

A ESTRADA DO PICÚ E O NASCIMENTO DO ARRAIAL DO RIO VERDE

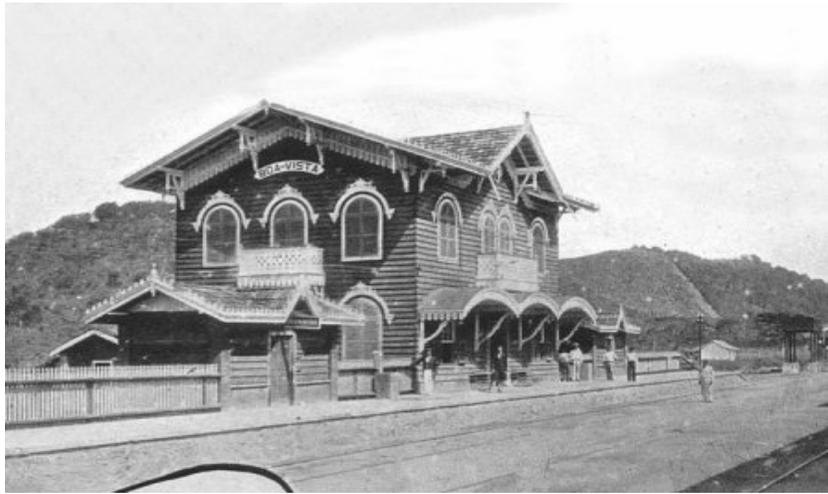
Paulo Paranhos

Resumo: *A importância da estrada do Picú para o desenvolvimento da região sul de Minas Gerais, com o surgimento de povoados, dentre os quais o Arraial do Rio Verde, formador do futuro município de Itanhandu.*

Abstract: *The importance of the Picú road for the development of Minas Gerais southern region with the village emergences, including Arraial do Rio Verde, which formed the future city of Itanhandu.*

Desde o descobrimento das águas minerais, por volta de 1814, até o final da década de 1880, o viajante que pretendia chegar ao sul das Minas Gerais tinha apenas uma opção: a estrada de terra, que trazia um grande desconforto, considerando não só a estreiteza do seu traçado bem como a dificuldade de se transportar em épocas de chuvas. Para tanto, deveria ir de trem até o atual distrito de Engenheiro Passos (antiga estação de Boa Vista - foto), ainda na província do Rio de Janeiro, e ali alugar cavalos ou uma carroça para subir a serra da Mantiqueira que, diga-se de passagem, no seu ponto mais elevado, alcança a altitude de 1.660m, na divisa do Rio de Janeiro com Minas Gerais.

O coronel Fulgêncio de Castro, pioneiro nos escritos sobre as águas minerais de Caxambu, em 1873 deu-nos um panorama do que se descortinava àquele que pretendia encetar a viagem a partir da estação central da Estrada de Ferro D. Pedro II no trem das 6 horas da manhã, chegando à da Boa Vista. Dali subiria a Serra da Mantiqueira, alcançaria o arraial de São José do Picú, atravessava Capivari, Pouso Alto, chegando a Caxambu, às 4 ou às 5 horas da tarde do dia seguinte.



A antiga estação de Boa Vista – atual Engenheiro Passos

(Fonte: http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcb_rj_ramalsp/engpassos.htm. Acesso em: 20 dez. 2022)

Fulgêncio de Castro, após fazer o traçado da viagem pela estrada de terra então existente, também mostra os seus conhecimentos geográficos, anotando para o viajante o que se lhe apresentaria em termos de topografia e faz um interessante comentário sobre a administração daquele caminho para as águas minerais do sul de Minas, senão vejamos:

A estrada desde a Boa Vista até o alto do Picú, não obstante a extensa e íngreme subida da Serra, presta fácil trânsito, mas do Registro do Picú em diante não estará muito longe da verdade quem afirmar que a cada passo nessa descida abrupta e de cerca de 2 léguas (13 quilômetros e 200 metros) encontra o viajante verdadeiros precipícios na estação das chuvas. Desde a povoação denominada João Pinto na raiz da Serra do Picú (território mineiro) a estrada geral, quase plana, atravessando apenas alguns morros de pequena elevação, oferece fácil, cômodo e até agradável trânsito na estação seca, mas na época das chuvas a falta quase total de pontes e pontilhões sobre numerosos ribeirões e córregos que atravessam, torna o trânsito muito difícil senão perigoso¹.

O mencionado Registro do Picú foi deslocado mais tarde para a divisa entre Minas Gerais e Rio de Janeiro, no local denominado Garganta do Registro, onde por alguns anos existiu um posto fiscal.

¹ CASTRO, Fulgêncio de. *Guia para uma viagem às águas medicinais de Caxambu, província de Minas Gerais*. Rio de Janeiro: Tip. Hipólito José Pinto, 1873, p. 11.



O Picú

(Fonte: Foto do autor)

A estrada do Picú foi sem dúvida o motivo do desenvolvimento do povoado de São José do Picú e durante cerca de sessenta anos foi o principal caminho por onde as riquezas do Sul de Minas, principalmente o fumo, eram escoadas para o Vale do Paraíba e para a cidade do Rio de Janeiro. No final do século XIX, porém, a estrada entrou em declínio, e seria de grande valia se por ali tivessem assentados os trilhos da estrada de ferro que, infelizmente, não chegou. Nos trinta anos seguintes, foi praticamente abandonada, voltando a ser, segundo relatos da época, pouco mais de um caminho de tropas que cortava a Garganta do Registro em direção ao Vale do Paraíba.

O trem que não chegou

Desta forma, a partir da década de 1880, a estrada de ferro seria uma alternativa mais viável, econômica e, por incrível que pareça – dada a precariedade das composições –, mais confortável para os viajantes que demandavam às estâncias hidrominerais do sul das Minas Gerais. Assim, ao invés de descer na estação de Boa Vista, o viajante seguiria até a estação de Cruzeiro, já dentro da província de São Paulo. Nesta última estação, fazia baldeação com a Estrada de Ferro Minas & Rio, que alcançaria o povoado de Soledade de Minas em 14 de junho de 1884.

Voltemos um pouco atrás, quando tudo começou, no ano de 1881, mais precisamente no dia 25 de outubro, ocasião em que a Lei provincial nº 2.844

autorizava o governo de Minas Gerais a contratar com a Companhia Estrada de Ferro do Rio Verde² a abertura de um ramal para as águas de Caxambu, *com privilégio de cinquenta anos e subvenção quilométrica de nove contos de réis ou a garantia de juros de 7%, sobre o capital que fosse efetivamente empregado, não excedendo a mil contos o máximo, passando, ao final do prazo, ao domínio da província a estrada e seus acessórios*³. Alguns estudos foram realizados, e logo depois, em 1883, uma lei do governo de Minas Gerais determinou que o entroncamento da estrada de ferro de Caxambu fosse nas imediações da ponte de Soledade, e que *a garantia de juros a ela concedida não se tornaria efetiva caso não fosse dado cumprimento a essa lei*⁴. Mas tudo isso só estava no papel, não sendo realizadas as obras, mesmo porque o trem também não havia chegado ao povoado de Soledade, o que só aconteceu no ano seguinte, quando foi inaugurado o ramal da E.F. Minas & Rio, chegando até ali.

De princípio, foi pensada uma ligação de Boa Vista à região das águas minerais, passando pela Estrada do Picú, aproveitando-se o trajeto já existente em estrada de terra, conforme relato anteriormente anotado do Coronel Fulgêncio de Castro. Posteriormente, chegou-se a cogitar, como marco inicial, um caminho existente em Queluz, já no território paulista, que poderia ser mais vantajoso. No entanto, a escolha de Cruzeiro (foto a seguir) como ponto de partida foi controvertida, pois, como o próprio nome da linha indicava – Minas & Rio, a estrada de ferro deveria ligar a Província do Rio à de Minas Gerais, partindo da estação de Boa Vista, pertencentes à Estrada de Ferro D. Pedro II.

² Fazendo uma pequena digressão, para melhor compreensão da história ferroviária da região, verificamos que foi dada concessão do governo imperial, em 1875, a José Vieira Couto de Magalhães e ao Visconde de Mauá e em maio de 1876 foi aceito o projeto de entroncamento com a Estrada de Ferro D. Pedro II na altura de Cruzeiro, tendo a linha como término a estação de Três Corações, tendo esse ramal recebido a denominação de Estrada de Ferro Rio Verde. Contudo, logo passou a denominar-se E. F. Minas & Rio, inaugurada em 14 de junho de 1884, pela comitiva imperial. Sem dúvida, o trem seria um grande acontecimento, pois, antes desse evento, mesmo estando a estação de Soledade relativamente próxima ao povoado das Águas Virtuosas, as pessoas tinham que percorrer um longo caminho, em cavalos ou carroças que faziam a partir daquela estação, seguindo por uma estrada ruim que, quando chovia, praticamente impossibilitava o trânsito ou atrasava em muitas horas a sua chegada.

³ PARANHOS, Paulo. *Pelos caminhos de Caxambu*. São Lourenço: Novo Mundo, 2014, p. 228.

⁴ Idem.



Antiga estação da E.F. Minas & Rio, em Cruzeiro – SP

(Fonte: PARANHOS, Paulo. *Revista da ASBRAP*, n. 21, p. 931, 2014)

E essa controvérsia foi dirimida quando vieram à luz os estudos do professor Vasco de Castro Lima, que, em sua obra⁵, mostra que essa alteração do traçado para Cruzeiro foi obtida pela influência do Major Manoel de Freitas Novais, importante líder político da região e proprietário de vastas terras por onde, inclusive, passaria a ferrovia e que seria a gênese da cidade de Cruzeiro.

Em seu trabalho de 1934, comemorativo dos cinquenta anos da Estrada de Ferro Sul de Minas, Vasco Lima afirma que *a Minas & Rio seria uma das vias férreas de mais intenso tráfego do país se a política não lhe houvesse perturbado a diretriz*⁶. Essa linha tinha o objetivo de ligar a Corte ao vasto sertão do Triângulo Mineiro, porém, em seu avanço desagradou aos interesses regionais das principais influências políticas do Sul de Minas, que impediram seu desenvolvimento.

A mudança no traçado da Minas & Rio tinha uma dupla justificativa: como dito anteriormente, a influência do major Manoel de Freitas Novais, residente em uma fazenda na região do atual município de Cruzeiro, cuja amizade com D. Pedro II era de compadrio, conforme assinalado pelo mesmo Vasco de Lima. Assim como ocorria para a concessão da linha e das garantias de juros, o traçado também foi, ao menos em parte, determinado pelos antigos esquemas de relações

⁵ LIMA, Vasco de Castro. *A Estrada de Ferro Sul de Minas*. 1884-1932. São Paulo: Copas, 1934, p. 29,

⁶ Idem.

pessoais e interesses políticos.

A outra justificativa é de que a linha passaria por localidades como Passa Quatro, Capivari, Pouso Alto, Soledade, com ponto terminal em Três Corações. A grande maioria era de localidades que estavam voltadas basicamente para a produção de gêneros de abastecimento interno para o Rio de Janeiro, pois, de acordo com os dados da época, o sul de Minas era, na ocasião, o celeiro do Rio de Janeiro. Ainda que partisse da província de São Paulo, a função de se ligar à Corte para manter e reforçar o sentido dos fluxos comerciais foi, ao menos em grande parte, satisfeito.

E, avaliando-se essas duas linhas de ação – política e econômica – os trilhos da Estrada de Ferro Minas & Rio, posteriormente Rede Sul Mineira, não passaram pelo povoado de São José do Picú, o que seria mais lógico, haja vista a existência ali de um traçado de terra desde meados do século XVIII. Em 1884 a ferrovia foi inaugurada com a presença do imperador D. Pedro II e outros membros da família Real do Brasil.

Novos tempos se iniciaram, com a mudança do eixo de desenvolvimento da antiga estrada do Picú, pela qual os viajantes alcançavam as estâncias hidrominerais, para o entorno da linha férrea recém-implantada. Por essa principal motivação, conferimos que uma boa parte dos comerciantes e dos diversos profissionais que desenvolviam suas atividades em São José do Picú mudaram-se para as margens da ferrovia, fazendo florescer locais como a estação do Capivari, na Barra do Rio Verde, que veio a se tornar, alguns anos mais tarde, a cidade de Itanhandu.

Nasce o Arraial do Rio Verde

Para falarmos do nascimento do Arraial do Rio Verde, anotamos que nos estertores do século XIX o mesmo foi fortemente influenciado pela passagem da ferrovia “Minas & Rio Railway”, com a colocação de uma estação chamada de “Estação do Capivari” junto à barra, onde o rio Passa Quatro desagua no rio Verde, no local onde se desenvolveu a atual cidade de Itanhandu. O magistrado e historiador Heitor Antunes de Souza, através de sua magnífica obra, *Esboço Histórico dos Municípios de Itanhandu e Itamonte*, permitiu-nos descrever o surgimento do arraial do Rio Verde. Mostra com detalhes o rápido crescimento do Arraial do Rio Verde, e de como a ferrovia mudou o eixo do desenvolvimento, levando a um verdadeiro abandono a estrada do Picú, com reflexos imediatos na freguesia, principalmente no arraial de São José do Picú, que foi gradativamente perdendo a sua importância comercial a partir do ano de 1884, quando se iniciou a operação da ferrovia.

As raízes históricas da região da Barra do Rio Verde se confundem com as de Santana do Capivari, cuja freguesia abrangia esse território e onde passava o Caminho Velho de Minas, cuja primeira picada, passando pela garganta do Embaú, foi demarcada por volta do ano de 1701.

Nesses primeiros anos do Caminho Velho, após a estalagem do rio Verde, somente em três ou quatro dias de viagem se encontraria um outro local de apoio para os viajantes. Tratava-se da Boa Vista, situada próxima às bases do Morro do Caxambu, que domina toda a paisagem, considerado um importante marco para os primeiros bandeirantes.

Importante ponto de troca de animais de tração e posto de fiscalização, o Registro do Capivari embora tenha sido criado logo no início do século, mesmo estando situado às margens do Caminho Velho e a pouca distância da estalagem do rio Verde. O mais provável é que nessa época o Caminho Velho ainda era praticamente uma picada e não tinha assumido a importância econômica que viria a ter nos anos seguintes, até entrar em declínio, com a abertura do Caminho Novo, que encurtava bastante o percurso do Rio de Janeiro até a região das minas.

No ano de 1770 o Registro do Capivari é transferido para as imediações da Garganta do Embaú, passando a ser conhecido como Registro da Mantiqueira. Nesse trecho do Caminho Velho, já no ano de 1825, segundo o naturalista Auguste de Saint-Hilaire, não havia povoado digno de menção⁷. A estalagem do rio Verde, muito provavelmente estava localizada onde, em meados do século XVIII, teve início a Fazenda Rio Verde, com a chegada do português Antônio Mendes e sua mulher. A fazenda tinha sua sede onde hoje se localiza a praça principal da cidade de Itanhandu, nas proximidades do rio e às margens do Caminho Velho.

Com o passar do tempo a Fazenda Rio Verde foi dividida e parte dela chegou às mãos da família Caetano, que fundou a Fazenda da Barra, cuja sede estaria localizada também às margens do Caminho Velho, em uma elevação situada a poucos metros do atual hospital da cidade, de onde se podia avistar o encontro dos rios Verde e Passa Quatro.

No limiar do século XIX, a cerca de dois quilômetros do rio Verde, seguindo a estrada no sentido do Capivari, existia uma outra fazenda de propriedade e residência de Custódio Ribeiro Pereira Guimarães, que mais tarde veio a ser conhecido como o “Velho da Chapada”.

A filha caçula do primeiro dono da Fazenda do Rio Verde, de nome Isabel Mendes, da herança paterna que recebeu reservou uma área de 11,5 hectares, denominada de “Quintal”, que deveria incluir a própria sede da fazenda. Com sua morte, deixou essa área para um escravo alforriado, chamado de João Forro,

⁷ SAINT-HILAIRE, Auguste de. *Segunda viagem do Rio de Janeiro a Minas Gerais e a São Paulo*. São Paulo: Editora Nacional, 1932, p. 122. (Brasília, v.5).

que, posteriormente, vendeu-a aos Caetanos, os quais já eram proprietários da Fazenda da Barra.

Essa área de terras, que Isabel Mendes havia partilhado e dividido em glebas muitos anos antes, acabou sendo o exato local onde se construiu a estação da estrada de ferro e se edificou o que é hoje a parte central da cidade de Itanhandu.

Os descendentes dos Caetanos venderam as terras do “Quintal”, parte delas para que a ferrovia “Minas & Rio Railway” construísse a estação da Barra do Capivari, e o restante dos lotes de variados tamanhos em que foi dividida.

A construção da ferrovia chega à região com a colocação dos primeiros trilhos, no ano de 1882, e é inaugurada com a presença do Imperador D. Pedro II, em 14 de junho de 1884, conforme já anotado.

Ao redor da Estação do Capivari começa a nascer o Arraial do Rio Verde. O ano de 1889 marca efetivamente o início do arraial, com a construção de uma pequena capela e uma escola. Em 1897 o Arraial do Rio Verde contava com cerca de 20 casas, uma população de 140 pessoas e uma escola rural estadual, sendo o beneficiamento e comércio do fumo em corda a principal fonte de riqueza, que era beneficiada e exportada para a capital e região.

O arraial se desenvolve e passa a ter importância na política regional. Mesmo ainda pertencendo ao distrito de Capivari, no ano de 1893, elege como vereador, para a Câmara de Pouso Alto, Dario Augusto Guedes, que, com o apoio dos distritos de Virgínia e São José do Picú, tornou-se seu presidente no ano de 1897, respondendo pela administração de todo o município. Já no ano de 1903 o Arraial do Rio Verde contava com 40 casas e uma segunda capela, maior, que substituiu a primitiva.

No dia 15 de julho de 1904, a Câmara de Pouso Alto aprovou a alteração do nome da estação da ferrovia Minas & Rio Railway de Capivari para Itanhandu, nome esse inspirado na tradição indígena que denominava um ribeirão que cortava a cidade. Também o povoado do Rio Verde passou a ser chamado de Itanhandu, embora outros nomes tenham sido lembrados, como: Imbiri, Novo Horizonte, Nova Aurora, Estrela do Sul.

O vocábulo Itanhandu, de origem na raiz tupi, segundo conclusão do próprio Dr. Heitor Antunes de Souza⁸, após profunda pesquisa sobre o tema, pode ser traduzido como “Pedra da Ema”. Ita era como os indígenas se referiam à pedra e Nhandu era o nome que se dava para a ema, compreendendo os antigos habitantes que nhambu e ema eram palavras sinônimas.

Nos anos de 1903, 1907 e 1908, a Câmara Municipal de Pouso Alto toma

⁸ SOUZA, Heitor Antunes de. *Esboço Histórico dos Municípios de Itanhandu e Itamonte*. Snt, 1950, p. 79.

iniciativas no sentido da criação do distrito de Itanhandu, fato que vem a ocorrer no ano de 1911, quando a Lei estadual nº 556, de 30 de agosto daquele ano, criou o distrito de Itanhandu, desmembrando-o de Capivari. Assim, na divisão administrativa referente ao ano de 1911, temos que o município de Pouso Alto era constituído dos distritos de Itanhandu, Capivari e São José do Picú⁹.

Durante o período em que esteve como distrito de Pouso Alto, Itanhandu elegeu vereadores para a Câmara Municipal, e nesse mesmo período, com o apoio dos distritos de Capivari e São José do Picú, Itanhandu comandou a política e administração do município, demonstrando não apenas sua crescente importância econômica, como também o fato de que a própria sede do município, no caso o distrito de Pouso Alto, por total falta de unidade política, não conseguia se impor, colocando o governo municipal sob responsabilidade de um de seus vereadores.

O município de Itanhandu foi criado pela Lei Estadual nº 843, de 7 de setembro de 1923, e seu território foi constituído dos distritos de Itanhandu (sede) e São José do Picú, desmembrados do território de Pouso Alto, além do distrito de Alagoa, desmembrado do território de Aiuruoca. Até a sua emancipação, sempre mantendo a liderança política e administrativa do município, na pessoa de Delfim Pereira Pinho, que, com alianças com os demais distritos de Capivari e São José do Picú, controlava a política no território.

Na obra *Do Itapecú a Itamonte, histórias e memória*, de autoria de Paulo Paranhos e Alexandre Augusto Moreira Santos, podemos verificar que a emancipação trouxe novo ânimo para que um número cada vez maior de pessoas, principalmente comerciantes, procurasse se estabelecer no novo município¹⁰. Ocorreram em seguida as eleições para a primeira Câmara Municipal, sendo eleitos pelo distrito sede o Dr. Olavo Gomes Pinto, que a presidiu, e os vereadores Delfim Pereira Pinho e Dario Augusto Guedes. Para representantes do distrito de São José do Picú foram eleitos Manuel Augusto Pinto, José Bernardes de Oliveira Costa e Lucas da Silva. Para representantes do distrito de Alagoa foram eleitos Aarão Mendes Pinto e Antônio Afonso Chaves.

Durante os sete primeiros anos Itanhandu foi administrada pela Câmara de Vereadores, através de seu presidente. Somente após a vitória da Revolução de 1930 é que foi adotado um novo modelo administrativo, com a eleição de um chefe do executivo, independente da Câmara de Vereadores.

Assim, o primeiro prefeito eleito foi Fernando da Silva Costa, que faleceu durante seu mandato, sendo substituído por Pedro Cunha que completou o

⁹ PARANHOS, Paulo. *Terras Altas da Mantiqueira: caminho do ouro das Minas Gerais*. 2.ed. Rio de Janeiro: Letras & Versos, 2015, p. 113.

¹⁰ PARANHOS, Paulo; SANTOS, Alexandre Augusto Moreira. *Do Itapecú a Itamonte: histórias e memória*. Itanhandu, 2023, p. 251.

período de governo.

No ano de 1938, o distrito de São José do Itamonte, juntamente com o distrito de Alagoa, emancipou-se, formando um novo município, com o distrito sede de Itamonte e o distrito de Alagoa.

No ano de 1939 Itanhandu se tornou sede de comarca, que também incluía o agora município de Itamonte, recentemente emancipado, com o distrito de Alagoa.

Segundo anotado por Pedro Cunha Neto, mesmo perdendo parte do seu território, *Itanhandu continuou com o seu forte processo de desenvolvimento, tendo por base o grande movimento comercial, contando com a contribuição dos municípios vizinhos, que permaneceram dependentes do transporte ferroviário por ainda alguns anos*¹¹.

Esse processo começou a mudar quando uma nova rodovia passou a ser construída, ligando a estrada Rio-São Paulo, desde a cidade de Areias até à estância hidromineral de Caxambu, passando por Itamonte, Santana do Capivari e Pouso Alto.

Uma nova fase de desenvolvimento então se estabeleceu para essas localidades, porém Itanhandu, mesmo fora do eixo da rodovia, não deixou de ter a grande importância que tem no cenário econômico e turístico do sul das Minas Gerais.

Referências

CASTRO, Fulgêncio de. *Guia para uma viagem às águas medicinais de Caxambu, Província de Minas Gerais*. Rio de Janeiro: Tip. Hipólito José Pinto, 1873.

CUNHANETO, Pedro. *Itanhandu era assim*. Itanhandu: Ed. do Autor, 2020.

LIMA, Vasco de Castro. *A Estrada de Ferro Sul de Minas*. 1884-1932. São Paulo: Copas, 1934.

PARANHOS, Paulo. *Pelos caminhos de Caxambu*. São Lourenço: Novo Mundo, 2014.

PARANHOS, Paulo. Ruim, mas vai. *Revista da ASBRAP*, São Paulo, v. 21, p. 923-938, 2014.

¹¹ CUNHANETO, Pedro. *Itanhandu era assim*. Itanhandu: Ed. do Autor, 2020, p. 76.

PARANHOS, Paulo. *Terras Altas da Mantiqueira, caminho do ouro das Minas Gerais*. 2.ed. Rio de Janeiro: Letras & Versos, 2015.

PARANHOS, Paulo; SANTOS, Alexandre Augusto Moreira. *Do Itapeçú a Itamonte: histórias e memória*. Itanhandu, 2023.

SAINT-HILAIRE, Auguste de. *Segunda viagem do Rio de Janeiro a Minas Gerais e a São Paulo*. São Paulo: Editora Nacional, 1932. (Brasiliana, v. 5).

SOUZA, Heitor Antunes de. *Esboço histórico dos municípios de Itanhandu e Itamonte*. Itanhandu: Ed. do Autor, 1950.