

Ferrovia, urbano e cidade no Norte de Minas: As contribuições da ferrovia na expansão urbana entre 1908 e 1950.

IVALDO FROIS DINIZ*
SIMONE NARCISO LESSA**

Introdução

Este trabalho pretende analisar alguns dos impactos, negativos e positivos, provocados pela ferrovia, quando passou a fazer parte do espaço urbano do Norte de Minas, entre as cidades de Corinto e Pirapora, e da vida das pessoas que residiam ali entre os anos de 1908 e 1950. Procura investigar realização de melhoramentos na malha urbana, tendo em vista o ramal ferroviário. Também será observado o surgimento de novas experiências cotidianas proporcionadas pela ferrovia, tais como a facilidade de circulação de pessoas, informações, mercadorias.

Segundo Monter-Mór (2006), a cidade constitui o resultado do aprofundamento da divisão sócio-espacial do trabalho em uma comunidade, desta maneira o aprofundamento resulta em estímulos provocados pelo contato externo e abertura para outras comunidades envolvendo processos regulares baseados na cooperação e na competição. O resultado por um lado gera o sedentarismo e uma hierarquia sócio-espacial interna á comunidades e de outro, movimentos regulares de bens e pessoas entre comunidades.

Levebvre (1969) destaca que no urbano existe uma centralidade das complexidades sociais que conquistou sob o espaço urbano e condicionamento das diferentes posições dos indivíduos na organização da sociedade urbana. A partir desta idéia, a perspectiva do urbano está ligada uma análise estrutural, onde tem na referência que viabiliza o processo de expansão da indústria capitalista.

Segundo Costa e Mendonça (2008), dentro do modo de vida capitalista, o desenvolvimento urbano baseado em preceitos mercadológicos, teoricamente,

* Universidade Estadual de Montes Claros - UNIMONTES, Mestrando do Programa de Pós Graduação em Desenvolvimento Social - PPGS, Bolsista da CAPES - Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior.

** Universidade Estadual de Montes Claros - UNIMONTES/ Universidade Estadual de Campinas - UNICAMP, Doutora da UNIMONTES/UNICAMP.

legitimados pela racionalização técnica e, amplamente, difundidos pelo processo de territorialização, molda o espaço social, econômico e geográfico.

Esta necessidade de atender as funções de mercado e espaços estratégicos, os sistemas de transportes articulam e mantêm os fluxos de pessoas, mercadorias, serviços e informações pelos territórios, bem como favorece a atração e reprodução de capital, criando uma organização de formas de uso e ocupação do solo, gerando valorizações diferenciadas no espaço urbano.

Segundo afirma Pereira (2009), no processo de desenvolvimento, os sistemas de transportes são responsáveis pela circulação de pessoas, matérias-primas, produtos, informações e capitais pelo espaço geográfico. Os transportes ampliam as relações sociais, as atividades produtivas e comerciais, tornando-se elementos importantes para expansão do sistema capitalista.

A ferrovia surgiu como uma promessa de *progresso e modernidade*, onde integraria as comunicações através dos territórios em todo mundo. Lessa (1993) destaca que, esta imagem se estabeleceu tanto pela presença do maquinismo ferroviário, representante do avanço tecnológico da sociedade capitalista, pois carrega suas marcas: velocidade, produto industrial, controle do espaço e do tempo. Por outro lado, é um instrumento de propagação dos padrões capitalistas por todo o mundo pela ligação dos centros urbanos, palco do desempenho capitalista, e da idéia de *melhoramento* pela integração com os maiores centros urbanos.

O cosmopolismo será a extensão deste projeto, que num primeiro momento, será estabelecido nos grandes centros urbanos do mundo, e, posteriormente, se estenderá para o interior; não propriamente urbanizado, mas estabelecendo um vínculo simbólico entre o centro urbano e as pequenas cidades do interior. Este vínculo, estabelecido pela rede de comunicação, criou no interior a expectativa de vir a pertencer ao moderno mundo urbano e industrial, no momento em que fizesse uso dos artefatos por ele produzidos (LESSA, 1993: 58).

Segundo Lessa (1993), a ferrovia estava ligada à imagem orgânica da circulação em geral, igualmente a expectativa do *progresso e da civilização* que fizesse emergir uma imagem da ferrovia como *saneadora da terra*, o saneamento traria a civilização e conseqüentemente o *progresso*, pois estabeleceria a circulação por um

território já profilaticamente tratado pelos sanitaristas e pelas intervenções técnicas dos engenheiros e arquitetos.

Para autora a extensão dos trilhos da rede férrea até os recantos mais inóspitos do planeta, constrói redes de transportes que transpunham as limitações temporais e espaciais, colocando o ilimitado e infinito no centro dos seus objetivos possíveis, logo subjugando continentes inteiros, envolvendo a terra com suas cerradas redes de comunicação e transportes. Este vínculo, estabelecido pela rede de comunicação, criou no interior a expectativa de vir a pertencer ao moderno mundo urbano e industrial, no momento em que fizesse uso dos artefatos por ele produzidos.

Ferrovias no Norte de Minas.

O contexto histórico em que o Norte de Minas¹ se insere nesse tema remonta o final do século XIX e início do século XX, onde Ferreira-Neto (1974) descreve um Brasil que possuía de uma *considerável* rede ferroviária no eixo Rio-São Paulo, e que passava por um processo de expansão desta rede. No início da República deu-se início a Estrada de Ferro Central do Brasil, que veio a sobrepor a Estrada de Ferro Pedro II; e com a contribuição do Estado, intensificaram-se os investimentos na expansão do sistema ferroviário, através de recursos oriundos de empréstimos externos garantidos pelo tesouro nacional.

Com a proposta de ocupar o território nacional e promover a chamada *integração nacional*, Lessa (1993) coloca que tal projeto iniciou-se na primeira metade do século XX, acarretando o processo de expansão das ferrovias em direção ao interior do país, buscando conectar os eixos ferroviários de São Paulo, Rio de Janeiro, Bahia e Rio Grande do Sul.

Desta forma, Ferreira-Neto (1974) afirma que a partir do governo Rodrigues Alves (1902 – 1906), elaborou-se uma política de priorização da integração das ferrovias, que resultou no surgimento dos grandes projetos de integração nacional, dos quais destacam-se o projeto que previa a ligação entre o Rio de Janeiro, o rio São Francisco (Pirapora) e Belém do Pará, a construção de uma ponte sobre o rio São Francisco, a ligação entre o Rio de Janeiro, Montes Claros e Salvador, a ligação ferroviária entre São

¹ O cenário de estudo é território norte-mineiro composto por 89 municípios, subdividido em sete microrregiões: Montes Claros, Janaúba, Pirapora, Bocaiúva, Januária, Salinas e Grão-Mogol.

Paulo e o Rio Grande do Sul. A execução desse projeto atingiu a mesorregião norte de Minas, a partir de 1908, os trilhos saíram de Corinto e chegando a Lassance, e, em 1910, em Várzea da Palma e Pirapora, objeto deste estudo. A malha ferroviária chegou a Montes Claros em 1926, e conectou-se com Salvador em 1950.

Pode-se destacar que além da integração a ferrovia poderia servir para atender outros objetivos, levantando a idéia de que

as cidades são vistas como “locus da desordem”, são também correntes as concepções que as vêem como expressão do atraso nacional frente à modernidade das metrópoles internacionais. Essas concepções são reforçadas pela adesão do país ao comércio internacional, principalmente pelo desenvolvimento da cultura do café, aliado ao fato de as elites nacionais passarem a ter a cidade como referência para sua atuação comercial e política (RIBEIRO; PECHMAN, 1996:59).

Podemos com isso sugerir que a ferrovia poderia ser um meio de levar essas transformações ou reformas urbanas para o interior *atrasado* do país.

Pode-se destacar que, a “chegada da ferrovia resultou no surgimento de novos centros urbanos, que, posteriormente, foram transformados em povoados, distritos e cidades” (PEREIRA, 2010: 97). Os trilhos possibilitaram um processo de dinamização do comércio, dos meios de transportes, dos sistemas de comunicação e da 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 (PEREIRA, 2010: 97).

Essa conexão do eixo ferroviário Sudeste e Nordeste expandiu-se em direção a Montes Claros, sendo que em 1914, foram inauguradas as estações de Augusto de Lima e Buenópolis, em 1921 foi inaugurada a estação de Joaquim Felício. Em 1922 foi inaugurada a estação Engenheiro Dolabela, chegando à inauguração da estação de Bocaiúva em 1925 e a estação de Montes Claros em 1926.

Segundo Lessa (1993), a chegada da ferrovia e sua parada em Montes Claros por uma década, fez com que essa cidade se tornasse uma cidade “ponta de trilhos”, transformando-se num grande centro de distribuição que atendia outros

municípios da região norte-mineira e o Sul da Bahia, fator acarretou para que Montes Claros se tornasse um pólo regional. Para Lessa (1993), a ferrovia inseriu o Norte de Minas no circuito capitalista, mas num primeiro momento, não se podendo afirmar que trouxe de fato o *progresso* para a região.

Podemos assim afirmar que a ferrovia passou a ter um papel essencial no processo de melhoramento da malha urbana das cidades norte mineiras. Tendo uma participação maior dentro da cidade e do contexto político e também norte mineiro, do que era para si destinado inicialmente.

Além disso, a ferrovia provocou transformações na vida das pessoas, trazendo facilidades e, em alguns casos, complicações; do dia pra noite as pessoas que residiam em passaram a ter acesso rápido ao Rio de Janeiro e Belo Horizonte e a todos os produtos, tanto culturais quanto econômicos, que pudessem ser transportados. “Essas imagens atribuídas à ferrovia poderiam se relacionadas com as intervenções urbanísticas nos grandes centros que, partindo dos primeiros questionamentos sobre o habitat urbano no século 18, se estenderá até o urbanismo do século 20” (LESSA, 1993:86).

O trem-de-ferro surgia como um vetor que aponta para a tendência da transformação da sociedade, a inauguração mostrava-se, em função desta 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 (LESSA, 2007:41)

O objetivo do trabalho é buscar compreender como se atingiu a expansão e desenvolvimento urbano no Norte de Minas, destacando o fenômeno ferroviário como catalisador deste. O desenvolvimento desta pesquisa se deu em três etapas: Na primeira etapa, abordam-se as perspectivas teóricas principalmente dos seguintes autores: Cabral (1994), Choay (2005), Costa Mendonça (2008), Levebvre (1969-1982-2008), Mumford (1991-1969-1991), Lessa (1993), Pereira (2010). Os estudos concentraram-se na revisão de literatura, que é o suporte para a discussão dos conceitos abordados, como: A teoria da urbanização, o planejamento nacional do sistema de transportes via planos governamentais setoriais, o planejamento regional, ferrovia e urbanização, desenvolvimento e ferrovia.

Na segunda etapa, o trabalho se concentrar na coleta de dados de fontes primárias, os quais nos permitiram construir informações a partir de documentos e dos bancos de dados das instituições Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes – (GEIPOT),

Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes – (DNIT), Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – (IBGE), Ministério do Desenvolvimento – (MD), Indústria e Comércio Exterior – (MDIC), à Secretaria de Estado de Desenvolvimento Econômico (SEDE), Secretaria de Estado Extraordinária dos Vales do Jequitinhonha, Mucuri e Norte do Estado (SEDEVAN), Secretaria de Estado da Fazenda (SEF), Ministério da Fazenda, (SUDENE), Departamento Nacional de Obras Contra a Seca (DNOCS), Ministério da Indústria e Comércio e ao Instituto de Pesquisas Econômicas Aplicadas (IPEA) a respeito das estruturas de incentivo fiscal existentes no Norte de Minas Gerais.

Também serão utilizados dados obtidos dos arquivos da Central do Brasil no Rio de Janeiro que abordem sobre a introdução da ferrovia no Norte de Minas e no trecho entre Corinto e Pirapora. Essas informações nos possibilitaram contextualizar a política nacional e regional de transportes e de cidades, bem como configurar as políticas fiscais e de desenvolvimento que atuaram e atuam na região.

O trabalho procurou traçar o perfil geral dos municípios estudados, de acordo com suas características econômicas, sociais, geográficas, urbanas e históricas. O objetivo é o de identificar semelhanças gerais entre as cidades estudadas e a que as cercam. A metodologia a ser utilizada nessa comparação terá como principais referências os estudos de Bloch (2000), que desenvolvem mecanismos de comparação intermunicipais.

Considerações Finais

Conclui-se, parcialmente, que a expansão do sistema ferroviário se deu no período que varia de 1908 a 1950, e que contribuiu para expansão do sistema capitalista na região, principalmente, na adequação das cidades na proposta de acesso a rede ferroviária, como forma estratégica de escoamento da produção e de povoamento das fronteiras, a ocupação e o controle do território.

Segundo Cabral (1985), com a organização dos povoados e das cidades atendidas pela ferrovia, inúmeras pessoas – especialmente comerciantes – de Minas Gerais e também do Nordeste deslocaram-se para a região, atraídos pela expectativa de obter lucro. A chegada dessas pessoas desencadeou, como na cidade de Capitão Enéas, a necessidade de organizar e estabelecer um traçado planejado para o povoado. A proposta era elaborar uma planta que organizasse sistematicamente o povoado. Projetando largas avenidas e distribuição espacial das estruturas arquitetônicas, as quais

caracterizam a cidade nos dias de hoje como a *cidade das avenidas*. Igualmente pode-se destacar um acontecimento histórico importante que ocorreu no processo de formação urbana do Norte de Minas, pois alguns casos as cidades contornaram diversas fases do crescimento usual das cidades, não passando por vila ou arraial, mas saindo diretamente da etapa de povoado à de cidade.

À medida que o lugar foi se desenvolvendo, houve uma conseqüente atração de pessoas de diversas regiões do Nordeste e do estado de Minas Gerais, em especial da própria mesoregião do Norte de Minas. A expectativa de ganhos econômicos causou uma concentração populacional, que guiadas pelo discurso do progresso se deslocaram do espaço rural para o urbano, podendo caracterizar um êxodo rural.

A ferrovia contribuiu para o crescimento econômico e urbano do Norte de Minas, pois tanto pelos aspectos empreendedores de seu fundador e a rápida emancipação política e administrativa do município, com toda infra-estrutura, se deu pelo projeto de “integração” proporcionado pela ferrovia.

Podendo afirmar que infraestrutura ferroviária foi um mecanismo importante na dinamização, na emancipação e na formação dos novos núcleos urbanos na região norte mineira. Desta maneira, a chegada da ferrovia, a inauguração das estações, o tráfego das locomotivas, os meios de comunicação e a infra-estrutura urbana (serviços de telégrafos, telefonia e distribuição de água) atraíram a população, que vivia nas regiões próximas das estações, para formar os núcleos urbanos e dinamizando os já existentes no entorno das estações ferroviárias.

Bibliografia

BLOCH, Renata Arruda de; BALSSIANO, Moisés. A democratização da gestão pública: relações entre gestor, inovação e porte demográfico do município. **Revista de Administração Pública**, Rio de Janeiro, v.34, n.1, p.145-164, jan/fev,2000.

CABRAL, Antonio Ferreira. **Capitão Enéas**: Um Mauá no Norte de Minas. Belo Horizonte: Litera Maciel, 1985.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **Espaço e indústria**. São Paulo: Contexto, 2000.

CHOAY, Françoise. **O urbanismo**. 6ª.ed. São Paulo: Perspectiva, 2005.

COSTA, Geraldo Magela; MENDONÇA, Jupira Gomes de. (Org.). **Planejamento urbano no Brasil: trajetória, avanços e perspectivas**. 1 ed. Belo Horizonte: C/Arte, 2008.

ESTEVA, Gustavo. Desenvolvimento, SACHS, Wolfgang. **Dicionário do desenvolvimento: guia para o conhecimento como poder**. Petrópolis: RJ: Vozes, 2000, p.59-83.

ESCOBAR, Arturo. Planejamento. In: SACHS, Wolfgang. **Dicionário do desenvolvimento: guia para o conhecimento como poder**. Petrópolis: RJ: Vozes, 2000, p.211-228.

FERREIRA-NETO, Francisco. **150 anos de transportes no Brasil 1822/1972**. Brasília: Ministério dos Transportes, 1974.

LEFEBVRE, Henri. **Espaço e política**. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2008

LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. São Paulo: Editora Documentos, 1969.

LEFEBVRE, Henri. **A vida cotidiana no mundo moderno** (A. J. d. Barros, Trans. Vol. Sociologia e Política, volume 24). São Paulo: Editora Ática, 1991.

LESSA, Simone Narciso. **Trem de Ferro: Do Cosmopolitismo ao sertão**. Dissertação (Mestrado) – Departamento de História, Universidade de Campinas, Campinas, 1993.

LESSA, Simone Narciso. **Trem de Ferro: o mito da modernidade no sertão**. Sertão: cultura e poder, Montes Claros:Unimontes, v.1, n.1, p.13-43, 2007.

Lima, Othon Álvares de Araújo. **Sistema Ferroviário Brasileiro**, São Paulo: Apec. 1969.

LOPES, Ana Paula Gusmão. **A influencia de Capitão Enéas Mineiro de Souza na Implantação e no Desenvolvimento Econômico de Capitão Enéas –MG**. Monografia de Conclusão de Curso – Departamento de Ciências Econômicas, UNIMONTES, Montes Claros, 1994.

MACHADO, Denise Barcellos Pinheiro, (org). **Sobre Urbanismo**. Rio de Janeiro: Viana & Mosley: Ed.PROURB, 2006.

MONTER-MOR, Roberto Luís de Melo. **O que é o urbano no mundo contemporâneo**. Belo Horizonte:UFMG/Cedeplar, 2006.

MUMFORD, Lewia. **A cultura das cidades**. Belo Horizonte:Itatiaia, 1961.

OLIVEIRA, Marcos Fabio Martins de. O processo de formação e desenvolvimento de Montes Claros e da Área Mineira da SUDENE. In: OLIVEIRA, Marcos Fábio Martins. RODRIGUES, Luciene (Org.). **Formação econômica e social do Norte de Minas**. Montes Claros: Ed. Unimontes, 2000.

PEREIRA, Luiz Andrei Gonçalves. **Planejamento e desenvolvimento**: Logística de transportes e exportações na mesorregião norte de Minas Gerais. Dissertação (Mestrado) Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Social, UNIMONTES, Montes Claros, 2010.

PEREIRA, Luiz Andrei Gonçalves. Políticas de desenvolvimento: Um estudo comparado entre as matrizes de transportes terrestres no Norte de Minas Gerias. **Caminhos da Geografia**. Uberlândia: Instituto de Geografia-UFO, v. 10, n. 31, 2009.