

## ESTRADA DE FERRO MONTES CLAROS: O PROJETO DE MODERNIDADE QUE NÃO SE EFETIVOU

*Luciano Pereira da Silva*<sup>1</sup>  
*Rogério Othon Teixeira Alves*<sup>2</sup>

**RESUMO:** O objetivo desse trabalho foi discutir a chegada da estrada de ferro como um possível agente de progresso para o Brasil do século XIX, especificamente para a cidade de Montes Claros-MG. A estrada férrea tratada foi a Estrada de Ferro Montes Claros, que foi projetada para ser construída ainda nos tempos do Brasil Império. Para isso, foram pesquisadas obras de autores memorialistas locais que descreveram a cidade quando era atendida somente pelos tropeiros e a expectativa existente para a chegada dos trilhos de uma estrada de ferro. Em seguida, foram examinados, principalmente, periódicos das décadas de 1870/80/90, do Rio de Janeiro, de Ouro Preto, de Recife e de São Paulo, acessados no arquivo digital da Biblioteca Nacional. O projeto da estrada de ferro recebeu diversos encaminhamentos, inclusive financeiros, como muitas estradas férreas brasileiras do século XIX, porém, nos anos posteriores à Proclamação da República, as notícias arrefeceram-se, até extinguirem-se e o projeto da estrada findar-se.

**PALAVRAS-CHAVE:** modernidade; estrada de ferro; Montes Claros.

**RESUMEN:** El objetivo de este trabajo fue discutir la llegada de la carretera de hierro como un posible agente de progreso para el Brasil del siglo XIX, específicamente para la ciudad de Montes Claros-MG. La carretera de hierro tratada fue la Carretera de Hierro Montes Claros, que fue diseñada para ser construida aún en los tiempos del Brasil Imperio. Para ello, se investigaron obras de autores memorialistas locales que describieron la ciudad cuando era atendida solamente por los arrieros y la expectativa existente para la llegada de los rieles de una carretera de hierro. En seguida, fueron examinados, principalmente, periódicos de las décadas de 1870/80/90, de lo Rio de Janeiro, de Ouro Preto, de Recife y de São Paulo, accedidos en el archivo digital de la Biblioteca Nacional. El proyecto de la carretera de hierro recibió diversos encaminamientos, incluso financieros, como muchas carreteras de hierro brasileñas del siglo XIX, pero, en los años posteriores a la Proclamación de la República, las noticias se enfriaron, hasta que se extinguen y el proyecto de la carretera se termina.

**PALABRAS CLAVE:** modernidad; carretera de hierro; Montes Claros.

### Introdução

A cidade de Montes Claros, localizada no Norte de Minas Gerais, faz parte de uma região descrita como sertaneja e convive, historicamente, com as

---

<sup>1</sup>Doutor em Educação pela Universidade Federal de Minas Gerais – UFMG; professor do curso de Educação Física e do Programa de Pós-graduação Interdisciplinar em Estudos do Lazer da UFMG.

<sup>2</sup>Mestre e doutorando em Estudos do Lazer pela Universidade Federal de Minas Gerais – UFMG; professor do Departamento de Educação Física e do Desporto da Universidade Estadual de Montes Claros – UNIMONTES e coordenador do *Ludens* - Laboratório de Estudo, Pesquisa e Extensão do Lazer.

dificuldades inerentes ao clima assemelhado ao semiárido nordestino, com o isolamento geográfico e os desmandos políticos de características coronelistas. Ao longo do tempo, para se entender a fundação e o desenvolvimento econômico desta cidade, é necessário observar que a sua origem e desenvolvimento “[...] se definem em torno do abastecimento interno, tendo como função o fornecimento de produtos agropecuários para a região e outras partes do país” (OLIVEIRA, 2000, p.28).

Por estar localizada numa região fronteira, incrustada entre o centro minerador polarizado pela cidade de Diamantina (estado de Minas Gerais) e o nordeste brasileiro (estado da Bahia), “[...] a sua economia consolidou-se ainda pelos reflexos da atividade comercial, originada a partir da atividade mineradora, porém tendo como suporte a agricultura de subsistência e a pecuária extensiva, até o século XIX” (SANTOS, 2009, p.3). Em meio às dificuldades locais peculiares, instituiu-se historicamente como a principal referência de cidade na região.

Como na maioria das cidades brasileiras, parte da população de Montes Claros almejou o progresso e a civilidade que eram propagados nos Oitocentos. Porém, possivelmente devido a sua localização interiorana, as transformações ocasionadas pela tal modernidade era um desejo vagaroso e distante das suas possibilidades, ainda no decorrer do século XIX.

Apesar de consolidada no Norte de Minas, segundo Pereira (2001, p.3), Montes Claros esteve arraigada à pobreza e ao coronelismo político, “[...] uma relação de dependência que se manifesta através de favores e se perpetua por meio de compromissos que mantêm a dominação política das elites econômicas sobre a população”. Neste cenário de forças desiguais, entre as elites políticas dominantes e os menos privilegiados da cidade, o progresso e a civilidade, que provavelmente a ferrovia traria para Montes Claros, parecia ter o poder de tirar a cidade de certo isolamento e atraso.

Para se conjecturar, durante o século XIX e início do século XX, o panorama político norte-mineiro era desolador. Segundo Figueiredo (2010):

O norte de Minas, lugar distante, pobre e relativamente isolado, se tornou para muitos um típico exemplo de terra de coronéis. De fato, as condições socioeconômicas do sertão mineiro, desde a sua ocupação até pelo menos o final da década de 1920, sempre apresentaram

índices inferiores às áreas mais prósperas do estado. Isto é, em termos econômicos, a área se manteve predominantemente associada as atividades primárias de caráter agro-pecuário (FIGUEIREDO, 2010, p.161).

“As ferrovias surgiram no Brasil no período em que uma exigência para o alcance do seu ‘progresso’ era a existência de meios de circulação eficientes sendo as estradas de ferro um dos símbolos desse novo momento de modernização (SANTOS, 2012, p.2). É possível, então, constatar a importância da estrada de ferro como elemento supostamente promovedor de progresso e com poder para civilizar e modernizar as regiões que ela atendesse. Desta forma, ter a estrada de ferro poderia ser o elo que faltava para se deixar o passado atrasado e alcançar o mundo moderno, tornando-se o desejo de qualquer localidade brasileira do século XIX.

A partir do entendimento da ferrovia como marco da modernidade, um dos objetivos deste trabalho foi discutir a chegada da estrada de ferro como um possível agente de progresso para o Brasil do século XIX, especificamente para Montes Claros: Se por muito tempo o interior do país foi abastecido pelo comércio dos tropeiros, como seria esta transição forçada – “do caixeiro viajante para o maquinista” –, após a chegada da locomotiva?

Como é sabido na literatura histórica, a estação da Estrada de Ferro Central do Brasil foi inaugurada em Montes Claros no ano de 1926. Este acontecimento, para o extinto jornal *Gazeta do Norte*, foi “O maior dia de Montes Claros”<sup>3</sup>, obra que ligaria a cidade aos centros mais civilizados do país e a impulsionaria ao progresso. Se durante anos estiveram dependentes dos tropeiros, viajantes responsáveis pelas trocas comerciais da região, poderiam com a ferrovia se interligarem com cidades mais adiantadas. “Acreditava-se que a simples chegada dos trilhos à região a integraria, definitivamente, na rota dos grandes mercados nacionais do sul e do norte” (FIGUEIREDO, 2010, p.98).

Entretanto, a estrada férrea a ser tratada neste trabalho não será a de 1926, mas a Estrada de Ferro Montes Claros, que foi projetada para ser construída ainda nos tempos do Brasil Império e que pouco se dissertou sobre ela.

---

<sup>3</sup> *Gazeta do Norte*. Quarta-feira, 8 de setembro de 1926, p.1.

A Estrada de Ferro Montes Claros não foi efetivada. Contudo, mais do que o exercício de se discutir como seria a cidade e a região se esta estrada tivesse sido construída no século XIX, deparamo-nos com uma ideia já bem desenvolvida, ao observarmos as notícias veiculadas pelos jornais do Rio de Janeiro sobre o empreendimento no distante Norte de Minas Gerais.

Além disso, quase não se nota na literatura histórica da região de Montes Claros alusões ao projeto que poderia ter revolucionado a rotina de muitos sertanejos. Esta foi a maior provocação: como um projeto inédito na região, de tão alto valor financeiro, com o poder de fazer progredir e civilizar um rincão isolado do país, era praticamente inexistente nos documentos históricos da cidade?

Para responder aos questionamentos, como estratégia metodológica, foram verificadas as informações contidas em obras de autores memorialistas locais que descreveram a cidade, quando era atendida somente pelos tropeiros, e a expectativa existente para a chegada dos trilhos de uma estrada de ferro. Os memorialistas consultados: Antônio Augusto Velloso (1897), José Pedro Xavier da Veiga (1897), Nelson Coelho de Senna (1906), Urbino de Sousa Vianna (1916), Nelson Vianna (1956, 1972), Hermes de Paula (1957), Henrique de Oliva Brasil (1983), Ruth Tupinambá Graça (1986) e Yvonne Silveira; Zezé Colares (1999), de alguma forma, citam a aludida Estrada de Ferro Montes Claros, porém, trazem poucas informações sobre o fato, quase vestígios, como se o projeto tivesse sido algo pequeno ou abortado prematuramente.

Para a confecção do texto, a partir dos indícios apontados pelos memorialistas, foram encontrados e acessados eletronicamente periódicos das décadas de 1870/80 e 90 na Biblioteca Nacional<sup>4</sup>, principalmente do Rio de Janeiro (*Gazeta de Notícias, Jornal do Commercio, Revista de Engenharia*); de Ouro Preto-MG (*O Arauto de Minas, Província de Minas*); de Recife-PE (*Jornal do Commercio*) e de São Paulo (*Correio Paulistano*). Ao analisarmos as fontes, foi possível compreender que a ideia da estrada de ferro foi arquitetada e recebeu diversos encaminhamentos, inclusive financeiros, como muitas

---

<sup>4</sup> Disponível em: <<http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>>.

estradas férreas brasileiras do século XIX. Porém, nos anos posteriores à Proclamação da República, as notícias arrefeceram-se, até extinguirem-se.

Enfim, construir a história da malograda Estrada de Ferro Montes Claros, num contexto de dependência dos tropeiros comerciantes e efervescência ferroviária no Brasil da segunda metade século XIX, tornou-se o intuito principal deste artigo.

### **A modernidade que chegava pela ferrovia**

O símbolo do advento da modernidade nas cidades brasileiras do século XIX eram as estradas de ferro, “[...] cujas estruturas alteraram profundamente o meio em que viviam os homens, suas sensações e percepções sobre a realidade que os cercava” (POZZER, 2015, p.164). Ao passo que uma localidade se ligava às outras por uma estrada de ferro, a rotina era sensivelmente modificada, pois a locomotiva diminuía significativamente o tempo do transporte entre uma cidade e outra.

As ferrovias resolveram um problema crucial da humanidade no século XIX: a falta de meios de transporte e comunicação rápidos e eficientes. O trem de ferro substituiu as carruagens e as trapas nos longos percursos e revolucionou o transporte de carga e passageiro na *Era Moderna*. Em 1814, surgiu a primeira locomotiva a vapor, a Blucher, fabricada pelo inglês George Stepheson. Em 1830, inaugurava-se na Inglaterra a primeira estrada de ferro, ligando Liverpool e Manchester. No mesmo ano os Estados Unidos entravam para era ferroviária, ao implantar uma linha de ferro entre Charleston e Hamburg, na Carolina do Sul. A invenção do trem de ferro e a expansão das ferrovias pelo mundo representaram o próprio triunfo do homem pela tecnologia (BORGES, 2011, p.27).

Estar ligada via rede ferroviária constituía-se num diferencial que alçava uma cidade a um novo plano de importância, pois o contato tornava-se mais constante e mais rápido. Podemos afirmar que, a partir do século XIX, a ferrovia substituiria o transporte animal, caracterizado pelos tropeiros, pelo transporte mecanizado. A locomotiva “[...] transformou radicalmente não só a estrutura de produção industrial, mas também os meios de comunicação” (BORGES, 2011, p.27).

Segundo Lessa (1993), a implantação e o desenvolvimento do capitalismo pós Revoluções Industriais, modificou a vida com o tempo e com o trabalho. Era

preciso ser mais rápido e mais eficaz. Sendo assim, a agilidade no transporte seria um grande propulsor da abertura dos comércios e expansão da informação pelo mundo. Na busca da consolidação do sistema capitalista, o transporte ferroviário interferiria, no final do século XIX e início do século XX, no modo de vida e na forma das pessoas se relacionarem com o tempo e com o espaço. A ferrovia simbolizava descontinuar as formas de vivência pré-capitalista na Europa para um mundo mais unido, progressista e civilizado que o modo de vida capitalista propunha. Assim, a Grã-Bretanha, precursora do livre comércio, intensificou a construção de uma vasta rede ferroviária, estimulou a ramificação da rede na Europa ocidental, Estados Unidos e no resto do mundo. Essa ampliação das estradas de ferro subsidiou o acréscimo do mercado e consumo comercial de uma forma global.

“No Brasil, no final do século XIX, a implantação do transporte ferroviário à época representou um esforço do Estado na tentativa de alavancar o ainda tímido desenvolvimento econômico que o país começava a ter” (SANTOS, 2012, p.1). Além da questão comercial, construir ferrovias fazia parte de um projeto civilizador e de unidade nacional, dessa forma, os planos de interiorizar a rede ferroviária beneficiariam nichos comerciais, como a produção cafeeira paulista, e auxiliariam na vigilância e administração do imenso território nacional. De 1860 a 1960, mesmo sem atingir o país em todos os cantos, a rede ferroviária penetrou o Brasil em ritmos diversos de construção.

Enquanto na década de 1860 foram assentados 521,4 km de trilhos, na década de 1870 foram construídos 2.653,3 km. O período compreendido entre 1880 e 1920 marcou o auge da *era ferroviária brasileira*. A média de avanço dos trilhos de 125 km/ano entre 1854-1880 atingiria a surpreendente média de 613 km anuais nas quatro décadas seguintes. Dos 3.397,9 km de trilhos assentados em 1880 saltou-se para 28.534,9 em 1920. Nas três décadas seguintes reduziu-se substantivamente o ritmo de expansão ferroviária, média anual de 262,7 km, com a malha ferroviária nacional atingindo 36.681 km em 1950. Se na década de 1950 observou-se persistente crescimento, 165,8 km/ano, a década de 1960 foi marcada por significativa desativação, redução próxima a 20% (BATISTA; BARBOSA; GODOY, 2012, p.8).

A ferrovia adentrou a província de Minas Gerais ainda no Império. Partindo da Capital Federal, a Estrada de Ferro Dom Pedro II<sup>5</sup> atravessaria a província do Rio de Janeiro e chegaria a Minas Gerais em 1869. Com a Proclamação da República em 1889, instalou-se a Companhia Estrada de Ferro Central do Brasil, renomeando a antiga Dom Pedro II. Ela seria a responsável pela condução dos trilhos por Minas Gerais. A linha do centro de Minas, como ficaria conhecida a direção centralizada que a estrada tomaria pelo estado mineiro, inauguraria diversas estações no início do século XX e só chegaria a Montes Claros em 1926, totalizando mais de 2.000 km de extensão (BATISTA; BARBOSA; GODOY, 2012).

Como já vimos, no final do século XIX, Montes Claros detinha a maior importância econômica da região Norte do estado de Minas Gerais e mantinha na pecuária a base do seu desenvolvimento. Consolidava-se, principalmente, abastecendo a população de regiões mineradoras do Estado. Ainda assim, as dificuldades decorrentes da falta de transporte adequado, o contrabando e a sonegação fiscal fizeram com que a região ficasse isolada das principais cidades do país. A construção de ferrovias era a solução imaginada para a conexão comercial do Norte de Minas com o sul do Brasil (LOPES, 2000).

O transporte dos bens de consumo da região esteve restrito, por muito tempo, pela cadência limitada dos carros de boi. Tal cenário do final do século XIX é exposto por Antônio Augusto Velloso (1897, p.587): “O commercio de exportação do município de Montes Claros, muito limitado ainda pela dificuldade de transporte, que tudo se faz por meio de tropas e, para poucos pontos, em carros ordinários puxados por bois”. As cidades situadas no Norte de Minas Gerais mantinham as suas movimentações econômicas polarizadas em feiras regionais, pois não havia estrada regularmente aberta existente entre as cidades e arraiais, menos ainda, ligações ferroviárias com localidades mais adiantadas para facilitar o comércio.

---

<sup>5</sup>O Decreto Imperial nº641, de 26 de junho de 1852, autorizou “[...] o governo a conceder a uma ou mais companhias a construção total ou parcial de um caminho de ferro que, partindo do município da Côrte (actual capital federal), vai terminar nas provincias de Minas-Geraes e S. Paulo. É a origem legal da Estrada de Ferro D. Pedro II, hoje Estrada de Ferro Central do Brazil (VEIGA, 1897, p.439).

O transporte ficava à cargo dos mascates e tropeiros, como demonstrado por Nelson Coelho de Senna, no primeiro *Anuario de Minas Geraes*, publicado em 1906:

Ainda hoje, o sertão-Mineiro, sem viação férrea, sem rios *nevegados* (Salvo o S. Francisco), e afastado longas legoas da civilização de beiramar, mantém o seu commercio regional por meio de feiras, que, periodicamente se reúnem em Grão Mogol, Montes Claros, Arassuahy (Calhão), Salinas, Fortaleza e outras localidades. A taes feiras concorrem mascates, tropeiros, criadores, muladeiros, pequenos lavradores, e alli, todos fazem excellentes negocios (SENNA, 1906, p.349).

Cabe aqui expor que o tropeiro, também chamado caixeiro viajante ou “cometa”, representou por muito tempo o elo entre o mundo externo e o povo montes-clarense. Antes da construção de rodovias ou estrada de ferro, eram eles que traziam toda espécie de produtos inexistentes na região e propiciavam o acesso a bens de consumo e informações que de alguma forma educava o povo do sertão incivilizado. Em certas e determinadas épocas, periodicamente, realizavam as transações que se concluíam na próxima vinda (VIANNA, U., 1916).

Devido a precariedade das estradas e a difícil locomoção que estas provocavam, os mascates, desde os tempos do Império, davam notícias antes mesmo dos serviços de correspondências das cidades, pois eram mais acostumados com as dificuldades da lida com o terreno sertanejo. De acordo com Del Priori (2010, p.19), os mascates, “[c]om seus armarinhos às costas, repletos de produtos comprados às embarcações atracadas no porto do Rio de Janeiro, eles batiam em todas as portas. [...] Quando no interior, levavam novas [notícias] de outras fazendas”. Em Montes Claros, segundo o memorialista Nelson Vianna, a partir dos tropeiros “[...] ouvíamos as mais recentes anedotas, ficávamos sabendo do lançamento da última moda e obtínhamos, embora um pouco atrasadas, as notícias pormenorizadas que nos chegavam dêsse mundão tão longe – bem para lá do [rio] Jequitahy – e que tinha o nome de Belo Horizonte, Rio de Janeiro ou São Paulo...” (VIANNA, N., 1956, p.257).

Ruth Graça (1986) descreve a rotina do comércio de produtos importados de outras paragens mais civilizadas para Montes Claros, mercado só possível

pela ação de tropeiros, “cometas” destemidos que rasgavam o sertão vendendo artigos importados, escassos na região. Eles eram mais do que comerciantes, simbolizavam o lugar mais adiantado na vida de um povo quase inacessível:

[...] para felicidade daquela gente, existiam os “cometas” (viajantes representantes de grandes firmas comerciais idôneas) que traziam tudo do bom e do melhor do Rio, São Paulo, Bahia, para o nosso comércio, em tropas, nos lombos dos burros, pois vivíamos aqui quase incomunicáveis, pela falta de ferrovias e rodovias.

Esses valentes “cometas” atravessavam vastas extensões desertas, dentro da mata virgem, ouvindo apenas o piado choroso da zabelê e o canto triste do “fogo pago”, num sol e calor estafantes, e muita poeira, até encontrar uma pousada menos agreste, com água, onde pudessem arrancar com sua tropa.

Ao se aproximarem das cidades, a “madrinha” da tropa, à frente dos outros animais, toda enfeitada, com peitoral de prata luzente e o tilintar dos guizos, anunciava sua chegada.

Era uma novidade. Soltavam até foguetes, e a cidade os recebia com festas. Os “cometas”, estes valentes pioneiros das estradas, eram geralmente viajantes traquejados, com alguma cultura, inteligentes, espirituosos, contadores de anedotas e piadas, educados, e traziam grandes novidades das capitais tão distantes da nossa cidade (GRAÇA, 1986, p.46-47).

Numa visão mais sofrida, mas não menos importante, Silveira e Colares (1999, p.119) reconhecem o trabalho árduo e valor do tropeiro de antigamente, que antes da construção de melhores acessos, eram os responsáveis pelo progresso das localidades. Pelas estradas do sertão, “[...] pés queimando na areia quente ou ferindo-se nos cascalhos, por elas passa o tropeiro, iniciando heroicamente o árduo comércio que vai fazer progredir os povoados, as vilas e as cidades, do Brasil Colônia à República”.

Admitindo a importância do tropeiro na região, a revista *Montes Claros*, em 1940, sugeriu a construção do “monumento ao tropeiro” (FIG.1), profissional que o trem substituiu e que fazia o contato do nosso meio com os centros civilizados em períodos de extrema dificuldade e isolamento.



Figura 1: Ilustração da homenagem ao tropeiro.  
Fonte: Revista Montes Claros, v.1, n.2, p.3, out./1940.

A revista igualava a figura do tropeiro a personagens icônicos da história local, como o ministro Francisco Sá, o chefe político Carlos José Versiani e o governador Benedito Valadares, pois foi o tropeiro que fez o contato do nosso meio com os centros civilizados:

[...] Montes Claros é uma cidade que tem erguido monumentos aos seus maiores benfeitores. Aí vemos a estátua de Francisco Sá, os bustos de Dr. Carlos e Governador Valadares. Devemos ainda uma homenagem ao tropeiro. Sim ao tropeiro, - esse humilde fazedor do nosso bem estar, esse moderno precursor da animação notável que hoje palpita nas indústrias, no comércio de nossa zona. Porque antes da linha férrea, quando, aqui, ainda vivíamos sosinhos e ignorados, sem que ninguém desse por nós, - foi o tropeiro que fez o contato do nosso meio com os centros civilizados. [...] Antes do comboio rápido, muito antes do automóvel veloz, um homem varava as distâncias a pé, tangendo os burros carregados pelo deserto ermo de qualquer recurso, requeimando-se a canícula, marcha á marcha, pisando a poeira do chão escaldante [...] (REVISTA MONTES CLAROS, n.2, outubro de 1940).

Em trabalho do início do século XX, Urbino de Sousa Vianna (1916) já deixava explícita a importância de se ter meios de comunicação para a vida econômica de um povo. Entre promessas e empenho dos políticos locais, a linha

férrea era o elo que poderia trazer benefícios, entretanto, os planos eram modificados, paralisados e, por futilidades eram removidos ao ritmo que os governos entendessem.

Urbino Vianna demonstrou há mais de um século atrás, a necessidade da ligação ferroviária de Montes Claros à estação da Estrada de Ferro Central do Brasil mais próxima que, à época, encontrava-se na cidade de Buenópolis, inaugurada a seis de setembro de 1914 e distante 74 quilômetros:

A «estrada de ferro» é a legitima e talvez única aspiração do sertanejo; benefício mais palpável que os governos podem conceder; meio proficuo de se encaminhar rapidamente o progresso, é ella que virá resolver, ou melhor, dar a chave de quanto problema se nos apresenta. Entretanto, modificam-se planos, paralyam-se obras, adiantam-se para as *calendas memoraveis*, o principal elemento impulsionador do nosso engrandecimento, por futilidades que seriam removidas se o governo assim o entendesse...(VIANNA, U., 1916, p.239).

Antes do alerta de Urbino Vianna, já se tinha conhecimento da importância de uma ligação férrea com centros mais desenvolvidos, esse tipo de ideia não se constituía uma novidade nas aspirações da região. Qual seria a diferença se o Norte de Minas Gerais se interligasse por estrada de ferro com outras regiões do país, ainda no século XIX?

A inauguração do ramal ferroviário montes-clarense só se daria em 1926, porém, salientamos que as primeiras ideias remontam ao século XIX, ainda no Brasil Império, e não são associadas à Estrada de Ferro Central do Brasil (antiga Pedro II), pois bem antes já “havia um desejo de nos ligarmos, por linha férrea, pelo menos, a um porto fluvial do (Rio) São Francisco” (BRASIL, 1983, p.60).

Sobre esta época, o memorialista Hermes de Paula (1957, p.28) diz que “[m]ais ou menos em 1889 organizou-se uma sociedade anônima com sede no Rio de Janeiro para se construir uma estrada de ferro ligando Montes Claros a Extrema no Rio São Francisco – Estrada de Ferro Montes Claros”.

Extrema, atual cidade de Ibiaí-MG, elevada à categoria de município pela lei estadual n.2763, de 30 de dezembro de 1962, no final do século XIX, à época do projeto da citada estrada de ferro por Hermes de Paula, segundo Antônio Augusto Velloso (1897, p.597), era o “[...] único porto do município de Montes Claros no S. Francisco, [era] uma antiga povoação de não mais de cento e

fogos e aproximadamente cento e cinquenta, ou vinte e cinco legoas da cidade de Montes Claros”. Porém, como outros planos ferroviários, “[...] todos os projetos fracassaram” (SILVEIRA; COLARES, 1999, p.62).

“Mesmo antes da chegada das linhas da Estrada de Ferro, Montes Claros já era importante para o comércio regional, pois para lá [Montes Claros] convergiam, em primeira mão, mercadorias dos vários municípios” (OLIVEIRA, 2000, p.33). Sobre a rotina comercial da cidade, anterior ao transporte ferroviário, observamos o cenário através das memórias de Nelson Vianna, quando ele demonstra o hábito polarizado no comércio, conduzido no lombo dos animais, e a inflação causada pelos milhares de trabalhadores da construção da ferrovia que rasgava a região:

Na ocasião, a Central do Brasil ainda não havia sido inaugurada em Montes Claros. Assim, a população só adquiria gêneros de primeira necessidade produzidos no próprio município, transportados pelos produtores, no lombo dos animais, para o Mercado Municipal, no dia de feira. Além do mais, sofriam os montesclarenses a dura concorrência dos “tarefeiros” que construía os trechos do chamado ramal de Montes Claros, os quais aqui vinham abastecer-se para o fornecimento a milhares de trabalhadores, comprando sem olhar o preço, dando em resultado uma desordenada elevação nos custos dos gêneros alimentícios (VIANNA, N., 1972, p.92).

No comércio de Montes Claros, apesar da existência de armazéns regularmente sortidos, sofria-se com a lentidão da viagem à tração animal para a sua manutenção e reabastecimento, levava-se dias de viagem. Assim, numa localidade que já se destacava por ser referência regional de comércio, a chegada da estrada de ferro daria mais velocidade, *facilitando tudo*, como nos indicou Urbino Vianna (2016):

É commercio movimentado em geral, quer na compra, quer na venda, e mais sel-o-á ainda quando chegar o *trem* de ferro, facilitando tudo. Hoje, como já falamos, se viaja por Buenopolis ou Varzea da Palma (E.F.C. do B.), sendo a conducção por meio de cargueiros ou carro de bois e carroças, estes levando 12 dias, aquelles 9 dias, custando o transporte de um ou do outro 1\$500 ou 2\$000 por 15 kilos (ou arroba).

[...]

É de grande futuro o commercio de Montes Claros, pois abrange zona vasta e inexplorada por outros centros, vindo estes se abastecerem na cidade, que adquerio foros de barateira (VIANNA, U., 1916, p.238-239).

## A Estrada de Ferro Montes Claros

Averiguamos em jornais da época, principalmente do Rio de Janeiro, que o projeto da Estrada de Ferro Montes Claros, citada por Hermes de Paula, visava dar acesso a um porto fluvial no Rio São Francisco, de onde a região poderia escoar sua produção pelo seu leito navegável. Segundo Antônio Augusto Velloso (1897, p.589), esta estrada, “[...] da Extrema a Montes Claros, da qual é concessionária a Companhia Viação Ferrea Sapucahy, cujo traçado é de 150 kilometros e 696 metros, ou vinte e quatro léguas, aproximadamente [...]”, não ligaria Montes Claros ao sul, rumo a Ouro Preto (Belo Horizonte não havia sido construída) ou Rio de Janeiro. Ela seria um dos ramais cogitados para a Estrada de Ferro América do Sul.

A Estrada de Ferro Montes Claros infelizmente não se concretizou. Contudo, foi formalmente autorizada pela Lei Mineira n.2045 de 1873, que concedia garantia de juros, privilégio e outros favores às companhias que se organizassem para construir estradas de ferro: uma delas seria de Montes Claros ao arraial da Extrema, margem direita do rio São Francisco (VEIGA, 1897).

O *Jornal do Commercio*<sup>6</sup>, de Pernambuco, de outubro de 1888, 15 anos após a publicação da lei, ainda em tempos de Império do Brasil, noticiou: “Diz-se que estão preparados todos os elementos para a expedição do decreto relativo á grande estrada de ferro América do Sul”. A Estrada de Ferro Montes Claros se relacionava com Estrada de Ferro América do Sul como um ramal, e ambas começavam a sair do campo das ideias.

Na edição do *Correio Paulistano*, do próximo dia 1º de novembro, lê-se que estavam autorizados os estudos da gigantesca via-férrea do Recife a Valparaíso, no Chile. Segundo o jornal paulista, a estrada partiria de Recife, no nordeste brasileiro, acompanhando o Vale do Rio São Francisco, referenciada pela sua margem esquerda, até adentrar Minas Gerais pelo Norte de Minas:

---

<sup>6</sup> *Jornal do Commercio* (PE). Segunda-feira, 22 de outubro de 1888, p.2. Seção Noticias Varias. O *Jornal do Commercio* de Recife, “[...] durante o Império, consolidou-se como um periódico regular, diferenciando-se assim da imprensa da época que se utilizava de panfletos, manifestos, entre outros. Apesar de ter efetuado críticas ao Imperador D. Pedro I, era considerado um jornal conservador e de direita” (FUTATA, 2006, p.7).

Das províncias centraes é a de Minas-Geraes a que deve ser cortada em maior extensão na direcção norte para o centro e oeste, não ficando muito aquém de 1000 kilometros, terreno a percorrer no qual, mais ou menos próximos á grande via-ferrea ficarão os municípios de Januaria, S. Francisco, Montes Claros, Diamantina, Guaycuhy, Abaeté, Pitanguy, Curvello, Uberaba, Araxa, Sacramento, Patrocinio, Bagagem, Patos, Paracatú, etc., região toda riquissima e povoada (CORREIO PAULISTANO, 1º de novembro de 1888, p.1).

O gigantesco empreendimento da Estrada de Ferro América do Sul simbolizaria um país rumo ao progresso, pois, como noticiou o jornal *O Arauto de Minas*, em outubro de 1888, “[...] o Brazil que acaba de ver cair os grilhões da escravidão nas ruínas do passado e que prepara-se para enveredar pelo futuro, tem de prestar alta homenagem aos empresários da estrada de ferro América do Sul”<sup>7</sup>. A expectativa e a possibilidade da chegada de uma estrada de ferro alimentava o imaginário de qualquer localidade brasileira, pois, supostamente, ela tinha o poder de civilizar. Havia uma esperança na locomotiva que arrancaria a cidade do atraso e supostamente a impulsionaria para o desejado progresso já sentido em outras regiões do país.

Mostrando a relevância do projeto sul-americano, o jornal *Provincia de Minas*, de novembro de 1888, esclareceu:

[...] serão convergentes a esta linha varias estradas de ferro ja em trafego; que outras, facilmente prolongadas, a ella se ligarão, e que muitas novas impor-se-hão como necessidade indeclinavel e com favoravel aspecto; que dest’arte estabelecer-se-ha intima ligação entre as províncias e a capital do Imperio (PROVINCIA DE MINAS, 09 de novembro de 1888, p.3).

Estava indicado que a cidade de Montes Claros poderia se interligar a uma estrada férrea por estar próxima à grande via-férrea América do Sul, e tal proximidade justificava a construção da Estrada de Ferro Montes Claros, anteriormente citada por Hermes de Paula.

O projeto de ligação de Montes Claros ao rio São Francisco começou a se desenvolver no dia 16 de setembro de 1889, quando o Banco União do Crédito emitiu para subscrição “[...] as 15.000 acções da Companhia E. F. Montes Claros”<sup>8</sup>. No dia seguinte, em “[...] acta da sessão de installação da assembléa geral da Companhia Estrada de Ferro Montes Claros”, publicada no *Jornal do*

<sup>7</sup> O Arauto de Minas (MG). Sexta-feira, 05 de outubro de 1888, p.1.

<sup>8</sup> Revista de Engenharia (RJ). Sábado, 28 de setembro de 1889, p.215.

*Commercio*<sup>9</sup>, do Rio de Janeiro, de 24/09/1889, os acionistas do Banco União do Crédito, após contrato celebrado com o governo da província de Minas Gerais, aclamaram presidente da companhia o “[...] Sr. Dr. Theodoreto Carlos de Faria Souto”.

Menos de um ano após a instalação da companhia, o jornal carioca *Gazeta de Notícias* noticiava as primeiras providências para a construção da ferrovia: “Os engenheiros, Drs. Theophilo Ottoni e Ludgero Dolabella vão por estes dias proceder, com o pessoal completo, os estudos definitivos da estrada de ferro Montes Claros”<sup>10</sup>. Anos mais tarde, apesar dos trabalhos de engenharia desenvolvidos em prol da estrada, Hermes de Paula (1957, p.147) confirma, em pequena menção, que “[...] em 1890, estiveram aqui alguns engenheiros estudando a Estrada de Ferro Montes Claros, chefiados pelo Dr. Teófilo Benedito Otoni”.

O indicativo apontado por Hermes de Paula pode ser comprovado pelo relatório produzido pelos engenheiros da Companhia Estrada de Ferro Montes Claros quando averiguaram presencialmente o traçado da estrada e o apresentaram ao diretor da companhia, publicado pelo jornal *Jornal do Commercio*<sup>11</sup>, em outubro de 1890. Ainda que preliminar, o dito relatório descreve com detalhes o possível melhor caminho da estrada, que originar-se-ia na beira do Rio São Francisco, na localidade de Extrema, seguindo até Montes Claros, cidade à margem direita do Rio Vieira.

Em comissão de exploração da estrada de ferro Montes Claros, tendo de proceder a estudos de reconhecimento para o traçado da mesma, iniciámos os trabalhos do povoado Extrema, á margem direita do rio S.Francisco, e vimos vos apresentar o resultado delles. Tendo em vista as condições economicas que precisão ser attendidas para uma estrada como a em questão, procurámos um traçado compativel com o pequeno capital garantido pelo estado de Minnas, e, depositarios da confiança da companhia que muito dignamente representais, empenhamo-nos em corresponder a ella. Determinado o ponto de partida 500 metros abaixo do povoado, em lugar que melhores condições offereceá baldeação das cargas da via-ferrea para as embarcações que sulcarem as aguas do S.Francisco e vice-versa, foi reconhecida a dificuldade do traçado margeando o rio Extrema, já pelos grandes alagadiços que se formão em suas margens

<sup>9</sup> Jornal do Commercio (RJ). Terça-feira, 24 de setembro de 1889, p.4.

<sup>10</sup> Gazeta de Notícias (RJ). Sexta-feira, 27 de junho de 1890, p.1.

<sup>11</sup> Jornal do Commercio (RJ). Quarta-feira, 22 de outubro de 1890, p.2.

nas proximidades da barra, na estação chuvosa, já pela grande voga do rio, em terreno por demais accidentado, chegando muitas vezes a passar encaixotado em morros altos de que dispunham-se para elle enxerradas em grotas profundas e largas. Mais tarde verificamos ainda a dificuldade da passagem de suas aguas para as do rio da Barra e do Canabrava, que se teria de atravessar, como se vê pela planta, até o arraial do Coração de Jesus.

Então, procurando ganhar a pequena chapada que divide as aguas do Extrema das do Cercado, affluente do Canabrava, atravessámos o Cercado pouco acima da barra do Ribeirão dos Porcos, cujas cabeceiras apresentam melhor subida por uma garganta da Serra que divide as aguas do Canabrava e do Extrema, deixando de margear o Canabrava pelas voltas que elle faz, e porque as suas margens são constituídas por barrancos com grandes grotas e altas, e pelo calcareo pardo muitas vezes rocha predominante no terreno conhecido. Galgada a garganta dos Porcos, julgámos o traçado mais conveniente pela chapada que divide as aguas do primeiro, no Brejo Grande, devendo-se notar que não se pôde desejar melhor direcção geral para o traçado.

Chegando ao arraial do Coração de Jesus, á margem esquerda do rio Canabrava e subindo por elle, procurámos a melhor passagens de suas aguas para as do rio Pacuhy, o que poder-se-ha conseguir sem grandes dificuldades pela garganta do Formigueiro, além da qual encontra-se o terreno que melhores vantagens offerece para a chegada á margem do Pacuhy, que então sera atravessado 6 kilometros, mais ou menos, acima da barra do Tamburil, um dos seus affluentes pela direita.

Passado o Pacuhy e ganhando as aguas do Tamburil pela garganta do Pedra Preta, deverá seguir pela margem esquerda deste e, o atravessando no ponto mais conveniente, procurará a vargem do Quintal, pela qual deverá subir até ganhar o alto da chapada que separa estas aguas das do Rio Vieira, affluente do rio Verde Grande e em cuja margem direita está a cidade de Montes Claros.

A descida desta chapada para Montes Claros exige, em vista da natureza topographica do terreno, um maior desenvolvimento para a linha que irá passar pelas cabeceiras do Barracão, descendo entre as do Vieira e do Cedro até entrar pela bocaina da Lapa d'agua ou do Caudeal, no valle deste ultimo, por onde encontrará o melhor terreno para chegada a essa cidade.

Convém notar-se que á margem direita desse riacho (Cedro), que entra no rio Vieira a três kilometros mais ou menos abaixo de Montes Claros, fica a importante fabrica de tecidos do Cedro, distante sete kilometros da cidade.

Pela planta de reconhecimento vereis que foi elle o mais exacto e minucioso quanto poderia ser. O traçado da linha pela margem do Tamboril, seguindo por um dos seus braços – Lagôa Secca, passando dahi para o Burity (cabeceiras do rio Cedro) seria o melhor, se não fora a impossibilidade de descida para Montes-Claros, nessa direcção, pela serra do Sapé.

A bocainenella existente, pela sua pequena largura e por ser, quase em sua totalidade, na rocha, requereria emprego de não pequeno capital para ser descida.

Parecia-nos poder dahi, seguindo pelo Burity, procurar a descida da Lapa d'agua, por nós escolhida para o traçado; nota-se, porém, como em muitos outros pontos da zona percorrida, phenomeno aliás comum nos terrenos de natureza calcarea: esse correjo, passando por canais abertos na rocha e em grande extensão por canaes subterraneos, apparecendo em cascatas nas grutas salitrosas da serra calcarea.

Pela planta podereis verificar a impraticabilidade de um traçado razoavel por esse rio, apesar da convicção que temos de ser elle a verdadeira cabeceira do Cedro.

Pensamos subir o rio Pacuhy e, procurando as nascentes do Vieira por elle descer até Montes-Claros, ou procurar o rio dos Bois, ou atravessando o rio das Pedras, ganhar a garganta, chamada da Maria Luciana; foi, porém, reconhecida maior dificuldade e menores vantagens para o traçado por qualquer dellas.

Finalmente depois de muitas excursões que fizemos pela serra em procura de melhor descida para a cidade, podereis verificar pelos caminhamentos na planta traçados, chegámos á conclusão de ser a descida pela Lapa d'agua a que mais facilidade e maiores vantagens apresenta.

Como vereis a linha projectada tem de extensão 138 kilometros, menor que a de qualquer das estradas de rodagem existentes, podendo ser necessario maior ou menor desenvolvimento afim de ser melhorada no sentido technico e economico; contamos entretanto não ser muito grande a differença, visto nenhuma ter ainda apparecido nos 60 kilometros de linha corrida até esta data.

Levando ao vosso conhecimento a base que organisámos para os estudos da estrada de ferro de Montes Claros, contamos vos fazer bem comprehender o escrupulo e minuciosidade que nos guiarão neste trabalho preliminar.

L. W. Dolabella  
Theophilo B. Ottoni

Montes Claros, 2 de outubro de 1890.

No ano seguinte, 1891, soube-se através do jornal *Gazeta de Notícias*, em telegrama da capital mineira, Ouro Preto, “[...] que foram aprovados os estudos da estrada de ferro de Montes Claros”<sup>12</sup>. Apesar das reuniões e estudos, os trilhos não chegaram e nem saíram de Montes Claros ou Extrema, no final do século XIX. Apenas alguns fragmentos da estrada América do Sul, em outras regiões. Possivelmente, por questões econômicas e/ou políticas, na transição Monarquia para República, o projeto fracassou. “Não se sabe, ao certo, por que motivo, presumindo fosse o suporte financeiro, a idéia não se consumou” (BRASIL, 1983, p.60).

Finda a primeira tentativa, seria preciso outro levante para a construção da ligação ferroviária entre Montes Claros e outras regiões do país. Com muita dificuldade, inclusive com a união das forças políticas contrárias da cidade, que sempre se opunham aos projetos dos adversários, caberia à Estrada de Ferro Central do Brasil a tarefa de desbravar rumo a Montes Claros nos anos 1920.

## Considerações Finais

---

<sup>12</sup> *Gazeta de Notícias* (RJ). Sexta-feira, 05 de junho de 1891, p.1.

Não constatamos na literatura o exato motivo da desistência da construção da Estrada de Ferro Montes Claros. Nem mesmo os jornais acessados apontaram a causa da suspensão. Todavia, e à guisa de outras conclusões, um dos últimos movimentos dos acionistas que constituíam a empresa que comandava o empreendimento da estrada norte-mineira, foi a decisão de incorporar a estrada à Companhia Viação Férrea Sapucahy, em fevereiro de 1891. Pela proposta aprovada, a Companhia Estrada de Ferro Montes Claros entregou todo o seu arquivo à Companhia Viação Férrea Sapucahy, a quem ficou a responsabilidade de todo o ativo e passivo daquela<sup>13</sup>. Enfim, aludimos que seja possível que esta transação tenha influenciado na extinção do projeto da Estrada de Ferro Montes Claros.

A Estrada de Ferro Montes Claros, se concretizada, teria sido o maior empreendimento do Norte de Minas Gerais no século XIX. Quando se observa (ou se imagina) o quanto poderia ter movimentado o comércio regional, via leito navegável do Rio São Francisco ou pelos trilhos da gigantesca Estrada de Ferro América do Sul, também não finalizada, é possível presumir que os “ponteiros” indicativos do desenvolvimento da região poderiam ter tomado outro rumo, que não o do sul, pois a ligação para o nordeste e outras regiões brasileiras estaria mais facilitada e estimulada.

Supõe-se que esta inconclusa conexão, maximizada pelas vicissitudes da Estrada de Ferro Montes Claros, atribuiria novos costumes e hábitos ao povo norte-mineiro e, quem sabe, o sertanejo local tivesse assumido aspectos ainda mais nordestinos, mesclados com a cultura do centro-oeste brasileiro.

Se a literatura histórica pouco dissertou sobre a estrada de ferro analisada, pode-se assegurar agora, que muita gente esteve envolvida no seu projeto: o governo da Província de Minas Gerais, os acionistas do Banco União do Crédito, os engenheiros Ludgero Dolabella e Theophilo Ottoni, os ajudantes e auxiliares locais, são alguns dos personagens que compuseram a saga, não efetivada, da ligação férrea de Montes Claros ao Rio São Francisco, no século XIX.

---

<sup>13</sup> Jornal do Commercio (RJ). Quarta-feira, 18 de fevereiro de 1891, p.5.

Enfim, objetivando contribuir com a história local, pode-se assegurar que a concepção da Estrada de Ferro Montes Claros compreende um período importante da biografia da região. Sendo assim, nos trabalhos que tematizarem a história do Norte de Minas Gerais podem constar sem superficialidades ou desconfianças a movimentação que a ideia da estrada de ferro dos tempos do Brasil Império empregou.

### Referências Bibliográficas

BATISTA, Felipe de Alvarenga; BARBOSA, Lidiany Silva; GODOY, Marcelo Magalhães. **Transportes, modernização e formação regional: subsídios a história da era ferroviária em Minas Gerais, 1870-1940.** Belo Horizonte: UFMG, 2012.

BORGES, Barsanufio Gomides. Ferrovia e modernidade. **Revista UFG**, Dezembro 2011 / Ano XIII nº 11. p.27-36.

BRASIL, Henrique de Oliva. **História e desenvolvimento de Montes Claros.** Belo Horizonte: Lemi, 1983.

DEL PRIORI, Mary. “Em casa fazendo graça”: domesticidade, família e lazer entre a Colônia e o Império. In: MARZANO, Andrea; MELO, Victor Andrade de (Orgs.). **Vida divertida: histórias do lazer no Rio de Janeiro (1830-1930).** Rio de Janeiro: Apicuri, 2010.

FIGUEIREDO, Vítor Fonseca. **Os senhores do sertão: coronelismo e parentela em uma área periférica de Minas Gerais (1889-1930).** Dissertação (Mestrado em História). Universidade Federal de Juiz Fora, Juiz de Fora. 2010.

FUTATA, Marli Delmônico de Araújo. O Jornal do Commercio e a educação na primeira metade do século XIX. **Anais do Congresso Brasileiro de História da Educação, “A educação e seus sujeitos na história”** – Universidade Católica de Goiás, Goiânia, novembro de 2006.

GRAÇA, Ruth Tupinambá. **Montes Claros era assim...** Belo Horizonte: Cultura, 1986.

LESSA, Simone Narciso. **Trem-de-ferro: do cosmopolitismo aosertão.** Dissertação (Mestrado em História). Universidade Estadual de Campinas, Programa de Pós-graduação em História. Campinas. 1993,

LOPES, Vânia Silva Vilas Bôas Vieira. **Impactos da privatização na gestão de pessoas: um estudo de caso em empresa do setor de transporte ferroviário de carga de Montes Claros-MG.** Dissertação (Mestrado). Universidade Federal

de Minas Gerais, Departamento de Ciências Administrativas, Belo Horizonte, 2000.

OLIVEIRA, Evelina Antunes F. de. **Nova cidade, velha política**: poder local e desenvolvimento regional na área mineira do nordeste. Maceió: EDUFAL, 2000.

PAULA, Hermes Augusto de. **Montes Claros**: sua história sua gente seus costumes. Belo Horizonte: Minas Gráfica Editora, 1957.

PEREIRA, Laurindo Mékie. Montes claros anos 50: entre a esperança e a frustração. **Revista Unimontes Científica**. Montes Claros, v.1, n.1, mar./2001.

POZZER, Guilherme Pinheiro. A modernidade chega de trem: a inauguração da ferrovia em Campinas, São Paulo, em 1872. **Intellèctus**, ano XIV, n. 1, 2015, p. 142-167.

SANTOS, Henrique Sena dos. Futebol e cultura popular em Salvador, 1905 – 1915. **Anais do V Encontro de Estudos Multidisciplinares em Cultura**. Salvador, 27 a 29 de maio de 2009.

SANTOS, Daniella Miranda; CASIMIRO, Ana Palmira Bittencourt Santos. Memória e direito: as origens do bacharelismo liberal no Brasil Império (1822-1889). **Educação, gestão e sociedade**, Jandira, v.2, n.5, mar. 2012.

SENNA, Nelson Coelho de. **Anuario de Minas Geraes**. Belo Horizonte: Imprensa Oficial do Estado, 1906.

SILVEIRA, Yvonne; COLARES, Zezé. **Montes Claros de ontem e de hoje**. Montes Claros: Academia Montesclarensense de Letras, 1999.

VEIGA, José Pedro Xavier da. **Ephemerides Mineira (1664 – 1897)**. Volume 2 – abril a junho. Ouro Preto: Imprensa Oficial do Estado de Minas, 1897.

VELLOSO, Antônio Augusto. Chorografia mineira (Município de Montes Claros). **Revista do Arquivo Público Mineiro**. Ouro Preto, n.3, v.2, p.561-598, jul./set.1897.

VIANNA, Nelson. **Foiceiros e vaqueiros**. Rio de Janeiro: Pongetti, 1956.

\_\_\_\_\_. **Serões montesclarenses**. Belo Horizonte: Itatiaia, 1972.

VIANNA, Urbino de Sousa. **Monographia do municipio de Montes Claros**: breves apontamentos históricos, geographicos e descriptivos. Belo Horizonte: Imprensa Oficial do Estado de Minas Gerais, 1916.