

## **O PRIMEIRO CENTENÁRIO DA INFRAESTRUTURA FERROVIÁRIA NO NORTE DE MINAS GERAIS: PROCESSO DE IMPLANTAÇÃO, AUGE, CRISE E CONCESSÃO<sup>35\*</sup>**

*Luiz Andrei Gonçalves Pereira<sup>36\*\*</sup>*

*Simone Narciso Lessa<sup>37\*\*\*</sup>*

**Resumo:** Na política de expansão da infraestrutura ferroviária brasileira, a região norte-mineira foi incluída em dois grandes projetos de integração nacional, por meio do sistema ferroviário. O primeiro, ligar a capital federal, Rio de Janeiro, a Belém no Estado do Pará, passando pelo Rio São Francisco. O segundo, interligar a cidade do Rio de Janeiro a Salvador, cortando Montes Claros, no estado de Minas Gerais. Objetivo deste trabalho é analisar o processo de expansão da infraestrutura ferroviária na região norte de Minas Gerais no período de 1908 a 2009, considerando os aspectos históricos, que seguem o período de surgimento, de auge, de crise e de concessão do sistema ferroviário. O estudo foi desenvolvido por meio de pesquisa bibliográfica, pesquisa documental e coleta de dados de fontes secundárias junto às instituições governamentais. As ações das empresas públicas ferroviárias, dentre elas, a Estrada de Ferro Central do Brasil e a Viação Férrea Federal Leste Brasileiro, tiveram um papel importante no desenvolvimento da malha ferroviária, principalmente no norte de Minas Gerais. A chegada dos trilhos resultou na ampliação dos núcleos urbanos existentes, no surgimento de novos núcleos e na expansão das atividades econômicas regionais, incluindo produção, comércio e circulação. Na década, pós 1960, a malha ferroviária norte-mineira teve uma reestruturação das vias permanentes e do material rondante, buscando melhorar nas condições de tráfego e atender a política de modernização econômica nacional e regional. Os baixos investimentos no sistema ferroviário levaram essa infraestrutura ao sucateamento, resultando nas concessões. Em 1996, a malha ferroviária “norte-mineira” foi repassada à concessionária Ferrovia Centro-Atlântica, que dedicou-se, exclusivamente, ao transporte de cargas.

**Palavras-chave:** Ferrovia. Infraestrutura. Auge. Crise. Concessão.

## **THE FIRST CENTURY OF RAILWAY INFRASTRUCTURE IN THE NORTH OF MINAS GERAIS: *PROCESS DEPLOYMENT, BOOM, CRISIS AND GRANT***

**Abstract:** In the policy expansion of railway infrastructure in Brazil, the region “norte-mineira” was included in two major projects of national integration, through the railroad system. The

<sup>35</sup> \* Artigo extraído da dissertação de mestrado em Desenvolvimento Social - UNIMONTES

<sup>36</sup> \*\* Mestre em Desenvolvimento Social – UNIMONTES; Bolsista ETENE/BNB; [luizandreigoncalves@yahoo.com.br](mailto:luizandreigoncalves@yahoo.com.br).

<sup>37</sup> \*\*\* Doutora em História UNICAMP; Professora do PPGDS/UNIMONTES; [monelessa@hotmail.com](mailto:monelessa@hotmail.com).

---

first, connecting the national capital, Rio de Janeiro, Belém in Pará state, passing the river San Francisco. The second, linking the city of Rio de Janeiro to Salvador, passing Montes Claros, in Minas Gerais state. This paper aims to analyze the process of expansion of railway infrastructure in the region north of Minas Gerais in the period 1908 to 2009, considering the historical aspects, following the period of emergence, boom, crisis and grant of the rail system. The study was developed through literature, documentary research and data collection from secondary sources close to government institutions. The shares of public companies railways, among them the railroad of Iron Central of Brazil and the Federal Railroad Company East of Brazil, had an important role in the development of railways, mainly in the north of Minas Gerais. The arrival of the rails resulted in the expansion of existing urban centers, the emergence of new centers and expansion of regional economic activities, including production, trade and movement. In the decade after 1960, the railroad north-mining was a restructuring of the tracks and material spins, seeking to improve the traffic conditions and meet national policy of economic modernization and regional levels. The low investment in rail infrastructure that led to the scrapping, resulting in grants. In 1996 the railroad “norte-mineira” was forwarded to the dealership Ferrovia Centro-Atlantica, which devoted itself exclusively to transport cargo.

**Key words:** Railroad. Infrastructure. Boom. Crisis. Grant.

## **Introdução**

Na política de expansão da infraestrutura ferroviária brasileira, a região norte-mineira foi incluída em dois grandes projetos de integração nacional, por meio do sistema ferroviário. O primeiro, ligar a capital federal, Rio de Janeiro, a Belém no estado do Pará, passando pelo rio São Francisco. O segundo, interligar a cidade do Rio de Janeiro a Salvador, passando por Montes Claros, no estado de Minas Gerais. As estradas de ferro estatais, dentre elas, a Estrada de Ferro Central do Brasil e a Viação Férrea Federal Leste Brasileiro, tiveram um papel importante na evolução da infraestrutura ferroviária pelo interior do território brasileiro, na medida em que o Estado passou investir, diretamente, no sistema ferroviário nacional. Sendo assim, as duas empresas públicas ferroviárias, citadas anteriormente, foram responsáveis também pela implantação da ferrovia na região norte-mineira.

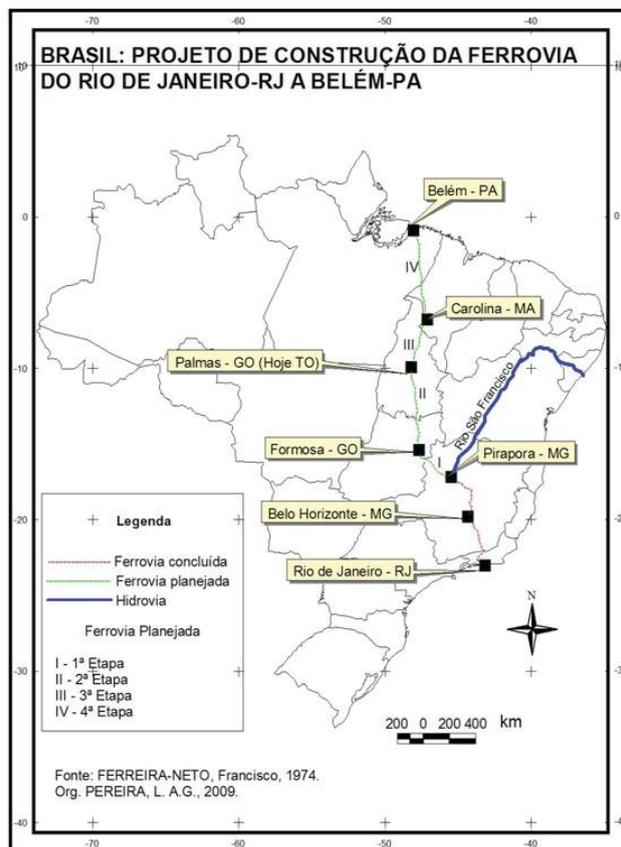
O estudo busca responder a seguinte questão: Qual o papel da infraestrutura ferroviária no processo de desenvolvimento socioeconômico do norte de Minas Gerais, nos últimos 100 anos? Objetivo deste trabalho é analisar o processo de expansão da infraestrutura ferroviária na região norte de Minas Gerais no período de 1908 a 2009, considerando os aspectos históricos, que seguem um ordenamento do período de surgimento, de auge, de crise e de concessão do sistema ferroviário. O estudo foi desenvolvido por meio de pesquisa bibliográfica, pesquisa documental e coleta de dados de fontes secundárias junto às instituições governamentais, entre outros meios de informação. O processo histórico de expansão da infraestrutura ferroviária é marcado pela inauguração das estações, pela chegada dos meios de comunicação (telex,

telégrafo e telefone), pela criação da infraestrutura urbana, pelo dinamismo do comércio, pela circulação dos trens de cargas e passageiros, pela crise do sistema ferroviário e pela concessão da malha ferroviária brasileira e norte-mineira. Sendo estes, os assuntos das seções seguintes.

### **A implantação da infraestrutura ferroviária na região Norte de Minas Gerais**

No início do século XX, o governo federal buscou conectar os eixos ferroviários regionais, localizados nos estados do Rio de Janeiro, Bahia, Pernambuco, São Paulo, Rio Grande do Sul e Minas Gerais, com a ideia de criar uma rede de infraestrutura ferroviária no território brasileiro. A ferrovia foi classificada como uma ferramenta importante no projeto de integração nacional. As ações estatais, por meio de recursos internos e externos, favoreceram e financiaram a expansão do sistema ferroviário no país (FERREIRA-NETO, 1974). A Estrada de Ferro Central do Brasil, empresa pública federal, fez investimentos na expansão do sistema ferroviário pelo interior do território brasileiro. Como consequência, a região norte de Minas foi beneficiada por dois projetos de integração nacional. Um, que previa a ligação ferroviária do Rio de Janeiro a Belém do Pará, passando por Pirapora, cidade localizada nas margens do rio São Francisco. E o outro, que faria a ligação do Rio de Janeiro a Salvador, por via férrea, passando pela cidade de Montes Claros, localizada na parte central da região norte-mineira.

O projeto de expansão da infraestrutura ferroviária do Rio de Janeiro até Belém do Pará previa “o prolongamento da Estrada de Ferro Central do Brasil até Pirapora, nas margens do rio São Francisco, para se articular com o transporte fluvial naquele rio” (FERREIRA-NETO, 1974, p. 120). De acordo com esse autor, depois de completar a conexão da ferrovia com a hidrovia em Pirapora, haveria a construção de uma ponte sobre o rio São Francisco, para dar prosseguimento ao projeto, prevendo a construção de mais 2.547 km de via férrea para se chegar a Belém. Nesse percurso, o projeto seria executado em quatro etapas. A primeira, seria de Pirapora – MG a Formosa – GO, onde, nos trâmites da constituição de 1891, deveria ser construída a nova capital federal. A segunda, seria de Formosa – GO a Palmas – GO (hoje Tocantins). A terceira, de Palmas – TO a Carolina – MA. E a quarta, de Carolina – MA a Belém – PA. Em 1908, a inauguração da estação ferroviária de Lassance representou a chegada dos trilhos ao norte de Minas; em 1910, os trilhos atingiram a cidade de Pirapora, localizada nas margens do rio São Francisco. Nesse período, começou a ser construída a ponte sobre o rio São Francisco, concluída e inaugurada em 1922, juntamente com a estação de Buritizeiro. O mapa 03 visualiza o percurso previsto para a extensão de ferrovias, através do projeto de ligação Rio de Janeiro – Belém.



**Mapa 03** – Brasil: Projeto de construção da ferrovia do Rio de Janeiro – RJ a Belém – PA.

**Fonte:** FERREIRA-NETO, F., 1974. Org. PEREIRA, Luiz Andrei Gonçalves, 2009.

Observa-se que o percurso planejado é diferente do executado. A decadência da borracha na região norte do Brasil fez com que o projeto de ligar as cidades do Rio de Janeiro e Belém ficasse estacionado em Pirapora/Buritzeiro (LESSA, 1993). Mas a chegada e a parada da ferrovia dinamizaram o comércio na cidade de Pirapora, influenciado pelos meios de circulação dos transportes terrestres e aquaviários. Esse argumento é reforçado pela *Revista Ferroviária* (1940, p. 60), destacando que, “com a chegada dos trilhos da Central à margem do rio São Francisco, Pirapora teve um grande incremento no comércio, devido ao fácil escoamento da produção trazida pelas companhias de navegação fluvial e pela central, em tráfego mútuo ou próprio”. É importante observar que a ligação dos trilhos da Estrada de Ferro Central do Brasil com a Hidrovia do São Francisco dinamizava os meios de circulação, de comunicação e de comércio entre a região nordeste e centro-sul do Brasil.

Em 1910, o governo brasileiro encomendou os primeiros estudos para a execução do projeto ferroviário, que previa a ligação ferroviária entre a capital federal (Rio de Janeiro) a ex-capital federal (Salvador), com o entroncamento ferroviário na cidade de Monte Azul – MG (antiga Tremendal). Segundo Lessa (1993), em 1911 começou a expansão dos trilhos da Estrada de Ferro Central do Brasil em direção a Salvador. Em sentido contrário, os trilhos da futura Viação Férrea Federal Leste Brasileiro<sup>38</sup> iam ao encontro dos trilhos da Estrada de Ferro Central do Brasil. Em 1926, os trilhos da Estrada de Ferro Central do Brasil chegaram à cidade de Montes Claros, no estado de Minas Gerais, enquanto, em 1928, os trilhos da Viação Férrea Federal Leste Brasileiro atingiram a cidade de Contendas, no estado da Bahia.

Quando a ferrovia chegou a Montes Claros, já encontrou uma cidade dinâmica no comércio e com certa estrutura urbana. Mas coube à empresa ferroviária criar o sistema de distribuição de água e de esgoto:

Montes Claros – distante 540 quilômetros de Belo Horizonte. Inaugurada em 1º de setembro de 1926. Ponto terminal da linha de centro. Apesar da distancia a que se acha da capital Mineira e do Rio, é mais importante cidade do norte de Minas pela sua grande atividade comercial: Era cognominada a princesa do norte de Minas e muito merecidamente, pois quando lá chegou a estrada de ferro, já encontrou uma cidade com os característicos das melhores cidades do país, sob todos os pontos de vistas. Apenas lhe faltavam duas coisas: Abastecimento de água e esgoto, o que já o possui, graças, é claro, à estrada de Ferro (*REVISTA FERROVIÁRIA*, 1940, p. 60).

A parada da ferrovia na cidade de Montes Claros, por quase duas décadas, transformou-a em uma cidade “ponta de trilhos”. Essa condição tornou-a um grande centro comercial, que atendia aos municípios da região norte-mineira e do sul da Bahia. No comércio, a cidade de Montes Claros era “fornecedora de produtos de subsistência, principalmente os pecuários e também o salitre, passaria a ser entreposto comercial dos artefatos industriais trazidos pela ferrovia” (LESSA, 1993, p. 166). Nota-se que o dinamismo do comércio foi um dos fatores que contribuiu para que Montes Claros se tornasse um centro regional. Nas décadas posteriores, a ferrovia favoreceu a atração de investimentos e foi um dos meios de escoar a produção da região para os grandes mercados consumidores.

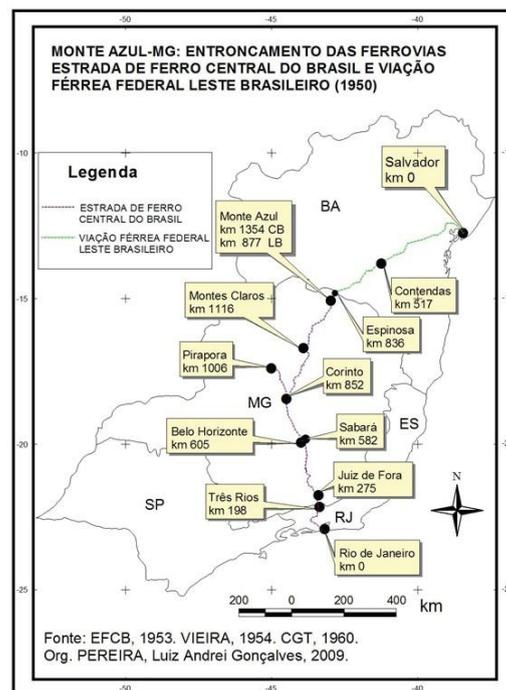
No ano de 1934, o governo federal retomou o antigo projeto que buscava interligar duas regiões muito importantes no Brasil, a centro-sul e a nordeste. Nesse projeto, ficou estabelecido que no:

---

<sup>38</sup> Viação Férrea Federal Leste Brasileiro – Criada oficialmente em 1935, durante o governo Getúlio Vargas, por meio de encampação da empresa de capital franco-belga, a Compagnie de Chemins de Fer Fédéraux de L’Est Brésilien, que operava/explorava a infraestrutura ferroviária no estado da Bahia (BUZELIN; SETTI, 2001).

Plano Geral de Viação, aprovado pelo Governo Federal em 1934, a central está estendendo novos trilhos em direção a Monte Azul – antiga localidade de Tremendal –afim de encontrar com o leste brasileiro, que, no mesmo sentido, mas em direção oposta, vem descendo de Contendas. (*REVISTA FERROVIÁRIA*, 1942, p. 266).

Novamente, a mesorregião norte de Minas está incluída em um projeto governamental. Mas a execução desse projeto dependeria da construção de, aproximadamente, 564 km de ferrovia para ligar o trecho de Montes Claros a Contendas, uma vez que os trilhos da Estrada de Ferro Central do Brasil encontravam-se em Montes Claros, distante 1.116 km do Rio de Janeiro, local onde começava a linha da Estrada de Ferro Central do Brasil. No sentido oposto, os trilhos da Viação Férrea Federal Leste Brasileiro estavam na cidade de Contendas, distante 517 km de Salvador, local onde começavam os trilhos da Viação Férrea Federal Leste Brasileiro. A cidade de Monte Azul seria o entroncamento dessas duas ferrovias, distante 1.354 km do Rio de Janeiro, e 853 km de Salvador. O mapa 04 mostra a espacialização e a conclusão desse projeto:



**Mapa 04** – Monte Azul: Entroncamento das ferrovias Estrada de Ferro Central do Brasil e Viação Férrea Federal Leste Brasileiro (1950).

**Fonte:** EFCB, 1953. VIEIRA, 1954. Org. PEREIRA, Luiz Andrei Gonçalves, 2009.

A execução desse projeto teria que culminar no encontro dos trilhos sob responsabilidade da Estrada de Ferro Central do Brasil e da Viação Férrea Federal Leste Brasileiro. A retomada da execução desse projeto ocorreu a partir de 1942, durante a Segunda Guerra Mundial, época em que o litoral brasileiro foi ocupado por submarinos alemães. Isso trouxe dificuldades para o sistema de circulação e de comunicação no território brasileiro, levando o governo de Getúlio Vargas a retomar os investimentos nos projetos de expansão dos sistemas de transportes terrestres (SANTOS; SILVEIRA, 2003). Em 1944, foram inauguradas as obras ferroviárias no trecho de Montes Claros à estação de Engenheiro Zander (Capitão Enéas). Em 1945, foram inauguradas as estações no trecho da estação Engenheiro Zander – Janaúba. O trecho de Janaúba a Monte Azul foi inaugurado em 1947. Mas, somente em 1950, o “Plano SALTE” liberou recursos para o término das obras no trecho Monte Azul – MG a Brumado – BA. No entanto, existem controvérsias sobre a inauguração da ligação ferroviária entre Rio de Janeiro e Salvador. A Contadoria Geral de Transportes – CGT (1960) afirma que essa obra foi inaugurada em 1951, apontando apenas o ano de inauguração. Outras duas fontes, que serão abordadas a seguir, indicam com mais detalhes que a obra foi concluída e inaugurada em 1950. Sobre a inauguração da ligação entre as cidades do Rio de Janeiro e Salvador, a *Revista Ferroviária* (1950, p. 30) destaca que:

O trecho ferroviário entre as cidades de Contendas, na Bahia, e Montes Claros, em Minas Gerais, que constitui a ligação norte – sul, entre a V. F. F. Leste Brasileiro e a E. F. Central do Brasil, já em tráfego provisório desde setembro p. passado, quando circulavam as primeiras composições para passageiros, diretos, entre Salvador e Belo Horizonte e vice-versa, foi inaugurado oficialmente pelo Departamento Nacional de Estradas de Ferro no dia 15 novembro p. passado.

Observa-se, na citação, a ligação da infraestrutura ferroviária do Nordeste com o Centro-Sul. O autor Vieira (1954, p. 120) oferece mais detalhes sobre essa inauguração, incluindo a abertura para o tráfego, o percurso, a data e os horários de circulação da locomotiva entre Rio de Janeiro e Salvador:

No ano de 1950 deu-se a ligação dos trilhos da Leste com os da Central do Brasil, em Monte Azul, no Estado de Minas Gerais [...] a inauguração oficial dessa ligação realizou-se em 15 de novembro do citado ano. Mas seu tráfego foi aberto em 7 de setembro do mesmo ano, quando um trem especial partiu da estação D. Pedro II, no Rio, e chegou no dia 12 do referido setembro na estação de Calçada, na cidade de Salvador [...] a composição da Central do Brasil que eternou o percurso Rio Salvador partiu às 18 horas e 10 minutos de 7-9-50 e chegou na capital baiana às 9:20 horas 12-09-50.

Na mesorregião norte de Minas Gerais, entre os anos de 1908 e 1950, foram inauguradas as infraestruturas ferroviárias fixas, compostas por estações e paradas. O mapa 05 mostra a distribuição espacial das estações e paradas localizadas na região norte-mineira.



**Mapa 05** – Norte de Minas: Ferrovia, paradas e estações ferroviárias.

**Fonte:** EFCB, 1953. CGT, 1960. Org. PEREIRA, Luiz Andrei Gonçalves, 2009

A infraestrutura ferroviária foi um mecanismo importante na dinamização, na emancipação e na formação dos novos núcleos urbanos na região norte-mineira. Desta forma, a chegada dos trilhos, a inauguração das estações, o tráfego das locomotivas, os meios de comunicação e a infraestrutura urbana (serviços telégrafos, telefone e distribuição de água) atraíram a população, que vivia nas regiões próximas das estações, para formar os núcleos urbanos e até mesmo dinamizar os núcleos urbanos já existentes no entorno das estações ferroviárias. A chegada da ferrovia resultou no surgimento de novos centros urbanos, que, posteriormente, foram transformados em povoados, distritos e cidades. A partir de 1908, a chegada da ferrovia dinamizou o comércio, os meios de transportes, os sistemas de comunicação e a estrutura urbana das cidades no norte de Minas Gerais, especialmente nas cidades de Pirapora e de

Montes Claros. Nas proximidades das estações ferroviárias, no norte de Minas, foram surgindo os povoados que originaram as cidades de Várzea da Palma, Lassance, Engenheiro Navarro, Capitão Enéas, Janaúba, Pai Pedro e Catuti. E também o surgimento dos povoados/distritos de Alto Belo, Orion, Caçarema, Quem-Quem e Tocandira, entre outros. Entretanto, algumas estações ferroviárias na região norte-mineira não conseguiram desenvolver os núcleos urbanos no seu entorno. Na região norte-mineira, além do dinamismo e do surgimento dos núcleos urbanos, a infraestrutura ferroviária propiciou a dinamização na circulação de pessoas e no comércio regional, assunto da próxima seção.

### **As atividades socioeconômicas no Norte de Minas Gerais: *auge e crise do sistema ferroviário***

A chegada da ferrovia propiciou o desenvolvimento das atividades socioeconômicas, aumentando as relações econômicas e sociais entre o norte de Minas e outras regiões do Brasil. Até o início dos anos de 1970, as principais atividades socioeconômicas que demandavam os serviços da ferrovia na região era o transporte de passageiros, de produtos agrícolas e de bovinos, do norte de Minas para outros grandes centros comerciais e urbanos do Brasil. A rede instalada na região também servia para o transporte de passageiros e de bens industrializados, que vinham desses grandes centros para a região norte-mineira.

O transporte de passageiros é intensificado na região com a parada da ferrovia em Pirapora e Montes Claros. Essas duas estações tinham posto de recrutamento, financiado pelo governo de São Paulo, para fazer a triagem de imigrantes nordestinos para trabalhar nas indústrias e nas atividades agrícolas paulistas. Melhor dizendo, as estações ferroviárias de Pirapora e de Montes Claros foram utilizadas para o recrutamento, embarque e transporte de passageiros que migravam para o estado de São Paulo. Sobre esses dois postos de recrutamento, destaca-se que:

A partir de 1939, em duas cidades mineiras, Pirapora e Montes Claros, postos avançados onde os imigrantes eram recrutados. A primeira, porto fluvial do Rio São Francisco, recebia nordestinos procedentes de vários Estados que chegavam àquela cidade, via Juazeiro (Bahia) e Petrolina (Pernambuco) [...] Montes Claros era o ponto de confluência de migrantes procedentes do sul da Bahia e norte de Minas Gerais; esses chegavam à cidade transportados por várias estradas de rodagens que convergiam para o lugar. Embarcados em via férrea (Central do Brasil), eram transportados até São Paulo. Na Hospedaria dos Imigrantes, após serem registrados, seguiam para o interior do Estado (SÃO PAULO, 2001, p. 23).

O fluxo de pessoas nas estações de Pirapora e de Montes Claros era intenso, tanto das pessoas que iam para os grandes centros quanto das pessoas que deles retornavam, desiludidas. Sobre a migração para São Paulo, Estrela (2003) e Amado (1985) destacam que os viajantes,

---

conhecidos na região como mascates, faziam propaganda de São Paulo como um lugar de prosperidade; isso despertava interesse dos nordestinos em buscar riqueza no estado de São Paulo. O desafio dos imigrantes nordestinos seria chegar a Pirapora ou Montes Claros por hidrovía ou por estrada de rodagem, ser aprovado pelo médico nos exames clínicos e receber a passagem custeada pelo governo daquele estado. Caso contrário, teriam que custear a passagem por conta própria. Entretanto, as pessoas que não passavam nos testes médicos e não tinham recursos próprios para custear a viagem, iam trabalhar em fazendas próximas às estações para ganhar o dinheiro de custeio da viagem. Outras pessoas tornavam-se mendigos ou prostitutas nas cidades de Pirapora e de Montes Claros. Os nordestinos que faziam o percurso inverso voltavam desiludidos do sonho de ficar rico nos grandes centros urbanos.

Esses postos de recrutamento foram perdendo importância com a ligação direta por ferrovia entre o Rio Janeiro e Salvador, uma vez que foram criados os trens de passageiros que faziam os grandes percursos entre Salvador – Monte Azul (Viação Férrea Federal Leste Brasileiro), Monte Azul – Montes Claros, Montes Claros – Belo Horizonte, Belo Horizonte – Rio de Janeiro e São Paulo (Estrada de Ferro Central do Brasil).

No setor comercial, como já destacamos neste capítulo, a região norte de Minas, principalmente as cidades de Montes Claros e de Pirapora, tornou-se uma rede de distribuição de produtos vindos dos grandes centros comerciais, industriais e urbanos do Brasil. Os produtores da região norte-mineira vendiam produtos agrícolas e animais bovinos para os grandes centros comerciais do país, principalmente para Belo Horizonte, Rio de Janeiro e São Paulo. No setor agrícola, a ferrovia transportava a produção de algodão da região de Janaúba, Porteirinha e Espinosa para as indústrias têxteis e de beneficiamento de algodão localizadas em Montes Claros, Belo Horizonte, São Paulo e Rio de Janeiro.

O entroncamento da ferrovia em Monte Azul incomodava os produtores de algodão do município de Espinosa, pelo fato de pagarem duas tarifas ferroviárias e a baldeação das cargas dos vagões em Monte Azul, cidade de transição entre a Superintendência Regional 7 –SR7 e a Superintendência Regional 2 – SR2. Este problema foi destacado pela *Revista Ferroviária* (1965), ao enfatizar que a Associação Comercial e Industrial de Montes Claros – ACI solicitou à diretoria da RFFSA a transferência do entroncamento ferroviário de Monte Azul para Espinosa, questionando a duplicidade dos fretes e as baldeações dos produtos, alegando que isso gerava transtornos e prejuízos, principalmente para os produtores de algodão da região de Espinosa. Em resposta à solicitação da ACI, a diretoria da RFFSA apontou que o problema seria solucionado com a “simplificação do tráfego mútuo”, que dependeria de um entendimento entre as duas diretorias ferroviárias regionais, SR7 e SR2, para evitar esses transtornos. Posteriormente, a RFFSA acabou implantando o sistema de tráfego mútuo.

No setor da pecuária, a ferrovia, por meio de vagão gaiola, fazia o transporte de animais bovinos do norte de Minas para os frigoríficos de Belo Horizonte, Rio de Janeiro e São Paulo. No trecho ferroviário, principalmente entre Montes Claros e Monte Azul, existiam vários currais de embarque, conhecidos popularmente na região como “curral de ferro”, os quais eram responsáveis pelo embarque dos bovinos nos vagões gaiolas para serem transportados para os grandes mercados brasileiros. O mapa 06 ilustra a espacialização dos currais de embarque ao longo da infraestrutura ferroviária regional.



**Mapa 06** – Localização dos currais de embarque (curral de ferro) da ferrovia no Norte de Minas Gerais.

**Fonte:** Maquinistas e chefes de estações da RFFSA. Org. PEREIRA, Luiz Andrei Gonçalves, 2009.

No norte de Minas, os currais de embarque estão localizados nas estações ferroviárias próximas das grandes fazendas de pecuária de corte. Nota-se uma concentração dos currais de embarque no trecho entre as estações de Montes Claros e Monte Azul, locais onde se encontravam as grandes fazendas de pecuária de corte. Os pecuaristas vendiam seu rebanho bovino para os principais frigoríficos brasileiros: Frigorífico Minas Gerais S/A – FRIMISA (Belo Horizonte), Ângulo, Cruzeiro e Wilson (São Paulo), e Jota Martins (Rio de Janeiro). Na região metropolitana

---

de Belo Horizonte, em Santa Luzia, foi instalado o frigorífico FRIMISA, que se tornou um grande comprador de gado do norte de Minas. A FJP (1989) destaca que a operacionalização do FRIMISA veio adquirir matéria-prima nas principais regiões produtoras de gado de corte no Estado. Nesse frigorífico, cerca de 42% dos bovinos abatidos eram comprados na região de Montes Claros, 25% de Curvelo, 12% de Governador Valadares, 8% do Oeste de Minas, 6% do Triângulo e 7% de outras regiões. Até o início dos anos 1970, o gado de corte da região norte-mineira fora transportado pelo sistema ferroviário.

No final dos anos 1960 e início de 1970, a pavimentação dos grandes eixos rodoviários nacionais fez diminuir a circulação de pessoas e de mercadorias tradicionais no norte de Minas. Nesse período, a pavimentação da BR 116, ligando o Sudeste ao Nordeste, “as estações de Monte Azul e de Montes Claros vão aos poucos deixando de fervilhar com a presença dos baianos” (ESTRELA, 2003, p. 118). Em 1978, o governo federal encerrou as atividades do trem de passageiros entre Monte Azul – Salvador e Pirapora – Corinto, permanecendo apenas o transporte de passageiros no trecho Monte Azul – Montes Claros e Montes Claros – Belo Horizonte. As atividades de transporte de gado por ferrovias são encerradas e os currais de embarque são extintos. Com a pavimentação da BR 135 e da BR 496, ocorreu o crescimento do setor de transporte rodoviário, e o escoamento do gado para os grandes frigoríficos brasileiros passou a ser realizado pelo sistema rodoviário. Esse período marcou a crise do transporte ferroviário no Brasil.

Para compreender essa crise, tornou-se necessário retornar as tentativas de re-estruturação das ferrovias brasileiras. No discurso oficial, a criação da Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima – RFFSA, em 1957, modernizaria o sistema de transporte ferroviário brasileiro, investindo na infraestrutura ferroviária, e, assim, torná-la competitiva. Este é o assunto da próxima seção.

### **A criação da RFFSA, o sucateamento e a concessão da infraestrutura ferroviária**

No período pós 1957, a RFFSA passou a administrar grande parte do sistema de transporte ferroviário, propondo modernizar a infraestrutura e sanear os *deficits* das ferrovias brasileiras. No processo de modernização das ferrovias, Juscelino Kubitschek estabeleceu a necessidade de melhorias das vias permanentes e do material rodante, além da erradicação dos ramais ferroviários antieconômicos. Na região norte de Minas, no final dos anos 1960 e início dos anos 1970, ocorreu a modernização da ferrovia, quando a RFFSA introduziu no sistema ferroviário, definitivamente, as locomotivas a diesel, reformulou os traçados das vias, retirou as curvas acentuadas, resultando na redução de dois quilômetros no trecho Montes Claros – Monte Azul, redução não oficializada pelas instituições de transporte brasileiras. Ainda na reformulação

das vias, colocou-se brita debaixo dos trilhos e dormentes, para dar estabilidade à circulação dos trens. A foto 01 mostra a antiga estrutura das vias permanentes onde a terra “batida” dava suporte aos trilhos e dormentes, enquanto a foto 02 mostra a atual estrutura das vias permanentes, onde as britas passaram a dar suporte aos trilhos e dormentes.



**Foto 01** – Antiga estrutura das vias permanentes Pirapora, km 1.006.

**Fonte:** Do autor.



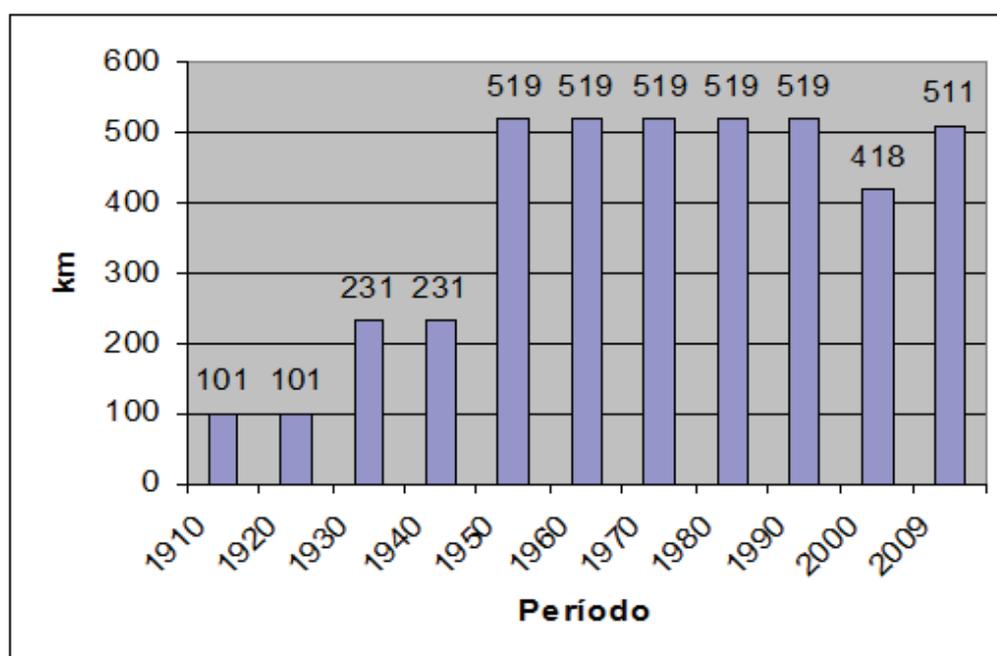
**Foto 02** – Atual estrutura das vias permanentes Montes Claros, km 1.116.

**Fonte:** Do autor.

Na região norte-mineira, a malha ferroviária ficou estagnada. Mas não houve a erradicação de ramais ferroviários deficitários, pelo fato de ser a única ligação ferroviária entre o Nordeste e o Centro-sul. No final dos anos 1960, a indústria nascente na região utilizava o transporte ferroviário principalmente no escoamento da produção do setor de cimento e têxtil. A ferrovia também continuou transportando produtos agrícolas, algodão, álcool, açúcar, carvão e mamona, do norte de Minas para os grandes centros consumidores nacionais. No sentido inverso, a ferrovia trazia os artigos industrializados e os combustíveis derivados do petróleo para a região norte-mineira.

A crise econômica vivenciada pelo Brasil, principalmente nos anos de 1980, afetou a capacidade de investimentos na infraestrutura em transporte. As ferrovias acumularam *deficits* e tiveram a sua infraestrutura sucateada. Na década de 1990, as reformas econômicas implantadas pelo governo brasileiro incluíram as ferrovias brasileiras no plano de desestatização. Em 1996, na política de concessão, a malha ferroviária do norte de Minas foi concedida à Ferrovia Centro-Atlântica – FCA. Em 2003, a Companhia Vale do Rio Doce – CVRD tornou-se acionária majoritária da FCA, adquirindo 99,9% de suas ações. Um dos problemas identificados nessa política de concessões é que as concessionárias são as grandes usuárias do sistema e impõem tarifas elevadas, além da burocracia para fechamento de novos contratos. Segundo Pereira e Lessa (2009), uma das primeiras medidas da FCA foi desativar o transporte de passageiros que fazia o percurso Montes Claros – Monte Azul e Montes Claros – Belo Horizonte, pelo fato

de esta concessionária dedicar-se, exclusivamente, ao transporte de cargas. Nesse ano, a FCA desativou o ramal ferroviário entre Pirapora e Corinto. Mas, em 2009, este ramal foi reativado para interligar, por ferrovia, o terminal intermodal de cargas agrícolas, localizado na cidade de Pirapora, ao porto de Tubarão – ES. A evolução histórica da infraestrutura ferroviária em tráfego na região norte-mineira é apontada no gráfico 05.



**Gráfico 05** – Evolução histórica da malha ferroviária em tráfego no Norte de Minas Gerais de 1910 a 2009 (km).

**Fonte:** EFCB, 1953. CGT, 1960. FCA, 2009. Org. PEREIRA, Luiz Andrei Gonçalves, 2009.

O gráfico acima apontou que, em 1910, a modalidade ferroviária apresentava uma extensão de 101 km, mantendo a mesma extensão em 1920; estendeu-se para 231 km em 1930, mantendo o mesmo valor em 1940, atingindo o seu auge em 1950, com uma extensão de 519 km, mantendo esse mesmo valor nas décadas de 1960, 1970, 1980 e 1990, recuando-se para 418 km em 2000, com a desativação do ramal ferroviário entre Corinto – Pirapora. Em 2009, com a reativação desse ramal, a ferrovia passou a ter 511 km de extensão na região norte-mineira. O PAC pretende estender os trilhos de Pirapora a Unaí, e a reestruturação do trecho ferroviário entre Espinosa – MG e Brumado – BA (BRASIL, 2007).

A concessão da ferrovia trouxe prejuízos econômicos e sociais para os moradores dos municípios da mesorregião norte de Minas. A extinção do trem de passageiros desestruturou e/ou acabou com o comércio realizado nas estações que cortavam o percurso do trem, onde habitantes locais vendiam, principalmente, alimentos para os passageiros que circulavam pelo sistema ferroviário. Os pequenos produtores utilizavam o transporte ferroviário para comercializar a sua produção em Montes Claros e/ou estações dos povoados e das sedes de municípios. Do ponto de vista social, o deslocamento das pessoas, pelo transporte rodoviário, passou a ter um custo financeiro mais elevado, como exemplo, pode-se citar que, em 1996, do trecho Montes Claros à estação de Orion, povoado localizado no município de Capitão Enéas, pagava-se de passagem ferroviária o valor R\$ 0,90. Nesse mesmo percurso, pagava-se pela passagem rodoviária o valor de R\$ 5,50. A circulação do trem de passageiros funcionava como um evento dinamizador das comunidades e dos comércios locais (LESSA; PEREIRA, 2009).

Nos últimos anos, a ferrovia transportou, de Montes Claros, produtos têxteis para o porto de Salvador e transporta leite condensado para os grandes mercados nacionais. Transporta também soja a granel, vinda de Goiás e do noroeste de Minas, carga que é embarcada na ferrovia no terminal intermodal de Pirapora, com destino ao porto de Tubarão – ES. A ferrovia escoava combustíveis da Refinaria Gabriel Passos (Betim – MG) para o terminal intermodal de armazenagem e distribuição de derivados de petróleo e álcool, Terminal Químico de Aratu – TEQUIMAR, localizado na cidade de Montes Claros.

No norte de Minas, o transporte ferroviário é pouco utilizado. Nos últimos anos, a região tornou-se um ponto de passagem das locomotivas na conexão nordeste – centro-sul. Os estrangulamentos do sistema logístico ferroviário, tais como as longas distâncias ferroviárias, demora para fazer os percursos ferroviários, dificuldades para conexão do sistema ferroviário por causa das diferenças de bitolas e do direito de passagem, alto custo dos fretes ferroviários e não oferta de serviços de transporte para cargas refrigeradas, praticamente inviabilizam o uso do transporte por ferrovias na região norte-mineira. E fica evidente que os baixos investimentos na infraestrutura ferroviária acabaram levando essa modalidade ao sucateamento, centralizando ainda mais o transporte de cargas e passageiros nas rodovias.

### **Considerações finais**

As ações do Estado brasileiro tiveram um papel importante nos investimentos, que propiciaram a expansão da infraestrutura ferroviária pelo interior do país. Desta forma, dois projetos de integração nacional, por meio do sistema ferroviário, contemplaram a região norte-mineira, a partir de 1908. O primeiro, estagnou-se em Pirapora/Buritizeiro, tendo como fator principal, a crise da borracha na região norte do Brasil. O segundo, foi concluído em 1950, praticamente

---

40 anos depois, quando foi feita a ligação ferroviária entre o Rio de Janeiro e Salvador. A expansão da infraestrutura ferroviária no norte de Minas Gerais se deu, exclusivamente, por meio de investimentos estatais (Estrada de Central do Brasil e Viação Férrea Federal Leste Brasileiro).

A chegada dos trilhos na região norte-mineira dinamizou as estruturas dos núcleos urbanos existentes, e, também propiciou o surgimento de novos núcleos urbanos. No entanto, tiveram estações, nesta região, que não conseguiram desenvolver, no seu entorno, os núcleos urbanos. Desde a sua chegada, até início dos anos de 1970, a ferrovia era o principal meio de transporte que ligava o norte de Minas aos principais centros urbanos e comerciais do Brasil. Nesse período, o transporte ferroviário levava os “trabalhadores nordestinos” para os grandes centros urbanos brasileiros, que estavam vivenciando o processo de modernização econômica, representada pela indústria e pela agricultura. A ferrovia escoava da região norte-mineira os produtos agrícolas, o carvão vegetal e os bovinos de corte para Belo Horizonte, Rio de Janeiro e São Paulo. E destes grandes centros urbanos/comerciais vinham os produtos industrializados, que eram vendidos na região norte de Minas Gerais. A circulação de passageiros e cargas contribuiu para a dinamização do comércio regional, especialmente nas cidades de Pirapora e Montes Claros. No entanto, criou-se também problemas sociais, como: prostituição, mendigos, entre outros.

No final dos anos 1960 e início dos anos de 1970, com a pavimentação das rodovias federais, a ferrovia começou a perder “espaço” para a infraestrutura rodoviária. E, assim, o transporte de cargas e passageiros concentrou-se no transporte rodoviário. Nesse processo, em 1978, foi extinto o trem de passageiros que fazia o percurso Salvador – Monte Azul e Pirapora – Corinto. E permaneceu até 1996, o trem de passageiros nos trechos Montes – Monte Azul e Montes Claros – Belo Horizonte.

O trem de passageiros tinha um papel social relevante na prestação de serviços para a região norte-mineira, subsidiado pelo governo federal, apresentava baixas tarifas (baixo custo) que facilitava o acesso ao sistema de circulação pessoas pelas ferrovias. As pessoas menos favorecidas economicamente, eram as grandes usuárias do transporte ferroviário na região. Em função disso, o trem de passageiros recebia apelidos pejorativos, tais como: “trem do sertão”, “trem baiano”, “trem da fome”, entre outros. A extinção do trem de passageiros deixou milhares de pessoas sem transporte por ferrovia, na região norte-mineira, porque a concessionária, nova “proprietária” da malha ferroviária que passa pela região, a FCA, dedicou-se, exclusivamente, ao transporte de cargas. Na época, grande parte de elite norte-mineira foi favorável à política de concessão ferroviária, atendendo e defendendo os interesses do capital privado em detrimento aos interesses sociais. Atualmente, a mesma elite prega um discurso demagógico de retorno do trem de passageiros. O contrato de concessão e de arrendamento da FCA destaca que,

a concessionária dedica-se exclusivamente ao transporte de cargas. Entretanto, o transporte de cargas é baixo na região, uma vez que ferrovia serve de ponto de passagem na ligação ferroviária entre o Nordeste e Sudeste. Apenas uma empresa localizada no norte de Minas faz uso do transporte ferroviário de cargas.

### Referências

- AMADO, Jorge. **Seara vermelha**. São Paulo: Record, 1985.
- BRASIL. Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão. **Plano Plurianual 2008 – 2011: Programa de Aceleração do Crescimento**. Brasília: Ministério do Planejamento, 2007.
- BUZELIN, José Emílio de Castro Horta. SETTI, João Bosco. **Ferrovia Centro-Atlântica: uma ferrovia e suas raízes**. Rio de Janeiro: Memória do Trem, 2001.
- CONTADORIA GERAL DE TRANSPORTES. **Guia geral das estradas de ferro – G1**. Rio de Janeiro: CGT, 1960.
- ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO BRASIL – EFCB. **Nominata das estações**. Rio de Janeiro: EFCB, 1953.
- ESTRELLA, Ely Souza. **Os sampauleiros: cotidiano e representações**. São Paulo: EDUC, 2003.
- FERREIRA-NETO, Francisco. **150 anos de transportes no Brasil 1822/1972**. Brasília: Ministério dos Transportes, 1974.
- FERROVIA CENTRO-ATLÂNTICA – FCA. **Mapa de circulação**. Belo Horizonte: FCA, 2009.
- LESSA, Simone Narciso. **Trem de Ferro: Do cosmopolitismo ao sertão**. Dissertação (Mestrado em História) – Departamento de História, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 1993.
- MINAS GERAIS. Fundação João Pinheiro – FJP. **Análise histórico-institucional do projeto da FRIMISA**. Belo Horizonte: FJP, 1989.
- PEREIRA, Luiz Andrei Gonçalves. LESSA, Simone Narciso. Políticas de desenvolvimento: Um estudo comparado entre as matrizes de transportes terrestres no norte de Minas Gerais. *Revista Caminhos de Geografia*. Uberlândia: Instituto de Geografia – UFU, v.10, n. 32, set./dez. 2009.
- Revista Ferroviária*. Rio de Janeiro, vol. 2. nº 1, 1940.
- Revista Ferroviária*. Rio de Janeiro, vol, 7. nº 3, 1942.
- Revista Ferroviária*. Rio de Janeiro, vol. 12. nº 11, 1950.

---

*Revista Ferroviária*. Rio de Janeiro, vol. 10. nº 26, 1965.

SANTOS, Milton. SILVEIRA, Maria Laura. **Brasil: Território e Sociedade no início do século XXI**. Rio de Janeiro: Record, 2003.

SÃO PAULO. Secretaria de Estado da Cultura. **Brasileiros na hospedaria de imigrantes: A migração para o estado de São Paulo (1888–1993)**. São Paulo: Museu da Imigração, 2001.

VIEIRA, Flávio. Os caminhos ferroviários brasileiros. In: **Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE**: Rio de Janeiro: IBGE, 1954.

**Recebido para publicação em dezembro de 2011**  
**Aceito para publicação em março de 2012**