

## TREM DE FERRO:

o mito da modernidade no sertão<sup>1</sup>

No período que trataremos aqui, última metade do século XIX e primeira metade do XX, apresentava-se — na perspectiva dos governos, tanto do Império quanto da República, assim como na de boa parte de suas elites — como necessária a constituição de estratégias para a administração da população e o controle do território. A partir do Império, as propostas para a constituição da soberania faziam, em grande parte, referência ao aparelhamento tecnológico do país, através da implantação de infra-estrutura, construindo redes de comunicação e, também, do crescimento dos pólos urbanos e a administração de suas “novas necessidades”, por meio de políticas públicas. Os precários caminhos, feitos através de picadas abertas no mato ou pelos cursos de água, não correspondiam mais à “necessidade” de con-

trole do território e da centralização do poder de forma hegemônica.

Desde o começo da era ferroviária no Brasil, o governo participou ativamente do planejamento e construção da rede ferroviária. No período Regencial, apenas dez anos após a construção da primeira ferrovia na Inglaterra, em 1825, e sete anos antes da Lei Ferroviária francesa de 1842, o padre Diogo Antônio Feijó, então Regente do Império, sancionou a primeira resolução legislativa, autorizando o governo a conceder estradas de ferro mediante certos ônus e privilégios. Esse decreto teve o nº 101 e foi baixado em 31 de outubro de 1835. A Lei Feijó foi a primeira tentativa de criar condições para a construção de ligações, por estrada de ferro, da corte com as capitais das províncias.

A lei foi criada com o objetivo de ligar o Rio de Janeiro às capitais de Minas Gerais, Rio

---

<sup>1</sup> Este artigo é uma síntese da dissertação de Mestrado: Simone Narciso Lessa. *Trem de ferro: do Cosmopolitismo ao Sertão*. Campinas: Departamento de História/IFCH/Unicamp, 1993.

Grande do Sul e Bahia. Entre outras vantagens, estabelecia: privilégio de quarenta anos; isenção de direitos de importação para todas as máquinas durante os cinco primeiros anos; cessão gratuita de terrenos necessários às estradas, se pertencessem ao governo; e o direito de desapropriação no caso de pertencerem a particulares, estabelecendo, ainda, o prazo de oitenta anos para a concessão, findo o qual reverteria ao patrimônio nacional. Só não definia nem delimitava zona privilegiada.<sup>2</sup>

Essa rede de extensão superior a 5.500 quilômetros foi concluída após a 2ª Grande Guerra, com o entroncamento da Estrada de Ferro Central do Brasil com a Viação Férrea Leste Brasileiro, na cidade mineira de Monte Azul.<sup>3</sup> Neste trabalho, buscamos seguir a trajetória da construção do último trecho da rede proposta na Lei Feijó: a *Linha do Centro da Estrada de Ferro Central do Brasil*. Na história da construção da Linha do Centro, que, saindo do Rio de Janeiro em direção a Belo Horizonte, passa pelo sertão de Minas e da Bahia até Salvador, daremos ênfase na chegada da ferrovia à região Norte do Estado de Minas Gerais, sua construção e inaugurações, na primeira metade do século XX.

Seguindo a construção desse trecho da rede ferroviária brasileira que começou, efetivamente, a ser construído no 2º Império, com a criação da Estrada de Ferro Dom Pedro II (na República passou a ser chamada de Estrada de Ferro Central do Brasil), procuramos acompanhar os debates sobre a consolidação do território brasileiro, através da conquista de suas fronteiras internas, fundamentalmente o sertão, na qual a ferrovia aparece como uma mensageira da civilização industrial e urbana. O avanço da ferrovia sobre o sertão

era visto por alguns de seus contemporâneos como uma cruzada “saneadora” da civilização e do progresso, uma luta contra o deserto e seus flagelos (no caso dessa ferrovia, a seca e as doenças tropicais), frutos do isolamento a que estava imposta.

A Linha do Centro da Central do Brasil foi construída ao longo do final do século passado e na primeira metade deste século, com várias interrupções e percalços. Sua história perpassa grande parte da história da implantação da ferrovia no Brasil. Seguindo os debates, interrupções e entusiasmos que gravitaram em torno de sua construção, procuramos explicitar uma parte da história da construção da rede de transporte e comunicação no Brasil e suas implicações sociais. Procuramos cruzar, a partir dos dados coletados, os discursos que aliam a construção de uma rede ferroviária no Brasil com o aparelhamento técnico da sociedade, com a emergência de uma nova forma de percepção do mundo, fundada na aceleração mecânica dos veículos e com o discurso do projeto cosmopolita/civilizador e sua extensão pelo mundo.

Trabalhando com esse trecho específico da ferrovia, pretendemos destacar, nesses discursos, a imagem da ferrovia como aquela que representaria, no cotidiano do interior do país, a nova ordem tecnológica capitalista mundial e o avanço da urbanização em direção ao interior. Buscamos por esses caminhos os sonhos que a ferrovia engendrou. Procedendo à nossa pesquisa, encontramos relações entre o surgimento dessa imagem de ferrovia e o projeto brasileiro de formação do Estado Nacional, questão que se encontrava na ordem do dia, a partir de sua emancipação de

<sup>2</sup> Sobre a Lei Feijó, ver: Vasco de Castro Lima. *A Estrada de Ferro do Sul de Minas 1884 - 1934. Trabalho Histórico-descritivo, organizado pelo secretário de Estrada Vasco de Castro Lima*. São Paulo, COPAG, 1934. p. 12 e 13.

<sup>3</sup> Dados encontrados em: Odilon Nogueira de Matos. *Café e Ferrovia: A Evolução Ferroviária de São Paulo e o Desenvolvimento da Cultura Cafeeira*. São Paulo, Edições do Arquivo do Estado de São Paulo. 1981.p. 49.

Portugal. Para seus contemporâneos, era imprescindível o domínio do território e das fronteiras nacionais (externas e internas), incluindo o sertão, onde seria estabelecida a ligação do Norte com o Sul do país, através da construção de várias ferrovias.

O que se modifica com essa expansão da ferrovia em direção ao campo é a noção tradicional de espaço/tempo, de maneira a estabelecer uma relação contraditória de aniquilação do espaço e do tempo, buscando a instantaneidade e o desaparecimento do espaço; ao mesmo tempo, expande o território sobre o qual se tem acesso e sobre o qual se tem controle e soberania com a anexação de novas áreas territoriais. O espaço/tempo urbanos serão estabelecidos pela velocidade do trânsito.

A além da sujeição e do controle do espaço, homogeneizando-o nos padrões urbanos, promove-se, como já falamos anteriormente, a criação de uma temporalidade standard, com o estabelecimento da hora de Greenwich, rompendo definitivamente com a temporalidade local. Essa será a outra frente de disciplinarização: a criação de um tempo standard, que primeiro surgirá para uniformizar o tempo do transporte ferroviário, se estenderá a toda a sociedade, sendo aplicado em todos os níveis das relações sociais.

Essa standardização se dará primeiro nas cidades, estendendo-se em seguida, por todo o território. Não estaremos mais sujeitos às mudanças da natureza, mas sim ao tempo abstrato mecânico e linear do relógio e do calendário<sup>4</sup>. O tempo standard se caracteriza por ser definido a priori e como uma convenção humana, à revelia das mudanças cíclicas da natureza. A ferrovia tem, como podemos perceber, um papel importante nessa empresa

padronizadora, intervindo em fatores essenciais de organização do cotidiano das pessoas, como a noção de tempo/espaço, dando forma a uma nova relação com o mundo.

A Linha Centro da Central do Brasil participa, também, do processo de urbanização, na medida em que será a primeira via de ligação por terra do Rio de Janeiro e São Paulo com o interior de Minas e Bahia. Sua construção viabilizaria o acesso da administração central a essas regiões, dificultado pelas precárias condições dos meios de comunicação disponíveis. Essa linha se constituiu, posteriormente, num dos principais corredores migratórios do Brasil, facilitando o êxodo dos expropriados da terra, fugitivos da seca e da pobreza do sertão, para os grandes centros urbanos. Através dela, será possível o transporte de produtos de subsistência do sertão para os centros urbanos em crescimento. A ferrovia reforçará o caráter centrífugo da economia com relação ao Rio de Janeiro e São Paulo.

Esse trecho ferroviário era um elemento importante para a consolidação de Belo Horizonte como capital do Estado de Minas Gerais. Através dessa ferrovia, foi feita a ligação da capital com a região Norte do Estado, uma área de influência importante para que a nova capital mineira se constituísse, por volta dos anos 20, como tal. Somente o avanço dessa linha para o Norte fez com que Belo Horizonte se consolidasse como centro econômico, político e administrativo do Estado de Minas Gerais.

Essa ferrovia chama a atenção pelo fato de não ter, a priori, uma relação direta com a principal atividade econômica exportadora da época, o café, ou com qualquer outra. Ela não tem uma justificativa econômica. Ela é uma ferrovia de penetração nos moldes das ferro-

---

<sup>4</sup> Sobre a criação dos calendários e os relógios, ver: Daniel J. Boorstin. *Os Descobridores*. De Como o Homem Procurou Conhecer-se a Si Mesmo e ao Mundo. Rio de Janeiro: Editora Civilização Brasileira, 1989.

vias de longas distâncias, como as transcontinentais Norte-americana e a Noroeste do Brasil. A Linha do Centro, assim como as transcontinentais, não foi construída visando ao lucro comercial, mas sim à conquista de território pelo transporte rápido. Em sua maior parte, foi construída contornando os acidentes geográficos e com o mínimo de obras de arte e terraplenagens. Seu grande inimigo foi, como aquelas construídas na selva brasileira (Madeira-Mamoré), a insalubridade e o flagelo da malária e febre amarela, consumindo seus trabalhadores.

Através dessa história da chegada do trem Ano sertão do Norte de Minas, buscamos mostrar as relações fundadas pelas ferrovias nas pequenas cidades do interior. Uma história que tem pontos em comum com sertões do mundo todo, e de todo o Brasil, sem, contudo, perder suas singularidades locais. São essas cores locais que encontramos na relação do Norte de Minas com a construção da ferrovia, nas festas de inaugurações, no entusiasmo do jornal, nas disputas regionais, etc.

A construção da Linha Centro da Central do Brasil foi relacionada, nos debates que suscitou, com a imagem de ferrovia mensageira do progresso e civilização, ligando-a à saga ferroviária da conquista do espaço em todo o planeta. A Linha do Centro era justificada pelo uso do argumento da defesa nacional. Essa ferrovia era vista como um instrumento de controle interno do território e mesmo como conquista de territórios novos, antes à mercê somente do controle local dos Coronéis e seus jagunços e cangaceiros.

Sendo construída no momento de grandes

conturbações nacionais e internacionais, ela sofrerá com suas vicissitudes. É o caso da I Grande Guerra, que levou a interromper, por alguns anos, sua construção, e da II Guerra, que fez com que a construção da ferrovia, que foi interrompida devido aos acontecimentos de 30 no Brasil, continuasse até o encontro com os trilhos da Leste Brasileiro na divisa com a Bahia. Sobre o cenário brasileiro, nesse momento, escreve Odilon N. de Matos:

A partir de 1850 o meio brasileiro tornou-se bem mais favorável a empreendimentos de natureza tão arrojada. De um lado, porque a situação política do país tornou-se mais estável, com o fortalecimento da ordem pública interna, e de outro, porque a extinção do tráfico de escravos pela Lei Eusébio de Queiroz, daquele ano, deixou livres muitos capitais até então empregados no comércio negreiro, a verdade é que uma nova era de prosperidade abre-se para o país na segunda metade do século, refletindo-se nos mais variados setores da vida nacional, principalmente no desenvolvimento da civilização material.<sup>5</sup>

Encerrada a fase inicial, o período dos ensaios e tentativas, o Brasil se abre para o momento em que “efetivamente” começa a construção de suas linhas férreas. Apesar de a garantia de juros ter sido ressaltada como a condição imprescindível à construção ferroviária no país, é interessante notar que o primeiro trecho construído foi realizado sem que seu realizador, Irineu Evangelista de Souza, o Barão de Mauá, fizesse uso dessa vantagem. Afinal, foi concluída a obra concedida em 1852, visando à ligação do Rio de Janeiro ao vale do Paraíba, e mais tarde a Minas, por um trajeto misto.<sup>6</sup> A 30 de abril de 1854 foi inaugurado o primeiro trecho ferroviário do país, que compreendia pouco mais de quatorze quilômetros. Somente dois anos mais tarde chegaria à raiz da serra.

<sup>5</sup> Odilon N. de Matos. *Op. Cit.* p. 51.

<sup>6</sup> Trajeto da concessão de Mauá em: Odilon N. de Matos. *Op. Cit.*: “por mar, do Rio até o porto Mauá, na baía de Guanabara; por estrada de ferro, de Mauá até a raiz da serra Estrela; por estrada de rodagem, daí até Petrópolis e novamente por estrada de ferro de Petrópolis em diante. Não se cogitava vencer a escarpa do planalto, pois as possibilidades técnicas ainda não o permitiam. Aliás, convém notar que a primeira estrada de montanha, nos Alpes, só foi inaugurada em 1853”. p. 52.

A Estrada de Ferro Dom Pedro II, a primeira a partir do Rio de Janeiro, uma obra nos moldes ingleses e usando a tecnologia mais avançada para vencer a serra do Mar, por uma série de treze túneis (o túnel grande de mais de dois quilômetros), teve seu primeiro trecho inaugurado em 1858. Na presença do Imperador, o engenheiro Cristiano Benedito Ottoni focalizou, pela primeira vez de público e oficialmente, a “necessidade de um plano geral de viação para todo o Império e sua ligação com as artérias da República do Paraguai e da Guiana Francesa”<sup>7</sup>.

Ottoni reforçava, em seu discurso citado acima, as palavras de Mauá na inauguração de 1854, quando, se referindo ao Imperador, disse: “Esta estrada, senhor, não deve parar, e se puder contar com a proteção de vossa majestade, seguramente não parará senão quando tiver assentado a mais espaçosa de suas estações na margem esquerda do rio das velhas”<sup>8</sup>. Ao nos depararmos com essas falas, constatamos que a intenção de construir a linha proposta na Lei Feijó, ligando o Rio ao interior de Minas e provavelmente até a Bahia, continuava nos planos dos construtores e do governo.

Mesmo após terem sido construídos os primeiros trechos das linhas ferroviárias, a incredulidade com relação a seus benefícios acirrava o debate quanto à sua necessidade. Esse debate era reforçado ainda mais pela concorrência criada pela ferrovia com os “antigos meios de transporte”, as tro-

pas e diligências. As vantagens econômicas não eram significativas, nesse primeiro momento, e as resistências às mudanças se acerravam. A ferrovia se mostrava perigosa, cara e descuidada.

Para os literatos do final do século XIX, era preciso mostrar ao “país” as faces do cosmopolitismo para que, empunhando suas bandeiras, o Brasil se inserisse nos novos tempos. Machado de Assis, em *Evolução*, conto de 1884, constitui um dos exemplos da retórica favorável às ferrovias. Machado sugere a seus leitores que “O Brasil é uma criança que engatinha, só começará a andar quando estiver cortado de estradas de ferro”<sup>9</sup>. Opinião já manifestada anteriormente pelo conferencista Afonso Celso, numa palestra sobre exposições industriais feita em 1870: “Cubram-se de estradas de ferro os nossos sertões”, propugnava<sup>10</sup>.

Um importante defensor da ferrovia no Brasil, talvez mais veemente até que os autores acima, foi o republicano Euclides da Cunha. Em seu artigo *Plano de uma Cruzada*, ele falava dos grandes problemas que temos no interior do país por não termos a “definição exata e o domínio franco da grande base física da nossa nacionalidade”<sup>11</sup>. O tema central desse texto é justamente um dos principais problemas atribuídos à região do Norte de Minas e sertão da Bahia: a seca. Euclides chama a atenção dos sulistas para a desertificação. Escreve o autor: “O deserto invoca o deserto”<sup>12</sup>. Ele traça, em seu texto, várias causas e solu-

<sup>7</sup> Tanto a Guiana quanto o Paraguai eram problemáticos para o Império, em termos geopolíticos. Um e outro foram palco de combates neste período. Ministério dos Transportes. *PLANOS DE VIAÇÃO - EVOLUÇÃO HISTÓRICA (1808 - 1973)*. Rio de Janeiro: Ministério dos Transportes, 1974. p. 32.

<sup>8</sup> Odilon N. de Matos. *Op. Cit.* p. 53.

<sup>9</sup> “A EVOLUÇÃO”, in: Machado de Assis. *SEUS TRINTA MELHORES CONTOS*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1987. p. 202. Francisco Foot Hardman. “Engenheiros, Anarquistas e Literatos: Sinais da Modernidade no Brasil”, in: *Sobre o Pré-Modernismo*. Rio de Janeiro: Fundação Casa de Rui Barbosa, 1988. p. 23 e 24.

<sup>10</sup> Afonso Celso Jr. “EXPOSIÇÕES INDUSTRIAIS”, in: *CONFERÊNCIAS POPULARES*. Rio de Janeiro, janeiro de 1876. p. 83. Citado por Francisco Foot Hardman. *Op. Cit.* 1988 p. 27 e 28.

<sup>11</sup> Euclides da Cunha. *Obras Completas. Volume I*. Rio de Janeiro: Companhia José Aguilar Editora, 1966. p.137.

<sup>12</sup> Euclides da Cunha. *Op. Cit.* p. 133.

ções para o “flagelo”. Entre outras soluções, está a construção de ferrovias e telégrafos, assim como poços artesianos e sistemas de irrigação.

Nas primeiras décadas do século XX, Euclides da Cunha, fiel colaborador da política territorial do Barão de Rio Branco, era um dos que estavam empenhados em fazer com que as elites executassem um meio giro sobre seus próprios pés voltando o seu olhar do Atlântico para o interior do país. Numa atitude mais crítica, até mesmo irônica, com relação a ignorância de seus contemporâneos, Euclides faz um alerta para a existência do interior do país, escrevendo:

Alheamo-nos desta terra. Criamos a extravagância de um exílio subjetivo, que dela nos afasta, enquanto vagueamos como sonâmbulos pelo seu seio desconhecido.

Daí, em grande parte, os desfalecimentos da nossa atividade e do nosso espírito. O verdadeiro Brasil nos aterra; trocamos-lo de bom grado pela civilização mirrada que nos acotovela na Rua do Ouvidor; sabemos dos sertões pouco mais além da sua etimologia rebarbativa *desertus*; e, a exemplo dos cartógrafos medievos, ao idealizarem a África portentosa, poderíamos escrever em alguns trechos dos nossos mapas a nossa ignorância e o nosso espanto: *hic habent leones...*<sup>13</sup>

**P**odemos inferir que, para garantir a soberania e o controle administrativo do país, nessa perspectiva representada por Euclides da Cunha, Machado de Assis e outros, se fazia urgente a dominação estratégica e logística das “terras sem lei” do interior do país, através da implantação de um sistema de comunicação que garantisse o controle e vigilância do território.

A questão da “soberania nacional” ganha vulto na República. A partir desse momento, a

atuação do poder central voltou-se, *com primazia*, para a manipulação estabilizadora da opinião pública; o progressivo alongamento do controle centralizador sobre a massa territorial; o desenvolvimento de uma atualização, beneficente e tutelar sobre os grupos urbanos e rurais, capaz de amenizar os conflitos sociais e a ampliação e reforço das forças náuticas e terrestres<sup>14</sup>. São estratégias, com base na “integração nacional”, que têm como objetivo o controle e vigilância do território, a fim de administrá-lo soberanamente e inseri-lo na economia do mercado internacional.

**O** projeto de expansão dos domínios territoriais estava ligado à questão ferroviária desde as primeiras décadas da República. Em 1889, quando foi proclamada a República, tínhamos em tráfego 9.320.887 quilômetros de linhas férreas; e a responsabilidade de juros, provincial e geral, era sobre o capital de 259.093:471\$601. Desde o início do Governo Provisório do Marechal Deodoro da Fonseca, através do Decreto 159, de 15 de janeiro de 1890, foram tomadas providências sobre a organização de um Plano de Viação Federal. Considerações postas pelo Decreto federal ressaltam a necessidade de conquistar as fronteiras internas:

considerando que é imprescindível ponderar em objeto de tanta magnitude as considerações técnicas, estratégicas, e sobretudo econômicas, visando o povoamento e aproveitamento dos territórios até agora completamente despovoados<sup>15</sup>.

Numa tentativa de reforçar o federalismo, esse mesmo Decreto determinava que: “o Governo Federal só poderá decretar a construção de linhas férreas no território de um Estado, quando for necessário ligar ao sistema de viação geral ou a um porto de mar os estabelecimentos militares ou industriais pelo mesmo

<sup>13</sup> Euclides da Cunha. *Op. Cit.* p. 135.

<sup>14</sup> Nicolau Sevcenko. *Literatura como Missão. Tensões Sociais e Criação Cultural na Primeira República*. São Paulo: Ed. Brasiliense, 1985. p. 44.

<sup>15</sup> Ministério dos Transportes. *Op. Cit.* p. 33

governo custeados, e ainda quando tiver de satisfazer interesses fiscais nas fronteiras”.<sup>16</sup> O federalismo, presente na constituição republicana, não impediu, no entanto, que o governo intervisse, cada vez mais, no setor ferroviário, em todos os estados.

A implantação da rede ferroviária no Brasil se procedeu muito lentamente. Em 34 anos de Império, foram estendidos 9.320.887 quilômetros de ferrovias. Em 48 anos de República, da proclamação até a data de 1936, foram construídos 24.200.193 quilômetros. De 1845, inauguração da primeira ferrovia no Brasil, até 1936, período do *boom* ferroviário, haviam construído uma média de 4.088 quilômetros por ano<sup>17</sup>. Ao longo desse período, a política ferroviária brasileira passou por várias fases: a primeira, de expansão um tanto desordenada, mediante concessões a particulares. A segunda, de encampação generalizada pelo governo. A terceira, caracterizada por uma situação mista de encampações e de autonomia administrativa.

O crescimento da cafeicultura em Minas, no século XIX, acentuava as forças centrífugas e reforçava o dilaceramento da província que, como coloca Paul Singer, “se divide cada vez mais profundamente em regiões autônomas, estanques entre si, e que se entrosam com economias circunvizinhas, agrupadas ao redor de pólos de crescimento exteriores a Minas Gerais”<sup>18</sup>. Nesse panorama, Ouro Preto se restringia, cada vez mais, ao papel de sede da administração provincial. A idéia da

mudança da capital aparece, várias vezes, antes de sua concretização.

Por volta da década de 1860, pólos externos de crescimento exerciam influência econômica e cultural sobre as regiões mineiras. Esses pólos incentivavam idéias separatistas presentes em Minas até hoje<sup>19</sup>. Uma certa insatisfação com relação à desagregação econômica e cultural, que se refletia na dificuldade de uma organização política e administrativa do Estado, passou a se expressar na proposta de construção de uma nova capital moderna e planejada. Paul Singer, seguindo um viés econômico de análise dessas questões, escreve:

o separatismo parecia fadado ao sucesso, a menos que se conferisse à economia da província aquela unidade que, só ela, justificaria a existência de uma única administração provincial abrangendo todo o território. (...) No fundo era uma ilusão, embora freqüente e compreensível, a de tomar o efeito por causa e supor que, criado o centro urbano, a economia da província naturalmente convergiria para ele e, deste modo, transformasse a capital política em capital econômica.<sup>20</sup>

Talvez as ilusões, sonhos e imaginações movam tanto as ações sociais e políticas quanto as causas mais pragmáticas. Em 1867, o padre Souza Paraíso apresentou à assembleia provincial de Minas um projeto propondo a mudança da capital para as margens do Rio das Velhas, próximo ao São Francisco. Justificava o projeto aludindo à necessidade de desenvolver o “vasto e fertilíssimo território que se chama Norte”, promovendo o desenvolvimento de zonas marginalizadas, cuja ocupação e valorização não tinha se dado

<sup>16</sup> IDEM.

<sup>17</sup> “DESENVOLVIMENTO DA REDE FERROVIÁRIA BRASILEIRA”, IN: *REVISTA FERROVIÁRIA*. Rio de Janeiro: Associação dos Engenheiros da Estrada de Ferro Central do Brasil, março de 1940. p. 85

<sup>18</sup> Paul Singer. *DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E EVOLUÇÃO URBANA* (análise da evolução econômica de São Paulo, Blumenau, Porto Alegre, Belo Horizonte e Recife). São Paulo: COMPANHIA EDITORA NACIONAL, 1977. p. 213.

<sup>19</sup> “Em represália pela separação do Paraná, 1853, deputados paulistas apresentam à câmara numerosos projetos de desmembramento de Minas Gerais.” Paul Singer. *Op. Cit.* p. 214.

<sup>20</sup> P. Singer. *Op. Cit.* p. 215.

naturalmente<sup>21</sup>. Alegando falta de verbas, o presidente da província vetou o projeto.

O advento da República fez crescer o movimento separatista e o da mudança da capital. O Governador interino Domingos Rocha incumbiu, em 1890, o engenheiro Ferreira Pena de investigar localidades para a construção da nova capital do Estado. Ferreira Pena sugeriu como região capaz de satisfazer o critério de localização próxima ao Rio das Velhas, a povoação de Curral Del Rei, cujo nome fora mudado para Belo Horizonte. Foi, no entanto, somente com a constituição estadual que a decisão definitiva quanto à mudança da capital acabou sendo adotada. A constituição mudava a capital, mas não dizia para onde. Dizia que ela deveria se mudar “para um local que, oferecendo as precisas condições *higiênicas*, se preste à construção de uma grande cidade”<sup>22</sup>. Esse condicionamento às “condições higiênicas” nos mostra como havia, nessa época, um consenso sobre a imagem e as bases materiais sobre as quais uma cidade deveria ser concebida.

**P**ara executar a tarefa de escolha do local, foi designado o engenheiro Aarão Reis, cujo relatório de 16 de junho de 1893 fica entre São João Del Rei e Belo Horizonte. O primeiro, por situar-se estrategicamente entre as duas zonas economicamente mais fortes do Estado. O segundo, por estar nos limites do sertão, supondo-se que a marcha do povoamento tomasse a direção Norte e Oeste, acabaria por se tornar o centro do território habitado de Minas Gerais. Por fim, o relatório concluiu pela região de Curral Del Rei.

A construção da nova Capital foi dada a uma comissão, chefiada por Aarão Reis. Os trabalhos começaram pela construção do ramal fér-

reo que ligaria Belo Horizonte à rede da Central do Brasil. Este ramal tinha como objetivo facilitar o envio de material para as obras de construção da cidade. Em 7 de setembro de 1895, foi inaugurado o ramal de Belo Horizonte. A cidade foi criada como centro estratégico e entroncamento de todas as vias férreas do Estado. Plano somente concluído na década de 30, quando seu prestígio como capital efetivamente se fortaleceu.

**D**enominada *Cidade de Minas* (nome mudado novamente para Belo Horizonte em 1901), foi inaugurada a nova capital em 12 de dezembro de 1897. A construção de Belo Horizonte foi concluída pelo engenheiro Francisco Bicalho, que substituiu Aarão Reis em maio de 1895. Após a inauguração da cidade, a comissão construtora foi dissolvida e a continuação das obras não obedeceu a critérios uniformes e bem-definidos. A cidade foi entregue à sua própria sorte. Nas primeiras décadas, a esperança de que Belo Horizonte, como Capital do Estado, se tornasse o centro da economia mineira se frustrou. Belo Horizonte não representava linhas naturais de trânsito e, portanto, somente aumentaria sua importância comercial quando o território ao Norte do Estado fosse ocupado<sup>23</sup>.

Através do prolongamento da E. F. Central do Brasil, a nova capital foi se transformando numa cidade entroncamento, se ligando no decorrer do século às outras regiões do País e do Estado. Belo Horizonte assume, até os anos 30, ares de capital. Sua imagem de centro irradiador do projeto cosmopolita para Minas e em torno do qual o Estado se conformaria como unidade, ganha força com o prolongamento da Linha Centro em direção ao Norte do Estado. Essa unidade é um tanto precária até hoje, pois, ao longo do tempo,

<sup>21</sup> Abílio Barreto. *BELO HORIZONTE, MEMÓRIA HISTÓRICA E DESCRITIVA*. Belo Horizonte, 1928, vol. I. p. 231.

<sup>22</sup> Paul Singer. *Op. Cit.* p. 217.

<sup>23</sup> P. Singer. *Op. Cit.* p. 219, 220, 221.



mesmo recentemente, durante a constituinte de 1987-88, várias regiões tentaram se separar do Estado, especialmente o Norte e o Triângulo Mineiro.

A transformação de Belo Horizonte em pólo regional tinha, desde o começo, na ferrovia, seu principal instrumento, como coloca o Plano de Viação Férrea do Estado de Minas Gerais de 1908:

Realmente duas características existem que podem concorrer para a criação de uma via de comunicação. Uma característica econômica que é a principal, quando se estabelece a ligação entre os centros de produção e de consumo, e outra característica política, quando se atendem às exigências de ordem administrativa, de distribuição da justiça, da segurança pública, etc. Com este pensamento, procuramos fazer de Belo Horizonte o centro de toda a viação férrea do Estado (característica política), ligando-a a todos os seus pontos extremos, no mesmo tempo que pusemos em comunicação os centros produtores (característica econômica) com os portos de mar mais próximos ou com os centros consumidores.<sup>24</sup>

Em 1908, Belo Horizonte tinha uma população constituída de quase um sexto de funcionários públicos (assalariados) e, estando afastada dos grandes centros supridores, Rio e São Paulo, se torna um mercado de expressão para produtos agropecuários e manufaturados. O surgimento desse mercado consumidor, mais o crescimento do mercado consumidor do Rio e São Paulo, fez com que a exportação de produtos de subsistência, principalmente das regiões que não tinham suas terras ocupadas pelo café, crescesse.

A interligação dos vales do Rio das Velhas e do São Francisco, proporcionada pela *Linha Centro da Estrada de Ferro Central do Brasil*, com os mercados do Centro-Sul, faz de Belo Horizonte um centro de comércio de produtos de subsistência e de redistribuição de merca-

dorias para essas zonas. A ferrovia era vista como um importante instrumento de ampliação do mercado para a produção, à margem do setor exportador, pois propiciava a formação de um mercado de consumo interno no Brasil.

O prolongamento do traçado da Estrada de Ferro Central do Brasil em direção ao alto São Francisco, alcançando Curvelo, em 1904, e Pirapora, às margens do grande rio, em 1910, integrou essa região às mais importantes vias internas de comércio, ou seja, as do sudeste e sul do país. Houve um crescimento da indústria têxtil, como registra Rodolfo Jacó, em 1911:

Onde, porém, se acham os centros mais importantes das manufaturas de tecelagem do Estado é nos municípios vizinhos à Santa Luzia do Rio das Velhas, Sete Lagoas e Curvelo, que, em um trecho apenas, de cento e cinquenta quilômetros ao longo da Estrada de Ferro Central, contam não menos de sete destas fábricas<sup>25</sup>.

O avanço da rede ferroviária para o Norte e Noroeste de Minas propiciou um aumento demográfico verificado entre 1900 e 1920. De 118.052 habitantes, em 1900, a população da região Noroeste de Belo Horizonte, às portas do Sertão, aumentou para 179.858 habitantes. Apesar de podermos considerar pouco significativo esse crescimento de 53%, em relação ao de todo o Estado, (63%), devemos considerar que o crescimento da economia de mercado se dava, então, principalmente no Sul, Sudoeste e Leste de Minas.

O fato de essa região Central e ao Norte de Minas ter podido apresentar um crescimento próximo ao do resto do Estado, após a chegada da ferrovia, sem que produzisse nenhum produto de exportação, indica a importância da

<sup>24</sup> PLANO DE VIAÇÃO FÉRREA DO ESTADO DE MINAS GERAIS. Belo Horizonte: Imprensa Oficial, 1923. p. 3 e 4.

<sup>25</sup> Paul Singer. *Op. Cit.* p. 233. Rodolfo Jacó. *MINAS NO XXº SÉCULO*. Rio de Janeiro: Ed. Gomes & Irmãos e C. Assembléia 32, 1911. p. 273.

estrada de ferro para que sua economia sofresse uma alteração de ritmo próxima ao do resto da economia mineira ligada à produção de café<sup>26</sup>. Esse crescimento não era ignorado na época e reforçava a imagem da ferrovia como portadora do progresso para a região.

Já na República, ficou a linha principal de Serraria a Pirapora, pertencentes à ferrovia Longitudinal, como Linha Centro. Seguindo, a partir de Belo Horizonte, foi inaugurada, em 1910, estabelecendo, além de uma conexão ferroviária com o sul, uma ligação fluvial através do São Francisco, entre Minas e Bahia. Essa ferrovia aparece, como proposta no cenário nacional, no primeiro plano ferroviário, em 1835, a Lei Feijó, da qual já tratamos. O avanço de sua construção seguia em duas direções: uma primeira, que visava levar a ferrovia até Belém do Pará, construindo a Longitudinal. A segunda, que pretendia ligar a Central do Brasil mineira com a rede baiana, a Leste Brasileira, construindo o então chamado Ramal de Montes Claros, seguindo de Corinto até Monte Azul, na Divisa com a Bahia.

A construção dessas linhas seguem, no Estado de Minas, as diretrizes do Plano de Viação do Estado de Minas Gerais, de 1908, e o Plano de Viação Férrea do Estado de Minas Gerais, de 1923. A partir de 1911, foi dada a prioridade para a construção do trecho ligando Pirapora a Belém do Pará. Em 1907, foram feitos os primeiros estudos, sendo o começo das obras em 1913. Em 7 de setembro de 1911, é fixado, em Pirapora, o marco inicial dos estudos definitivos da Pirapora-Belém, a Longitudinal, pelo governo da União, toman-

do a si a responsabilidade por sua construção.

No Relatório da Central do Brasil de 1912, encontramos, sob a autoria de A. G. Paulo Frotin, então diretor da Central, um trecho de defesa, justificando e atribuindo uma significação ao empreendimento de construção da Longitudinal. Ele escreve:

O alto valor estratégico, administrativo e econômico deste prolongamento, que constitui o grande elo das relações entre a Amazônia e o Centro-Sul do Brasil, é indiscutível e quaisquer que sejam os sacrifícios que a União tenha de fazer para realizá-lo serão largamente compensados pela segurança que ele resultará para a defesa nacional e para a exploração de valiosas riquezas naturais, hoje desaproveitadas pela falta de meios de transporte.<sup>27</sup>

Pirapora, no entanto, tinha motivos para ficar mais otimista. Além da presença da estrada às suas portas, e de toda a agitação que vivia como cidade de “ponta de trilho”, a construção de uma ponte sobre o rio São Francisco procurava resolver, a partir de 1911, o problema da travessia do mesmo. O serviço de construção da ponte era lento e, após uma paralisação em 1914, os trabalhos foram retomados em 1923, sob a orientação do engenheiro Demóstenis Rockert. Este engenheiro localizou a nova ponte no início da “Cachoeira de Pirapora”, a pouco mais de um quilômetro de onde havia sido projetada.<sup>28</sup> Inaugurada em 10 de novembro de 1922 foi palco de comemorações do Centenário da Independência<sup>29</sup>.

Durante a comemoração do centenário da Independência, em 7 de setembro de 1922, data prevista para a conclusão da Longitudinal, o presi-

<sup>26</sup> Rodolfo Jacó. *Minas no XXº Século*. Rio de Janeiro: Ed. Gomes & Irmãos e C. Assembléia 32, 1911. p. 26.

<sup>27</sup> *Relatório da Estrada de Ferro Central do Brasil*. Rio de Janeiro, Ministério da Viação e Obras Públicas, 1912. p. viii.

<sup>28</sup> “A ponte de Pirapora sobre o rio São Francisco ficou com a extensão de 696 metros, divididos em 14 vãos de 50 e 35 metros. Foi projetada para via singela 1,60 m, suportando lateralmente passadiços de 1,90 m de largura, para permitir a passagem de pedestres e pequenos veículos.” Eduardo G. David. *127 ANOS DE FERROVIA*. Juiz de Fora: Associação dos Engenheiros da E. F. Central do Brasil, 1985. p. 40.

<sup>29</sup> *RELATÓRIO DA ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO BRASIL*. 1922. p. 67.

dente da República, Epitácio Pessoa, visitou as obras da ponte sobre o rio São Francisco, único trecho efetivamente construído. Dois meses depois, à inauguração solene da Ponte Independência, como passou a se chamar, assinalou o melancólico fim da grande ferrovia dos nossos anelos.<sup>30</sup>

Da estação de Independência, na margem esquerda do São Francisco, a linha deveria prosseguir até Belém, no Pará, numa extensão de 2.547 quilômetros. Passando por Minas, Goiás (parte que hoje pertence a Tocantins), Maranhão e Pará. Esse prolongamento, no entanto, apesar de ter seus estudos praticamente concluídos, foi paralisado e nunca concluído. A decadência da Borracha na amazônia fez com que Pirapora, em 1918, após a 1ª Guerra, visse os interesses começarem a se voltar prioritariamente para a ligação da Linha Centro, por Montes Claros, para a Bahia. Em 1925, seu rebaixamento para ramal foi o golpe fatal para essa ferrovia. A cidade percebeu que, apesar da magnitude da ponte, esta ficaria apenas como um fantasma do poderio cosmopolita, do sonho de “um possível desenvolvimento da cidade”. Apesar de ter reivindicado a continuação da obra com bastante veemência, a ferrovia foi definitivamente paralisada e, assim, continua até hoje.

Em 1911, a Central do Brasil começou a construção do ramal de Montes Claros, buscando a ligação, através de uma linha praticamente pa-

ralela à de Pirapora, com a Leste Brasileira na divisa com a Bahia<sup>31</sup>. A Obra de ligação com a Leste Brasileiro, que começou com os estudos do trecho em 1911, após a paralisação de todas as construções ferroviárias, em 1914, devido à falta de verba e a I Guerra Mundial<sup>32</sup>, foi reiniciada em 1918, ganhando fôlego com a transposição do rio Jequitai em 1922<sup>33</sup>.

Vencidas estas dificuldades (febre amarela, malária, falta de trilhos e equipamentos), em 21 de abril de 1921, foram inauguradas as estações de Joaquim Felício e Catoni, ficando mais 24 quilômetros de leito preparado. Durante 1922, foram entregues ao tráfego duas estações: Bueno do Prado (977,764 km) e Jequitai (989,212 km), representando um novo trecho de cerca de 38 quilômetros de linha, tendo sido atravessado o rio Jequitai, antiga reivindicação da região, cujas margens constituíam um dos grandes óbices ao andamento dos trabalhos de construção, não só pelo grande aterro que exigiram, como também pelo flagelo da endemia palustre, ali singularmente elevado. O assentamento da linha estendeu-se por 28,270 quilômetros, atingindo-se o quilômetro 1.000 até onde podia circular o trem de lastro. A locação foi feita do quilômetro 1.010 ao 1.046 (cidade de Bocaiúva), prosseguindo posteriormente para Montes Claros, no quilômetro 1118.

<sup>30</sup> Fundação Oswaldo Cruz/ Casa de O. Cruz. *A Ciência a Caminho da Roça: Imagens das Expedições Científicas do Instituto Oswaldo Cruz ao Interior do Brasil entre 1911 e 1913*. RJ, FOCRUZ/Casa de Oswaldo Cruz, 1991. p. 18.

<sup>31</sup> RELATÓRIO DA ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO BRASIL. 1910 e 1911.

<sup>32</sup> RELATÓRIO DA ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO BRASIL. Rio de Janeiro, Estrada de Ferro Central do Brasil, 1926. p. 344 e 345. “Havendo em 1913, o Congresso Nacional negado os créditos necessários à construção dos ramais e prolongamentos em andamento, poucos foram os serviços concluídos e que prosseguiram no decorrer do ano. Estando alguns destes ramais em conclusão, os pagamentos ao pessoal operário muito atrasados, e os empreiteiros e tarefeiros sem recursos, continuaram os serviços de alguns, pela impossibilidade imediata da dispensa dos trabalhadores, e, de outros, pela existência de condições tais que permitiriam ações judiciais contra a Estrada. Em virtude dos avisos nº 3, de 17 de janeiro de 1914, do Ministério da Viação e Obras Públicas, determinando a suspensão das obras referentes aos prolongamentos e ramais, por falta de verba, e do nº 5, também da mesma data, para mandar proceder à medição rigorosa dos trabalhos. (...) Sobreviera a guerra européia, criando as maiores dificuldades ao prosseguimento de serviços ferroviários e a linha inaugurada até Buenópolis ficou paralisada até agosto de 1918, quando, pelo crédito aberto pelo decreto nº 12.929, de 20 de março, iniciava-se a locação no trecho abandonado de Buenópolis a Bocaiúva e reiniciava o preparo do leito.”

<sup>33</sup> RELATÓRIO ANUAL DA ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO BRASIL. Rio de Janeiro: Estrada de Ferro Central do Brasil, 1924. p. 266 e 267.

A rápida evolução dos trilhos fez com que a boca do Sertão passasse de uma localidade a outra. É o caso de Buenópolis, inaugurada em 1914, na encruzilhada entre a Linha Centro (rumo à Pirapora, noroeste) e o ramal de Montes Claros ao Norte. Integrou-se, dessa forma, a pecuária desta região ao mercado dos centros exportadores, estabelecendo, assim, uma relação mais próxima com os grandes centros urbanos do país. O crescimento do mercado belo-horizontino e a continuação da construção da ferrovia rumo ao Norte do Estado faz com que várias cidades passem pela experiência de serem “boca de sertão”, ou ponta de linha, por algum tempo.

À medida que a ferrovia chegava às cidades, principalmente aquelas de “ponta de trilho”, abria o seu mercado de consumo e a sua imaginação para o cosmopolitismo e seu mundo de imagens. Elas iam se desenvolvendo e expandindo o mercado para as regiões próximas, ainda não servidas pela ferrovia. Esses são acontecimentos comuns em expansões ferroviárias por toda a parte, observa Pierre Monbeig, em seu trabalho sobre a Noroeste do Brasil, que vale, também, para o caso do Norte de Minas:

a progressão dos trilhos segue de perto, mas apenas segue os homens e o desbravamento. A via férrea progride aos saltos, tendo por ponto terminal, durante três ou quatro anos, um centro urbano importante, uma boca de sertão; durante este período forma-se mais para diante um novo foco de densidade, nasce e se desenvolve uma pequena cidade pioneira que, de chofre recebe como que uma chicotada: os terrenos valorizam-se, desenvolve-se o comércio e todos os dias chegam novos desbravadores. A antiga ponta dos trilhos, ao contrário, perde sua atividade, torna-se centro administrativo e escolar, aparecem algumas fábricas, a estação desdobra-se em oficina de conserto; tudo sossega e toma um aspecto provinciano. A boca do Sertão está mais adiante.<sup>34</sup>

Em 1925, Montes Claros passa de ramal à Linha Centro da Estrada de Ferro Central do Brasil; em detrimento de Pirapora, ela se torna “boca do sertão”, apesar de a linha acabar em Pirapora. A interrupção do prolongamento até Belém do Pará faz com que Pirapora e as cidades ao longo desse traçado percam com a queda do volume de negócios que seriam proporcionados pela construção do prolongamento até Belém do Pará. Portanto, apesar de “boca do sertão”, Pirapora, assim como aconteceu a várias cidades nas mesmas circunstâncias, fica paralisada como um reflexo da própria paralisação da ferrovia<sup>35</sup>.

Na história de Montes Claros, existem muitas passagens que remetem aos anseios da elite local e suas tentativas para conseguir passar de ramal para linha Centro da E. F. Central do Brasil. Nas justificativas, encontramos muitas referências a uma posição estratégica da cidade como um entroncamento de vias de comunicação, posição também reivindicada por Pirapora. Para seus habitantes, Montes Claros surgiria no horizonte como uma cidade vitoriosa, na medida que ganhasse a corrida por esses novos mercados, que se abririam com o prolongamento da ferrovia para o Norte de Minas e a Bahia. A cidade passaria, assim, na visão desses homens, definitivamente, a pólo regional, “boca do Sertão”. Fornecedor de produtos de subsistência, principalmente os pecuários e o salitre, passaria a ser, também, entreposto comercial dos artefatos industriais trazidos pela ferrovia.

Montes Claros, desde as últimas décadas do século XIX, apesar de estar imersa no tempo dos tropeiros e carroças, passava, aos poucos, a conviver com muitos elementos e artefatos da modernidade cosmopolita emergente no mundo. A fá-

<sup>34</sup> Pierre Monbeig, *ENSAIOS DE GEOGRAFIA HUMANA BRASILEIRA*. São Paulo: Martins, 1940.

<sup>35</sup> É o caso das cidades localizadas às margens da Minas-Bahia, que faria a ligação do sertão de Minas com o porto de Caravelas, no Sul da Bahia, e nunca foi concluído.

brica de tecidos Cedro Madureira e sua moderna produção têxtil, com máquinas importadas dos Estados Unidos da América. A Gazeta do Norte, seu jornal de maior circulação, já continha as modernas características dos jornais das grandes cidades: fotos, charges, anúncios com desenhos, a novela em folhetim. O cinema, no final da primeira década do século XX, também, se fazia anunciar pelas páginas da Gazeta, com seus seriados acompanhados nas matinês.

Montes Claros era uma típica cidade oligárquica, coronelista, dividida entre duas facções do Partido Republicano, encabeçadas por seus representantes no Congresso Nacional, os deputados federais Honorato Alves e Camilo Prates. Havia a cidade de cima e a cidade de baixo, como demarcação territorial que deu margem a sérias batalhas campais. O acirramento de ânimos, algumas vezes, eclodia em conflitos com graves conseqüências. Tudo era dividido dicotomicamente.

A facção honoratista era chamada de “Pelados”, e a camilista, de “Estrepes”. Como coloca Milene A. C. Maurício, “Duas bandas de música – A Euterpe e a União Operária, donde saíramos apelidados de “Estrepes” e “Pelados” – animavam os dois grupos adversários”<sup>36</sup>. Os “Estrepes” mandavam nas ruas de baixo, e faziam parte do grupo da família Prates e seus correligionários. Nas ruas de cima, mandavam os “Pelados”. Grupo composto pela família Alves e seus correligionários.<sup>37</sup>

Em meio a essas disputas, a cidade passou, aos poucos, a conviver com o século XX, como vínhamos demonstrando. Em 1920, chega o primeiro automóvel – um caminhão que causou grande tumulto e muito susto na

cidade. Veio rodando de Buenópolis, ponto terminal da Central do Brasil na época, não se sabe como, pois as estradas eram inexistentes, “picadas” abertas pelas tropas. Várias estradas foram planejadas com a intenção de ligar a cidade até o ponto terminal da Central do Brasil (Várzea da Palma, em 1908, depois Bocaiúva, entre 1924 e 1926), mas nenhuma construída até a década de 40. O telégrafo, que já existia desde 22 de outubro de 1892, somente avançou sua rede para o interior do sertão com a construção da ferrovia.

Em 20, a grande vedete era a ferrovia. Por essa época, só se falava na tal Maria-Fumaça. “O progresso está chagando!” E, com ele, o ritmo rápido e assustador para aquela gente acostumada ao tropeiro e sua “madrinha” anunciando as novidades. No Sertão do Norte de Minas, muitas festas e inaugurações marcaram a construção do Ramal de Montes Claros, contando, inclusive, com a presença do Ministro da Viação e uma comitiva de notáveis. As festas de 24 contavam com a presença do Ministro da Viação, Francisco Sá, e a comitiva era composta de personalidades da política estadual. Essa visita de 1924 foi fundamental para definir por onde passaria a estrada. Referendou-se, em 1924, no momento das inaugurações da estação de Bocaiúva e da visita do Ministro da Viação a Montes Claros, o destino das ferrovias no Norte de Minas, priorizando a ligação com a Leste Brasileiro.

A vinda do Ministro toma conta da cidade desde o começo do ano. A Câmara votou créditos especiais para que se realizasse uma “digna” recepção oficial. Donativos foram angariados dos cidadãos. “É assunto do dia”, escreveu Jair de Oliveira,

no cinema, nos cafés, nas farmácias, onde haja

<sup>36</sup> Milene A. C. Maurício. *Emboscada de Bugres*. BH, Imprensa Oficial, 1986. p. 24 e 25. *Entrevistas com Petronílio Narciso e Maria do Rosário Sousa Lima Narciso* (testemunho), 4 de maio de 1985.

<sup>37</sup> Famílias que compunham as duas facções, os “Estrepes” – os Prates, os Chaves, os Teixeiras, os Dias, os Frois, os Figueireidos, os Soutos, os Mendonças, os Freitas, os Abreus, os Costas, os Durães, os Soares, os Guimarães; os “Pelados” – os Alves, os Ribeiros, os Versianis, os Mirandas, os Maurícios, os Valles, os Sarmentos, os Peres, os Vellosos, os Câmaras, os Dos Anjos, os Salgados. Milene A. C. Maurício. *Op. Cit.* p. 25

gente e se converse, só se ouve esta palestra: a vinda do Ministro! Em frente às vitrines, que deitam jorros de luz para as calçadas, param bandos de senhorinhas discutindo enfeites. Forasteiros de todos os cantos atulham as pensões, alugam casas, procuram cômodos. A cidade vibra. No dia 8 de junho entrava na cidade uma caravana de automóveis guiados pelo bellissimo Pacard ministerial<sup>38</sup>.

**F**oram organizadas várias comemorações. A primeira, envolvendo a comunidade, era na rua. A cidade sertaneja ganha formas irreais de “urbis idílica”, festiva. A *Gazeta do Norte* descreve as festividades em detalhes:

Durante toda a tarde foi imenso o movimento pelas ruas centrais da cidade, cuja iluminação foi aumentada, apresentando magnífico aspecto. (...) Desde as seis horas começou a fluir para a praça Dr. Chaves uma grande massa que se agrupava para ir cumprimentar seu ilustre visitante e seus companheiros de jornada. Dentro em pouco ali se achava um numerosíssimo grupo de operários que iam tomar parte na passeata, seguindo todos para a outra praça, Dr. Carlos, onde se organizou o préstito depois de distribuídas aos presentes centenas de lanternas ‘venezianas’ seguindo-se a grande ‘Marche aux Flambeaux’, tendo à frente a Euterpe Montes-clarense, sob vivas aclamações a nossos ilustres visitantes, aos governos do Estado e da República, aos seus mais eminentes membros e ainda a muitos outros da política do Estado e do Município.<sup>39</sup>

Momento, aparentemente, de somenos importância, sobre as festas de 1924 foi dada uma ênfase muito grande pelo jornal. Nossa estranheza aumentará, se levarmos em conta que, em 1924, o trecho até Montes Claros era apenas um ramal, estando a Linha Centro da Estrada de Ferro Central do Brasil passando por Pirapora. Mais interessante ainda foi o fato de que, a partir de 1º de janeiro de 1925 (alguns meses após a visita do ministro a Montes Claros), por determinação do novo ministro da viação Vitor Konder, o trecho da linha

Corinto/Pirapora, antes leito principal desta ferrovia Longitudinal, passou a ramal de Pirapora, ficando como Linha Centro o antigo ramal de Montes Claros.<sup>40</sup>

**A**pós a visita do ministro a Montes Claros, começa o que se poderia chamar de “o noivado da cidade com a ferrovia”. Havia uma grande expectativa com relação à chegada da ferrovia, pelas mudanças consideradas pelos montes-clarenses como “previsíveis”, e que, como desejavam, alterariam todos os aspectos da vida da cidade e da região. Já falamos, por exemplo, da expectativa com relação à implantação do sistema de água encanada. O prolongamento das linhas do telégrafo também era esperado. Mais marcante, ainda, foi o discurso ansioso com relação às mudanças que “começavam a surgir” antes mesmo que o trem chagasse. Veremos que, possivelmente, a expectativa era a própria geradora das mudanças.

Dois anos de debates e expectativa se seguiram. Toda a comunicação que antes era feita por Pirapora, às margens do São Francisco, onde primordialmente passava a Linha Centro da Central do Brasil, passou a ser feita por Bocaiúva, no ramal de Montes Claros. Satisfazendo às determinações do governo, prosseguiu-se com notável incremento nos trabalhos, nos anos de 1925 e 1926, vencendo um trecho de construção muito pesada de 72 quilômetros de extensão, que vai de Bocaiúva a Montes Claros. Um trecho acidentado com difíceis obstáculos geográficos.<sup>41</sup>

Para seus contemporâneos, as inaugurações eram um acontecimento fundador de novas relações culturais com o cosmopolitismo. O trem de ferro surgia como um vetor que aponta para a tendência da transformação da sociedade; a inauguração se mostrava, em função dessa

<sup>38</sup> *Gazeta do Norte*. 14 de junho de 1924. p. 1

<sup>39</sup> *Gazeta do Norte*. 14/06/1924. p. 2

<sup>40</sup> RELATÓRIO ANUAL DA ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO BRASIL. 1925. p. 67.

<sup>41</sup> RELATÓRIO DA ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO BRASIL. Op. Cit. 1926. p. 347.

expectativa que suscitava, um momento revelador. Esse momento de abertura das portas da cidade para o mundo cosmopolita era visto como um divisor de águas para as culturas locais.

A primeira de setembro de 1926, inaugurou-se a Estrada de Ferro Central do Brasil em Montes Claros. O neoclassicismo das luzes, a pompa, o cinema ao ar livre, preconizavam o horizonte técnico, a concepção de civilização, expressa pela elite sertaneja na organização das festividades. As novas relações sociais pautadas pelo mundo da imagem do cinema e pelo mundo cinemático da janela do veículo colocavam o trem como o mensageiro do progresso.

Essa expectativa era geral na região. Para a região, era tamanha a espera por transformações na vida local com a chegada da ferrovia que, no período que antecedeu a sua chegada a Montes Claros, a *Gazeta do Norte*, principal jornal da região, enchia suas páginas com textos empolgados, como esse verso escrito por Polidório Figueira, em 1924:

Automóveis coleiam para o Norte / Sem respeito, sequer, ao contraforte da Serra do Espinhaço...  
a máquina apita / E os grandes chapadões do Norte agita.

Agora sim a terra sertaneja / nova seiva de vida, já poreja/ e da locomotiva o grito acode / do passado o torpor bate e sacode.<sup>42</sup>

As inaugurações de 1926 eram notícia de jornal:

O Ministro da Viação Francisco Sá, partindo de Bocaiúva com sua comitiva em trem oficial, inaugura sucessivamente as estações de Engenheiro Dolabela, no quilômetro 1.075; Juramento, no quilômetro 1.088; e Antônio Olynto, no quilômetro 1.107; chegando ao final dos 72 quilômetros do percurso de

Bocaiúva a Montes Claros, isto é, até a estação desta última cidade, às 17 horas e 10 minutos.<sup>43</sup>

Em Montes Claros, a única diferença do espetáculo anterior, da visita do ministro, em 1924, era o novo espetáculo da técnica, a maria-fumaça, a grande vedete da inauguração.

Em 1930, as obras da ferrovia foram paralisadas, começa, também, a se formar, nesse momento, um movimento pressionando para que se desse prosseguimento à construção. O ideal para a época, como coloca Nelson de Senna, em 1928, era promover a integração e segurança do território Nacional. Escreve o autor:

Quando estiverem concluídas todas as ligações planejadas para as linhas federais do Norte de Minas e do Sul da Bahia poder-se-ia fazer, pelo interior do país, em trem de ferro, todo o longo trajeto do circuito Rio de Janeiro - Bahia com estas etapas: pela Central do Brasil, 1.046 km, Rio a Bocaiúva (já em construção) e 310 km de Bocaiúva até Boa Vista do Tremedal (parte já em construção até Montes Claros, no km 1.112); pela ligação de Tremedal [hoje Monte Azul] a Machado Portella, 559 km (já na rede Bahiana), de Machado Portella a Sítio Novo 96 km (em tráfego), de Sítio Novo a Bonfim 34 km (em construção); de Bonfim a Juazeiro, passando por Alagoinha, até a Capital da Bahia; e dali por mar até a Capital Federal.<sup>44</sup>

Em 1957, a era fordista e a supremacia do automóvel e das montadoras transnacionais mudam o eixo logístico brasileiro iniciado pela criação da Rede Ferroviária Federal - RFFSA. O trem de passageiro, sempre deficitário, dá lugar à carga no que ainda restará de nossas ferrovias. O trem de passageiros do sertão resiste. Em 1996, a RFFSA foi privatizada. Em 3 de setembro de 1996, o trem levou o sertanejo, pela última vez, pelo sertão norte mineiro. Fez sua última viagem pelo sertão.<sup>45</sup>

<sup>42</sup> Polidório Figueira. Poema, in: Paula, Hermes. *Montes Claros, Sua História, Sua Gente, Seus Costumes*. RJ, IBGE, 1957. p. 38

<sup>43</sup> *Gazeta do Norte*. 1 de setembro de 1924. p. 1.

<sup>44</sup> Nelson de Senna. Discurso pronunciado na câmara dos deputados, a 03 de outubro de 1928, in: *Revista do Arquivo Público Mineiro Ano XXI*. Belo Horizonte, Imprensa Oficial, 1930. p. 332 e 333.

<sup>45</sup> Sandra Reis. *História e Memória: Os Impactos da Ferrovia em Montes Claros*. Montes Claros: Monografia do Departamento de História da Unimontes, 2005. p.47.



Aspecto da linha férrea na zona urbana de Montes Claros - MG



Recordações: desembarque de passageiros do saudoso “trem baiano”