





Raimundo Nonato Freitas de Cerqueira

Estradas de Ferro

Florianópolis  
Edição do Autor  
2023

## *Sumário*

### Capítulo primeiro

Estrada de Ferro Nazaré

Malha férrea, 9

Maragogipe, 17

Nazaré, 20

Santo Antônio de Jesus, 22

Varzedo, 24

São Miguel das Matas, 24

Amargosa, 26

Laje, 27

Mutuípe, 29

Jiquiriçá, 30

Ubaíra, 32

Santa Inês, 34

Itaquara, 35

Jaguaquara, 36

Jequié, 56

### Capítulo segundo

Ferrovias Madeira-Mamoré

Dados preliminares, 59

Integração do Acre, 63

Rede Férrea Federal

Privatização de ferrovias, 71

Imbituba, 75

São Francisco do Sul, 80

Mafra, 86

### Capítulo terceiro

Estrada de Ferro São Paulo- Rio Grande do Sul

Preliminares, 89  
Porto União, 92  
Matos Costa, 95  
Calmon, 95  
Caçador, 96  
Videira, 99  
Pinheiro Preto, 100  
Piratuba, 101  
Elementos destacados, 103  
Guerra do Contestado, 109  
Atração turística, 112  
Reativar ferrovias, 113

Capítulo quarto  
Ferrovia Norte-Sul  
Presidente do Clube de Engenharia, 116  
Fase inicial, 118  
Barcarena, 120  
Açailândia, 122  
A corrupção corrói, 123  
Itaqui, 128  
Na gestão Michel Temer, 130  
Palmas, 133  
Anápolis, 134  
Na gestão Jair Bolsonaro, 137  
Ilhéus, 146

Capítulo quinto  
Centro de Excelência de Tecnologia Ferroviária,  
152  
Chapecó, 154  
Ferrovia de Integração Centro-Oeste, 156

Rio Grande, 158  
Transposição do São Francisco, 161  
Ramais ferroviários catarinenses  
Itajaí, 170  
Araquari, 172  
Correia Pinto, 173  
  
Referências, 175/199

## ***Prefácio***

A ferrovia tem sido de suma importância como veículo de transporte de passageiros, de integração territorial e de escoamento da produção de muitos países. No ano de 2014, conforme o Mapa Comparativo de ferrovias de países possuidores de malha ferroviária, os Estados Unidos da América tinham 293.564 km de ferrovias, a China com 131.000 km, Rússia com 87.157 km, Canadá com 77.932 km, Índia com 68.525 km, Argentina com 36.917 km, Alemanha com 33.590 km, Austrália com 33.343 km, e o Brasil, nação com uma enorme extensão territorial, com apenas 29.850 km.

No Brasil, a malha ferroviária teve início com o empresário Irineu Evangelista de Souza, em 1854, que construiu a Estrada de Ferro Mauá para escoar a produção de Petrópolis para o Porto de Estrela, no Rio de Janeiro. A ferrovia competia com o transporte de cargas que era efetuado no lombo de burros.

Ao longo do Século XIX, foram implantadas a Companhia Estrada de Ferro D. Pedro II, a Estrada de Ferro Central do Brasil, a Estrada de Ferro São Paulo, a Paranaguá-Curitiba e a Estrada de Ferro Dona Teresa Cristina, todas, com investimentos efetuados pela iniciativa privada, as quais operavam por meio do sistema de concessões.

No ano de 1957, a União incorporou muitas ferrovias para formar a Sociedade Anônima Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA), sendo que sua vida útil começou a entrar em processo de sucateamento entre os anos de 1980 e 1992.

Somente a partir de 2019, na gestão do presidente Jair Messias Bolsonaro, é que o sistema nacional de escoamento da produção começou a se movimentar com a construção, ampliação e recuperação de rodovias; construção, reforma e ampliação de aeroportos; construção, reforma e ampliação de portos; construção de pontes e demais obras de artes; e com a construção de uma malha ferroviária ligando o extremo norte ao sul do Brasil, a partir da qual vem sendo edificadas várias ramais de integração territorial. Além de se prestar para o escoamento da produção, garante frete mais barato para o produto final, como promove a integração do território nacional.

Raimundo Nonato Freitas de Cerqueira  
Florianópolis, Santa Catarina, 2020

## ***Capítulo primeiro*** ***Estrada de Ferro Nazaré***

### ***Malha férrea***

Desde os dias da invasão e ocupação de terras brasileiras, colonizadores portugueses se estabeleceram ao longo da costa marítima, e deixaram o interior abandonado. Tempos depois, quando avançaram para o interior, o fizeram para escravizar habitantes nativos, encontrar pedras preciosas e desmatar a floresta gigantesca. No Estado da Bahia, onde inicialmente aportaram, os lusitanos fixaram-se ao longo do Recôncavo Baiano, região composta por povoados rurais situadas ao redor da cidade de Salvador, a primeira capital do país, e os Senhores de Engenho usaram o Rio Jaguaripe como elemento de vital importância para estabelecerem suas fazendas na região.

O sistema ferroviário baiano teve início na metade do Século XIX, na base do pioneirismo, sem deter o poder tecnológico de ponta, e surgiu numa visão expansionista de transporte de passageiros e escoamento da produção agrícola da região. A ferrovia e o sistema de navegação mercantil exerceram essa função. Foi assim que a malha ferroviária se apoiou em acompanhar os canais hidrográficos existentes, mas evitando aclives e obras civis de terraplanagem, porquanto a tecnologia não dispunha de tais recursos de ponta.

A produção de regiões interioranas era escoada para centros urbanos dotados de portos fluviais, e daí seguia com destino ao porto de

Salvador, por meio de navios mercantes. Em centros produtores que não possuíam portos, operava-se pelo sistema da malha ferroviária.

A Estrada de Ferro da Bahia ao São Francisco, também conhecida como Bahia and São Francisco Railway, foi a primeira ferrovia baiana, com extensão de 578 quilômetros, ligando Salvador a Juazeiro, na divisa com a então Província de Pernambuco, e operava em conexão com o porto fluvial do Rio São Francisco, que atravessa a Bahia, de norte a sul.

Nos dias do reinado sertanejo de Antônio Conselheiro, o senhor de Canudos, uma civilização comunitária estabelecida em meio a uma região sem chuvas, a indústria de couro era uma das atividades produtivas que firmava o trabalhador no solo pátrio. O escaldante Sol desse pedaço de Sertão secava rapidamente o couro, que, trabalhado nos curtumes por uma mão de obra abundante e especializada, era colocada no lombo de animais de carga, o único meio de transporte desses dias de trevas, e transportado para a cidade de Juazeiro, onde previamente era comprada pelo coronel João Evangelista Pereira de Melo.

Esse distribuidor usava o sistema de navegação, pelo Rio São Francisco, para enviar suas mercadorias ao Porto de Salvador, e daí era exportado para a Europa, competindo de igual para igual com produtos curtidos pela Rússia czarista. De maneira que o sistema de navegação, por esse curso d'água, era e tem sido usado por comunidades dessa região do agreste.

A primeira iniciativa da implantação da malha férrea ocorreu em 1852, na gestão do Governo Provincial, quando foi concedida sua execução à companhia Junta da Lavoura e outros Proprietários. Os trilhos começaram a ser instalados em 1856, e chegou a Juazeiro em 1895.

O sistema rodoviário baiano ganhou vitalidade na década de 1920, quando o primeiro plano rodoviário foi elaborado, aprovado e autorizado pela Assembleia Legislativa, em 31 de agosto de 1917. A partir de então, deu-se início à construção de estradas de rodagem para ligar centros produtores a mercados consumidores, a rios navegáveis, a portos e a centros ferroviários.

A primeira estrada de rodagem mais importante foi a que liga Salvador a Feira de Santana, e cujo trecho final somente ocorreu em 25 de abril de 1928. As demais surgiram em seguida, e todas sem revestimento ou camada asfáltica. O planejamento de rodovias ganhou muito impacto com a implantação do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER) e do Departamento de Estradas de Rodagem da Bahia (DERBA), em fins da década de 1940. E somente a partir da década de 1960 é que as rodovias baianas passaram a receber pavimentação asfáltica, com a descoberta e extração de petróleo na região.

A área de influência da Estrada de Ferro Nazaré teve sua expansão até a década de 1930, data em que exerceu importância direta em 12 municípios, e indiretamente em outros 12, todos, localizados no entorno de sua malha de trilhos.

Até grande parte da última metade do Século XIX, o Sudoeste Baiano viveu totalmente abandonado pelo poder governamental central. Para alavancar o progresso da região, situada entre os vales do Rio Paraguaçu e do Rio das Contas, empresários nazarenos planejaram a construção de uma estrada de ferro que rasgasse uma região de terras repletas de florestas virgens, para oferecer a essas comunidades serviços de transporte de cargas e de passageiros. Foi assim que a velha Maria Fumaça, alimentada a lenha, passou a escoar toda a produção da região até o porto marítimo de São Roque do Paraguaçu, situado na margem esquerda da Baía de Todos os Santos, local de onde, em navios mercantes da Companhia de Navegação Baiana (CNB), abastecia o mercado consumidor de Salvador.

Em sua monografia, Lindinalva Simões cita que Ernesto Lassance Cunha foi de parecer que a Estrada de Ferro Nazaré era a única cujo tráfego compensava o retorno do capital investido em sua construção. Essa malha férrea estava inserida numa zona de uma intensa cultura de fumo, café, açúcar e cereais diversos. Essa região fornecia 4/5 do café produzido no Estado da Bahia.

Percorrendo a margem esquerda do Rio Jaguaripe, a partir da cidade de Nazaré, a ferrovia contornava os férteis vales dos rios Jaguaripe, Taitinga e Mutum até alcançar o planalto de Rio Fundo, e assim interligou a região das Matas de Nazaré. O trecho São Roque do Paraguaçu a Jequié compreende três regiões fisiográficas distintas: “O

litoral úmido, a região de transição com uma estação menos úmida e o sertão meio seco de Jequié e Amargosa”.

A primeira companhia ferroviária da Província da Bahia foi a Estrada de Ferro da Bahia ao São Francisco, também conhecida como Bahia and São Francisco Railway, com 578 km, ligando Salvador a Juazeiro. Foi iniciada em 1856 e concluída no ano de 1895, com gastos exagerados para resultados financeiros deficientes.

As ferrovias formadas pela Estrada de Ferro da Bahia ao São Francisco, Estrada de Ferro Central da Bahia, Estrada de Ferro Nazaré, Estrada de Ferro Santo Amaro, Estrada de Ferro de Bahia a Minas, Ramal Alagoinhas a Timbó e Estrada de Ferro de Sergipe, e Estrada de Ferro de Ilhéus a Conquista, formaram uma rede ferroviária, no ano de 1950, uma extensão de 2.600 km de tráfego. Elas se incorporaram à rede da Leste Brasileiro e Rede Ferroviária Nacional.

Destas, as mais eficientes e rentáveis foram a Estrada de Ferro Nazaré e a Estrada de Ferro Central da Bahia, esta, a segunda ferrovia construída na Bahia, que inicialmente era chamada pelo nome Paraguassu Steam Tram Road Company, em 1865; posteriormente, alterada para Brazilian Imperial Central Bahia Railway Company, em 1875. Seu eixo de atuação estava voltado para ligar o Recôncavo Baiano a regiões do Sertão, transportando produtos agropecuários e minerais diversos. Entre os anos de 1876 e 1888 teve apenas dois anos de operações deficitárias.

A terceira ferrovia foi a Tram Road de Nazaré, vindo depois a Estrada de Ferro de Santo Amaro, Estrada de Ferro de Bahia a Minas, Ramal Alagoinhas a Timbó e Estrada de Ferro de Sergipe, Estrada de Ferro de Ilhéus a Conquista.

Fundada no ano de 1869, pela empresa comercial João Luiz Pires Lopes & Cia, a corporação somente se consolidou em 1871, com o nome Tram Road de Nazaré, a terceira ferrovia baiana, inaugurada nos dias do Império Brasileiro de Dom Pedro II, com o apoio da Câmara Municipal.

Em 2 de junho desse ano, a empresa assinou contrato com a Câmara Municipal para a construção do trecho entre as estações ferroviárias de Nazaré e Onha, distritos da cidade de Nazaré; e em 1872 os trabalhos construtivos foram paralisados devido a problemas financeiros da empreiteira, os quais foram logo contornados. Cerca de quatro anos depois, em 2 de maio de 1875, ocorreu a inauguração da estação ferroviária de Onha, e no ano de 1878 ocorreu a falência da concessionária. Os trilhos da ferrovia obedeceram ao traçado aberto por boiadas tradicionais da região, desde o início do Século XIX.

A desativação da EFN ocorreu no ano de 1968, na gestão do governador baiano Luiz Viana Filho, e cerca de três décadas depois, a Companhia de Navegação Baiana, que foi de vital importância para a Estrada de Ferro Nazaré, na gestão do governador baiano Paulo Souto, foi liquidada. Os navios que faziam o transporte de cargas nos trechos navegáveis, entre os portos de São Joaquim, em

Salvador, e São Roque do Paraguaçu, em Maragogipe, foram desativados e leiloados.

Durante o período de aproximadamente 100 anos (1871/1968), a velha estrada de ferro ligou o Sertão ao Litoral baiano, fomentando o escoamento da produção e o transporte de passageiros da região, até que seu atestado de óbito foi decretado, para que, produtos importados dos Estados Unidos da Américas, tais como veículos automotores, acessórios e pneus, substituíssem os vagões ferroviários, como alimentassem rodovias construídas com financiamento fornecido por banqueiros cabalistas. Esses narigudos banqueiros judeus-cabalistas, que controlam a Maçonaria Mundial, há quase 250 anos, escravizam nações gentias com empréstimos impagáveis de juros sobre juros, ou juros compostos.

Para lamento das comunidades que cresceram ao longo da velha estrada de ferro, acostumadas ao apito latente da Maria Fumaça, a malha férrea foi incorporada à Rede Ferroviária Federal S.A. Na ocasião, foi desativado o trecho entre Santo Antônio de Jesus e Jequié. Poucos anos mais tarde, toda a malha ferroviária foi abandonada.

A rede ferroviária que transportava as comunidades de Jequié ao porto de São Roque do Paraguaçu, onde passageiros e cargas embarcavam em navios com destino a Salvador, foi desativada, causando enorme prejuízo a uma região que passou a fazer uso de veículos automotores para escoar a produção da região. Atualmente, em todo esse percurso não existe um único trilho da ferrovia, e as

estações ferroviárias foram transformadas em outras atividades.

A Estrada de Ferro Nazaré se comportou como uma ferrovia rentável até o ano de 1945, quando passou a acumular decadência financeira, devido à redução do volume de tráfego, aumento dos custos operacionais, falta de ligação com demais vias de transportes, falta de visão governamental, dentre outros fatores.

Com 31 quilômetros de malha férrea, o trecho São Roque do Paraguaçu-Nazaré, o último construído, datado do período 1930/1940, era o único dotado de boas condições técnicas construtivas. Os trechos Nazaré-Santo Antônio de Jesus e Santa Inês-Jaguaquara, apresentavam graves problemas, os quais nunca foram solucionados. E o Governo Federal nada empreendeu para sanar a questão.

O trecho Nazaré-Santo Antônio de Jesus reunia as piores condições de tráfego, devido a raios de curvas pequenos (100 m), como rampas com inclinação de 3,3%. A estação ferroviária de Nazaré, oficinas e parque de manobras estavam sujeitos a enchentes. Esse trecho apresentava pontes de madeira dotadas de resistência para suportarem cargas de até 12 toneladas, trilhos TR-20 e TR-32, de 20 kg/m e 32 kg/m, respectivamente.

Devido à forte incidência de chuvas, os dormentes de madeira geravam descarrilamentos, e os prejuízos eram enormes, devido perdas de cargas, indenizações, danos nos equipamentos, e vida de passageiros ceifadas. Cada descarrilamento dava

prejuízo de um milhão de cruzeiros, conforme moeda da década de 1950.

Já o trecho Santa Inês-Jaguaquara, os trilhos TR-20 se apresentavam “desgastados nos boletos e corroídos nos patins”, além de “pontas deformadas”.

A empresa ferroviária, Tram Road de Nazareth, foi constituída no ano de 1875, ligando a estação de passageiros de Nazareth à de Onha. Os trilhos avançaram para o vilarejo de Jiquiriçá, em 1906, com uma malha de 149 km. No ano seguinte, corporação teve seu nome alterado para E.F. de Nazaré. Em seguida, a malha férrea avançou até Jaguaquara, numa extensão de 225 km, e depois foi prolongada até a estação de Jequié, com 289 km.

Em 1892, foi construído o ramal para Amargosa, com 29 km de extensão. O prolongamento a linha Nazaré até o porto de São Roque se processou em 1941, funcionando até que foi desativada pela RFFSA, com a emissão da RI-37 de 27 de maio de 1964.

No ano de 1906 foi efetuado o prolongamento da ferrovia entre Areia, a atual Ubaíra, a Jequié, nos trechos Areia a Santa Inês, Santa Inês a Toca da Onça, e Toca da Onça a Jequié, cuja conclusão dos serviços construtivos que ficaram prontos, somente, em 1927, devido a várias interrupções.

### ***Maragogipe***

A Sesmaria de Paraguaçu foi uma doação do governador-geral português da Bahia, Dom

Duarte da Costa, a seu filho Dom Álvaro da Costa, em 16 de janeiro de 1557, e posteriormente confirmada pelo Alvará Régio de 12 de março de 1562. A sesmaria foi transformada em Capitania pelo Cardeal Regente, Dom Henrique, pela Carta de 20 de novembro de 1565, e confirmada pela Carta de 28 de março 1566. Essa Carta foi registrada em Lisboa, em 23 de agosto de 1571.

A Capitania do Paraguaçu, ou Peroaçu, foi adquirida de seu donatário, Dom José da Costa, pelo soberano português Dom José I, por meio da Carta do Conselho Ultramarino, de 12 de dezembro de 1732.

A região de Maragogipe era habitada por nativos Maragós dedicados ao cultivo do solo, pesca e caça, daí ser denominada por “braços invencíveis” ou “rio de mosquitos”, devido ao fato de estar localizada numa ampla área de manguezal, até ser colonizada por extratores de madeira, plantação de mandioca e de cana de açúcar, construção de engenho e de casas de farinha.

O território desmembrado de Jaguaripe recebeu o nome de Maragogipe, pela Carta Régia de 17 de dezembro de 1693. Quando da visita do Conde de Sabugosa, em fevereiro de 1724, a pedido da população local, a Freguesia de São Bartolomeu de Maragogipe foi elevada à categoria de Vila, e assim permaneceu até o dia 8 de maio de 1850, quando, com a Lei Provincial nº 389, o território foi emancipado com o nome Maragogipe, e do imperador Dom Pedro II recebeu o título de “Patriota Cidade”.

O distrito de São Roque do Paraguaçu foi criado pela Lei Provincial nº 2.179, de 20 de junho de 1881 e confirmado pelo Decreto Estadual nº 8.311, de 15 de fevereiro de 1933.

Ele encontra-se 133 km de Salvador, é banhado pela Baía de Todos os Santos e contemplado por 30 km de manguezais com 30 m de largura, oriundo do estuário formado pelas águas do Rio Paraguaçu com o Rio Guaí. Sua população, em 2018, foi estimada em 44.555 habitantes.

Por ocasião da Independência do Brasil, a região foi sacudida por escaramuças, com vitória para o lado brasileiro liderado por Bento de Araújo Lopes Vilas Boas. E como recompensa, o imperador Dom Pedro I concedeu-lhe o título de Barão de Maragogipe.

Em 1941 teve início o assentamento da malha férrea entre a estação de Nazaré e a estação de São Roque do Paraguaçu, distrito de Maragogipe, onde passageiros e cargas desembarcavam para serem transportadas pelo navio da Companhia de Navegação Baiana com destino à cidade de Salvador, numa viagem de 12 horas ao longo da suntuosa Baía de Todos os Santos.

Com a desativação da Estrada de Ferro Nazaré, em 1968, o belo prédio da estação ferroviária continuou funcionando com sua pujança, até o ano de 2016, quando sua proprietária, a estatal de petróleo Petrobrás, efetuou uma reforma, e a arquitetura primitiva foi afetada.

Quanto ao porto marítimo, o mais importante de todo o Recôncavo Baiano, provido de