

Estrada de Ferro Vitória a Minas

A Estrada de Ferro Vitória a Minas é, dentre as ferrovias brasileiras, aquela com maior volume de transporte, interligando Minas Gerais com o litoral do Espírito Santo, como parte integrante da Companhia Vale do Rio Doce - CVRD.

Os primeiros estudos para construção datavam de 1876, adotando-se como principal diretriz de penetração o vale do rio Doce, seguindo desde a região próxima a Colatina até a foz do rio Santo Antônio, de onde tomaria a direção noroeste até Diamantina. A empresa, denominada Companhia Estrada de Ferro Vitória a Minas, foi fundada em julho de 1901, pelos engenheiros João Teixeira Soares e Pedro Nolasco Pereira da Cunha.

Em 13 de maio de 1904 foi inaugurado o primeiro trecho em bitola métrica de 29 km da ferrovia a partir de Porto Velho, às margens da baía de Vitória, com as estações de Cariacica e Alfredo Maia, tendo como objetivo alcançar a cidade da Diamantina, no interior de Minas Gerais, daí a sua denominação inicial mais comum como Estrada de Ferro Vitória a Diamantina.

A construção da estrada prosseguiu de forma lenta, devido às constantes dificuldades financeiras da companhia, atravessando uma região de selvas, somente chegando a ponta dos trilhos a Figueira do Rio Doce, atual Governador Valadares, em 15 de agosto de 1910.

Em 1908 um grupo de empresários ingleses procurou a ferrovia para discutir o interesse em transportar o minério de ferro da região de Itabira para exportação por Vitória, e este fato levou a Companhia a contratar um estudo de viabilidade de acordo com as condições que haviam sido propostas pelos ingleses. Em janeiro de 1909 um estudo apresentado pelo engenheiro Emílio Schhnoor concluía pela viabilidade do transporte, desde que fosse alterado o traçado de Diamantina para Itabira.

Após longas negociações o governo federal autorizou em dezembro de 1909 a alteração do traçado, ficando no entanto a ferrovia com a obrigação de construir um ramal entre Currealinho, atual Corinto, MG, e Diamantina, para interligar com a Linha do Centro da EFCB. Este ramal iniciado em 1909 seria inaugurado em 5 de maio de 1914, e posteriormente incorporado à administração da EFCB em novembro de 1920, vindo a ser erradicado mais tarde pela RFFSA, já na década de 1960.

Em 1910 o Brazilian Hematite Syndicate adquiriu o controle acionário da Companhia Estrada de Ferro Vitória a Minas, iniciando-se os contatos e negociações para a ampliação e modernização da Vitória a Minas, de modo a torná-la adequada ao transporte do minério para exportação. Em 1911 a empresa foi reorganizada na Inglaterra como Itabira Iron Ore Company, em com a dificuldade crescente nas negociações com os governos federal e de Minas Gerais, entrou em cena em 1919 o empresário americano Percival Farquhar, antigo proprietário da Brazil Railway, agora como representante dos acionistas da Itabira Iron, sem contudo alcançar o resultado esperado.

Em 7 de agosto de 1939 foi criada a Companhia Brasileira de Mineração e Siderurgia, tendo como principal acionista o empresário Percival Farquhar, e incorporando em seu patrimônio a EFVM. Mas a eclosão da Segunda Guerra Mundial, aumentando significativamente a demanda de minério de ferro pelos países aliados, levou os Estados Unidos a negociar com o governo brasileiro a criação de uma nova empresa estatal destinada à exportação do minério, sendo fundada em 1 de junho de 1942 a Companhia Vale do Rio Doce.



Locomotiva *Mikado* 186 formando o trem de minério da EFVM no pátio de Itabira, por volta de 1952 (acervo CVRD)

Como parte da CVRD a Estrada de Ferro Vitória a Minas iniciou uma nova fase de desenvolvimento, passando por um total re-equipamento, tanto nas instalações fixas como no material rodante e de tração. A linha chegou a Itabira em outubro de 1943, permitindo o carregamento direto do minério nos trens próximos às minas. Foram também adquiridos vagões e novas locomotivas *Mikado*, sendo construídas variantes para correção do traçado e o novo cais de minério no morro do Atalaia, em frente à cidade de Vitória, concluído em 1943. Nos anos seguintes ao final da guerra o desenvolvimento prosseguiu, com a implantação da tração diesel e a ampliação das instalações de minério.



Vista aérea do terminal de Tubarão em Vitória (acervo CVRD)

Em 1 de abril de 1966 foi inaugurado o novo terminal oceânico na ponta de Tubarão, em Vitória, como parte de um ambicioso programa de 20 milhões de toneladas de minério por ano, destinado a substituir as antigas instalações construídas na baía de Vitória. O terminal de Tubarão foi sendo progressivamente ampliado e incorporando praticamente todas as atividades de manutenção e operação da EFVM, incluindo as modernas oficinas de locomotivas e de vagões, e centro de controle. Paralelamente à ampliação do terminal prosseguiram as obras de retificação da linha da EFVM, sempre aumentando sua capacidade de transporte, destacando-se a construção do ramal de Fábrica, com 110 km, possibilitando o acesso às jazidas de minério no vale do rio Paraopeba.

A duplicação da linha entre Tubarão e Itabira foi realizada na década de 1970, incluindo a implantação de um moderno sistema de sinalização, capacitando a EFVM para o transporte de 120 milhões de toneladas por ano.



Trens de minério da EFVM no km 15, pouco tempo após a duplicação da linha, na década de 1970 (acervo CVRD)

Em meados da década de 1980 começou a ser construída pela RFFSA a nova linha entre Costa Lacerda e Belo Horizonte, destinada a aumentar a capacidade de transporte dos produtos do Triângulo Mineiro e de Goiás para o porto de Vitória, como parte integrante do Corredor de Transporte Centro-Leste.



Movimento de trens de carvão e de carga geral num dos pátios do terminal de Tubarão, em Vitória (acervo ANTF)

Mediante acordo com a RFFSA a CVRD assumiu a responsabilidade pelas obras a partir do final da década, incorporando todo o trecho até Capitão Eduardo, na Linha do Centro, à EFVM. O primeiro trecho da variante foi inaugurado em fevereiro de 1992, e o trecho complementar em julho de 1998, eliminando as restrições de gabarito e permitindo o acesso de todas as locomotivas da EFVM à região de Belo Horizonte. A duplicação da linha da EFVM prosseguiu em direção a Costa Lacerda, sendo concluída em 2000.

O início da concessão da Ferrovia Centro-Atlântica em 1 de setembro de 1996 contribuiu para dinamizar ainda mais o fluxo de transporte, especialmente de produtos agrícolas para exportação, do Corredor Centro-Leste, criando uma “sinergia” com a EFVM, com uma maior dimensão a partir do controle da FCA por parte da CVRD a partir do início de 2000.



Novo Controle de Tráfego Centralizado (CTC) da EFVM em Tubarão, o primeiro a ser instalado no Brasil com a moderna tecnologia de computação gráfica (acervo ANTF)



Modernas locomotivas GE Dash 9 da EFVM em Governador Valadares (acervo ANTF)

Cronologia:

- 1876: Início dos estudos para construção de uma ferrovia entre Vitória, ES, e Diamantina, MG;
- 1901: Fundação da Companhia Estrada de Ferro Vitória a Minas, em julho;
- 1904: Inauguração do trecho inicial de 29 km entre Porto Velho e Alfredo Maia, no dia 13 de maio;
- 1908: Primeiros contatos entre empresários ingleses e a ferrovia para discutir o transporte de minério;
- 1909: Apresentação do estudo do engenheiro Emílio Schnoor; Autorização pelo governo federal para alteração do traçado da ferrovia de Diamantina para Itabira; Início da construção do ramal de Diamantina;
- 1910: Aquisição do controle acionário da ferrovia pelo Brazilian Hematite Syndicate; Chegada da ponta dos trilhos a Figueira do Rio Doce, atual Governador Valadares, no dia 15 de agosto;
- 1911: Reorganização, em Londres, do Brazilian Hematite Syndicate como Itabira Iron Ore Company;
- 1914: Inauguração do ramal de Diamantina, no dia 5 de maio;
- 1920: Transferência do ramal de Diamantina para a EFCB, em novembro;
- 1939: Criação da Companhia Brasileira de Mineração e Siderurgia, no dia 7 de agosto;
- 1942: Fundação da Companhia Vale do Rio Doce, no dia 1 de junho de 1942;
- 1943: Inauguração do novo cais de minério no morro do Atalaia; Inauguração da linha até Itabira, em outubro;
- 1966: Inauguração do Terminal de Tubarão, em Vitória;
- 1992: Inauguração da primeira fase da variante Costa Lacerda – Capitão Eduardo, em fevereiro;
- 1996: Início da concessão da Ferrovia Centro-Atlântica, no dia 1 de setembro;
- 1998: Inauguração da fase complementar da variante Costa Lacerda – Capitão Eduardo, em julho;
- 2000: Início do controle da Ferrovia Centro-Atlântica pela CVRD; Conclusão da duplicação da linha da EFVM até Costa Lacerda.