central defendida na monografia foi refutar a idéia, então prevalecente na historiografia, de que a expansão ferroviária da década de 90 do novecentos da região do Sul de Minas teria sido promovida pela expansão cafeeira sulina do mesmo período.

Ao contrário, argumentou-se que a implementação de ferrovias no sul de Minas foi anterior à expansão cafeeira de 1890 e não se pode atribuir a esta, pelo menos sem reservas, o notável desenvolvimento das linhas ferroviárias da região entre 1891 e 1897. Assim, também não se pode atribuir este "boom" ferroviário dos anos 90 à ascensão política da coligação centro-sul, uma vez que ela se deu, pelo menos em termos de governo do Estado, quando a expansão dos trilhos ferroviários já estava estagnada, em função da crise econômica provocada pela queda do café no mercado internacional. (COSTA, 1985).

O estudo também evidenciou acirrada discussão entre projetos geopolíticos distintos em torno dos projetos ferroviários: a vinculação do Sul de Minas ao Rio de Janeiro – então capital do Império – ou ao estado de São Paulo.

A monografia sobre a Cia. Estrada de Ferro Muzambinho conseguiu, dentro de suas limitações, demonstrar que o objetivo de encaminhar a produção dessas áreas para o Rio de Janeiro não veio a se concretizar. Evidenciou ainda que o fracasso desse projeto deveu-se não só à relativa fragilidade do potencial exportador da região e à forma como se organizaram as empresas ferroviárias estruturalmente dependentes do poder público, mas principalmente à supremacia da Cia. Estrada de Ferro Mogiana, sediada em Campinas/SP, na absorção do movimento comercial do sul de Minas.

---

<sup>1</sup> Esta monografia foi apresentada para graduação em bacharelado do curso de História da Universidade Federal de Minas Gerais em 1985, por Maria Lúcia Prado Costa.

<sup>2</sup> Maria Lúcia Prado Costa e Maria de Lujan Seabra de Carvalho Costa organizaram esta página eletrônica, sob o patrocínio da Fundação 18 de Março, entidade cultural sem fins lucrativos, sediada em Belo Horizonte/MG. O projeto contou com o apoio do Centro de Referência em Cartografia Histórica da Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG); Instituto Histórico e Geográfico de Minas Gerais (IHGMG); Instituto Amílcar Martins (ICAM) e Bios Consultoria Ambiental.

Nas fontes consultadas à época da monografia (1985), não se identificaram documentos com o traçado integral da Estrada de Ferro Muzambinho, em base cartográfica minimamente segura. Em razão dessa precariedade não era possível localizar com exatidão as estações. A este fato acresceram-se a constante mudança de toponímia de algumas estações e municípios e ainda a inundação de parte do território estudado pela construção da Usina Hidrelétrica de Furnas (1957).

A recuperação do traçado da linha central da Estrada de Ferro Muzambinho e do seu ramal de Campanha agora é possível com base nos mapas do Album já referido. Para reconstrução do traçado foi necessário, portanto, localizar espacialmente nas pranchas desta obra, as estações da E. F. Muzambinho conforme listadas no livro de Vasco de Castro Lima, "A Estrada de Ferro Sul de Minas 1884-1934" – cimélio que embasou a monografia de 185.

Levantaram-se ainda na página eletrônica Estações Ferroviárias informações sobre a situação no tempo presente das estações da Estrada de Ferro Muzambinho, sob o aspecto do patrimônio histórico.

O resultado desta prospecção é apresentado no Quadro 1 que traz as estações da estrada principal e no Quadro 2 que lista as unidades do ramal de Campanha da mesma ferrovia. Tais linhas férreas não se interceptavam.

Quadro 1 – Estações da Estrada de Ferro Muzambinho

Estação segundo Vasco de Castro Lima (1934)	Localização no Album Chorographic [1927]	Localização e situação atual	Data da Inauguração
Flora	Estação do município de Três Corações	Estação demolida. Município de Três Corações	1896
Varginha	Estação na sede do município de Varginha	Restaurada. Município de Varginha	1892
Batista de Melo (ao inaugurar-se chamava-se "Fluvial"). Foi também chamada de Esaú	Estação Batista de Melo no município de Varginha na margem direita do rio Verde. Fluvial aparece como povoado na margem esquerda do mesmo rio, já no município de Eloy Mendes.	Inundada pela represa de Furnas	1893
Espera	Estação do município de Três Pontas	Inundada pela represa de Furnas (1960)	1895
Pontalete (ao inaugurar-se chama-se "Pontal")	Sede do distrito de Martinho Campos no município de Três Pontas	Inundada pela represa de Furnas (1960)	1895
Josino de Brito	Estação no município de Campos Gerais	Inundada pela represa de Furnas (1960)	1909
Fama	Estação na sede do distrito de Fama, município de Alfenas	Inundada pela represa de Furnas (1960)	1896
Gaspar Lopes	Estação no município de Alfenas	Estação Demolida	1897
Harmonia	Estação no município de Alfenas	Sem dados sobre a estação	1897
Areado	Estação no município de Areado	Inundada pela represa de Furnas (1960)	1897
Movimento	Estação no município de Areado	Estação Demolida	1908
Engenheiro Trompowsky	Estação no distrito de São Joaquim da Serra Negra do município de Alfenas	Estação desativada situada na Usina Monte Alegre. São Joaquim da Serra Negra hoje é o município de Alterosa	1909
Tuiuti (ao inaugurar-se chamava-se "Monte Belo")	Tuiuty era estação do distrito de Monte Belo do município de Muzambinho.	Município de Monte Belo. Estação restaurada sem vínculo com a fachada original	1909

Fonte: LIMA, 1934, p. 249; MINAS GERAIS; FUNDAMAR, 2015; ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS, 2015.

Elaboração: Autores, 2015

Quadro 2 – Ramal de Campanha da Estrada de Ferro Muzambinho

Estação segundo Vasco de Castro Lima (1934)	Localização no Album Chorographico (1927)	Localização e situação atual segundo Estações Ferroviárias	Data da Inauguração
Freitas – estação da Estrada de Ferro Minas e Rio	Distrito de Caxambu do município homônimo	Estação abandonada. Município de Soledade de Minas	1884
Olimpio Noronha (antiga S. Catarina)	S. Catarina era povoado do município de Christina	Estação desativada. Município de Olímpio Noronha	1908
Bias Fortes	Distrito de Lambary do município de Águas Virtuosas	Estação demolida. O distrito de Lambary hoje é o município de Jesuânia	1894
Lambari	Sede do município de Águas Virtuosas	Águas Virtuosas hoje é o município de Lambari	1894
Nova Baden	Povoado do distrito-sede do município de Águas Virtuosas.	Estação ainda existe (2004) no Parque Estadual de Nova Baden (1974), município de Lambari	1901
Cambuquira	Estação na sede do município de Cambuquira	Estação demolida e substituída por outra já desativada Município de Cambuquira.	1894
Campanha	Estação na sede do município de Campanha	Estação restaurada em 2014. Município de Campanha	1895

Fonte: LIMA, 1934, p. 249; MINAS GERAIS; FUNDAMAR, 2015.

Elaboração: Autoras, 2015

A partir dos dados acima se reconstituiu cartograficamente o traçado da Estrada de Ferro Muzambinho, tendo como fonte os mapas do Album Chorographico. Além dos municípios que sediaram as estações foi necessário inserir outros territórios que abrigavam os trilhos que as interligavam.

A restituição do traçado da Estrada de Ferro e localização de suas estações foi baseada no escaneamento dos mapas para o formato de imagem .jpeg. Posteriormente, o processamento foi realizado através do *software* ArcGis 9.3 com o georreferenciamento de todos os mapas necessários para a interligação dos trechos ferroviários. O sistema adotado foi GCS (Sistema de Coordenadas Geográficas), uma vez que, o *grid* de coordenadas na planta é o GSM (graus, minutos, segundos). Após, foi realizado o recorte da imagem nas extensões de interesse de cada mapa, extraindo-se as partes sem informação geográfica e permanecendo as partes relevantes para o tema. Em seguida foram criados arquivos vetoriais na extensão .shp (shapefile) das camadas de Estação e Estrada de Ferro para vetorizar essas feições nas imagens georreferenciadas. No encarte apresentado, foi realizada a sobreposição da Usina Hidrelétrica de Furnas, fornecida pelo Instituto Mineiro de Gestão das Águas (IGAM) em relação às estações e parte da estrada de ferro que fora alagada. Após a identificação das 20 estações citadas nos quadros acima foi elaborado um layout final contendo estas informações na escala de 1:2.000, no formato A2.

Ressalta-se que o mapeamento não possui precisão para fins de cálculo de área e distância. A intenção do mapeamento é reconstituição do traçado da Estrada de Ferro Muzambinho a fim de compreender sua espacialização nos municípios e a localização das suas estações. Entretanto, em virtude da inexistência de geotecnologia da data do mapeamento realizado, em 1927, há de se considerar o Album Chorographico trabalho de expressa riqueza geográfica.

Dos desenhos a bico de pena que ilustram as pranchas dos municípios estudados, apenas as de Três Corações e Cambuquira faziam menção, no croqui das respectivas manchas urbanas, à localização de suas estações ferroviárias.

### Conclusão

A recomposição cartográfica do traçado da linha principal e do ramal da Estrada de Ferro Muzambinho através dos mapas do Album Chorographico Municipal do Estado de Minas Gerais (1927) mostrou-se exequível do ponto de vista técnico. Pelo exemplo do exercício aqui apresentado, conclui-se que há possibilidade de recomposição dos traçados de outras ferrovias que cortaram o território do estado nas primeiras décadas do século XX.

Quanto à preservação deste patrimônio ferroviário da E. F. Muzambinho, das 20 estações, apenas a de Varginha e a de Campanha estão “restauradas” no tempo presente, segundo o site Estações Ferroviárias. Do total de estações da Muzambinho apenas a de Monte Belo foi incluída em 29 de maio de 2014 na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário pelo Instituto Nacional do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN, 2015). O curioso é que ela teria sido demolida e reconstituída em 2012, segundo informação da página eletrônica Estações Ferroviárias.<sup>3</sup>

Em razão da inundação provocada pela represa da Usina Hidrelétrica de Furnas (1957), seis estações do tronco principal submergiram já na década de 1960: Batista de Melo; Espera; Pontalete; Josino de Brito; Fama; Areado – portanto, há menos de 60 anos de instalação dos trilhos.

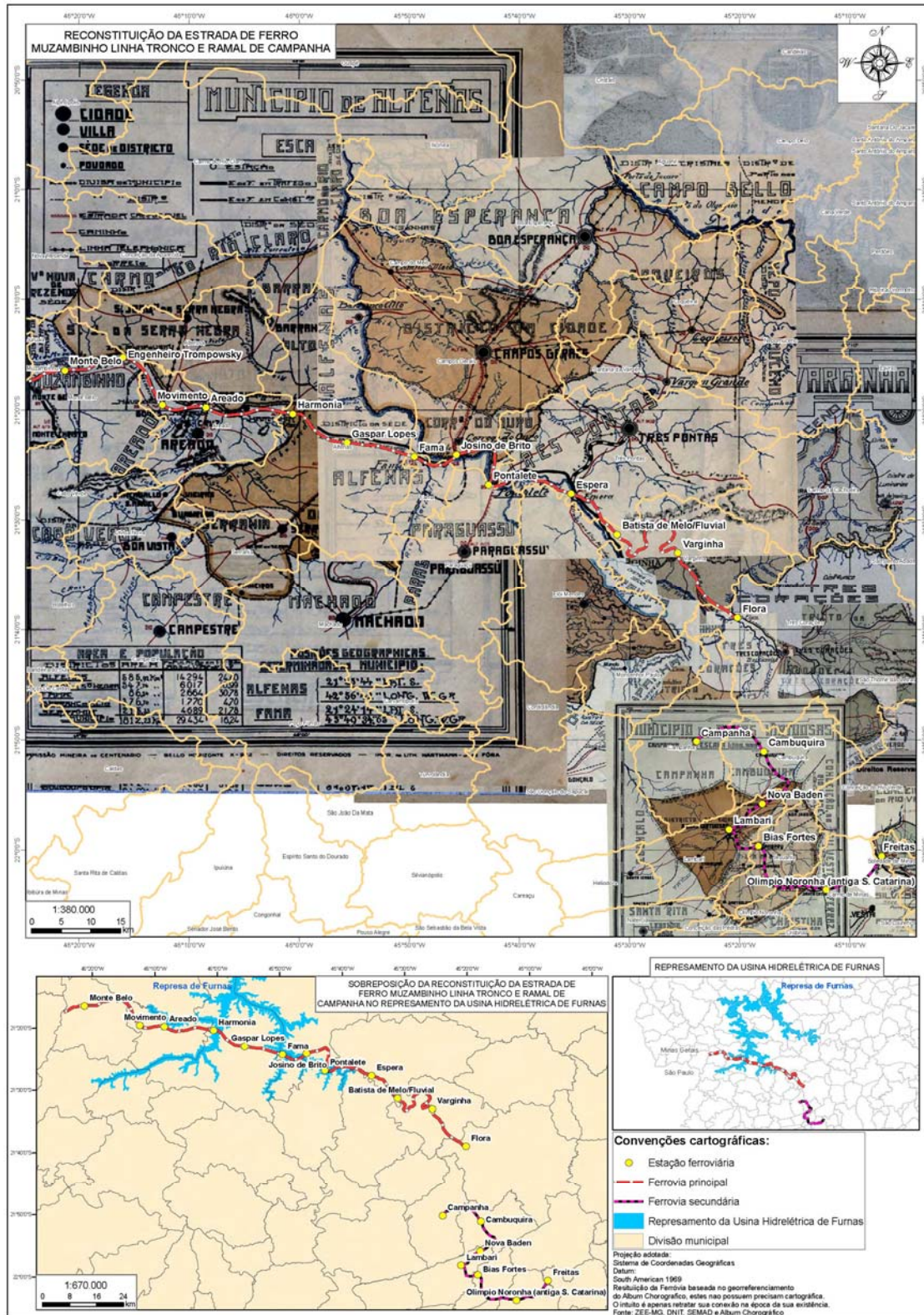
A cartografia histórica da E. F. Muzambinho evidencia todo um esforço de implementação de um empreendimento rapidamente sucateado e esquecido.

O exercício aqui apresentado representa uma tentativa de estabelecer interface entre o patrimônio ferroviário, o contexto histórico de sua edificação, e a cartografia histórica.

O mapa com a reconstituição da linha principal e do ramal da E. F. Muzambinho é apresentado a seguir.

---

<sup>3</sup> Consulta ao IPHAN sobre o processo de inserção desta estação na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário não obteve resposta até a data deste texto.



### Referências Bibliográficas

COSTA, Maria Lúcia Prado. *A Cia. Estrada de Ferro Muzambinho (1.887 -1.910) no Contexto do Desenvolvimento Ferroviário do Sul de Minas (1.870 - 1.910)*. Monografia apresentada para obtenção do título de Bacharel em História junto à Faculdade de Ciências Humanas da Universidade Federal de Minas Gerais. Belo Horizonte, 1985. Trabalho não publicado.

ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS. Estações. Disponível em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/>. Acesso em: 12 jun. 2015.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL (IPHAN). Portaria n. 407, de 21 de Dezembro de 2010. Dispõe sobre o estabelecimento dos parâmetros de valoração e procedimento de inscrição na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário, visando à proteção da memória ferroviária. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/portal/baixaFcdAnexo.do?id=2933>. Acesso em: 7 mai. 2015.

\_\_\_\_\_. Bens do Patrimônio Cultural Ferroviário. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/503>. Acesso em: 7 mai. 2015.

LIMA, Vasco de Castro. *A Estrada de Ferro Sul de Minas 1884-1934*. Trabalho histórico-descritivo organizado pelo Secretário da Estrada. São Paulo: COPAG, 1934.

MINAS GERAES; FUNDAÇÃO 18 DE MARÇO. *Projeto: Album Chorographico do Estado de Minas Geraes (1927): Estudos Críticos*. Disponível em: [WWW.albumchorographico1927.com.br](http://WWW.albumchorographico1927.com.br). Acesso em: 7 mai. 2015.

