

**Casa de Oswaldo Cruz – FIOCRUZ**  
**Programa de Pós-Graduação em História das Ciências e da Saúde**

**RAMON FELIPHE SOUZA**

***O Sertão nos Trilhos: ferrovia, ambiente e saúde no debate sobre a integração do Norte de Minas Gerais (Diamantina, 1902 -1922)***

**RIO DE JANEIRO**  
**2018**

**RAMON FELIPHE SOUZA**

***O Sertão nos Trilhos: ferrovia, ambiente e saúde no debate sobre a integração do Norte de Minas Gerais (Diamantina, 1902 -1922)***

Dissertação de mestrado apresentada ao Curso de Pós-Graduação em História das Ciências e da Saúde da Casa de Oswaldo Cruz – Fiocruz, como requisito parcial para obtenção do Grau de Mestre. Área de Concentração: História das Ciências.

Orientador: Prof. Dr. Gilberto Hochman

Rio de Janeiro  
2018

## RAMON FELIPHE SOUZA

### ***O Sertão nos Trilhos: ferrovia, ambiente e saúde no debate sobre a integração do Norte de Minas Gerais (Diamantina, 1902 -1922)***

Dissertação de mestrado apresentada ao Curso de Pós-Graduação em História das Ciências e da Saúde da Casa de Oswaldo Cruz – Fiocruz, como requisito parcial para obtenção do Grau de Mestre. Área de Concentração: História das Ciências.

#### BANCA EXAMINADORA

---

Prof. Dr. Gilberto Hochman (Programa de Pós Graduação em História das Ciências e da Saúde - Casa de Oswaldo Cruz/Fiocruz) – Orientador.

---

Prof. Dra. Keila Auxiliadora Carvalho (Programa de Pós Graduação em Educação - Universidade Federal dos Vales do Jequitinhonha e Mucuri/UFVJM).

---

Prof. Dra. Dominichi Miranda de Sá (Programa de Pós Graduação em História das Ciências e da Saúde - Casa de Oswaldo Cruz/Fiocruz).

#### Suplentes:

---

Prof. Dr. James William Goodwin Junior (Centro Federal de Educação Profissional e Tecnológica - CEFET-MG).

---

Prof. Dra. Tamara Rangel Vieira (Programa de Pós Graduação em História das Ciências e da Saúde - Casa de Oswaldo Cruz/Fiocruz).

Rio de Janeiro  
2018

S719s Souza, Ramon Felipe.

O Sertão nos trilhos: ferrovia, ambiente e saúde no debate sobre a integração do Norte de Minas Gerais (Diamantina, 1902-1922) / Ramon Felipe Souza. – Rio de Janeiro: s.n., 2018.

160 f.

Dissertação (Mestrado em História das Ciências e da Saúde)

- Fundação Oswaldo Cruz. Casa de Oswaldo Cruz, 2018.

Bibliografia: 149-160f

1. Surtos de Doenças - história. 2. Impactos na Saúde – história. 3. Impacto Ambiental - história. 4. História do Século XX. 5. Brasil.

CDD 614.44

Marise Terra Lachini – CRB6-351

À minha querida tia Ivete (In memoriam), aquela que sempre me indicou quais os melhores caminhos a serem seguidos. Menininha, você me mostrou que é melhor serem dois do que um.

## AGRADECIMENTOS

Esta dissertação é fruto de uma viagem que se iniciou com o casamento dos meus pais, Geraldo Souza e Helena Souza, em maio de 1988. Portanto, é a eles o meu primeiro agradecimento. A força motriz que possibilitou a minha tração.

Aos meus irmãos, Jordânia Souza e Josedaiky Souza, pois juntos derrubamos os primeiros obstáculos que por algum motivo poderiam inviabilizar esta viagem. Aprendemos uns com os outros a importância de ter os trilhos fortes, seguros e firmes no amor e na família.

À minha cunhada Angelita Marília Silva pelas conversas e dicas compartilhadas. A minha sobrinha Júlia por sua beleza que clareia minha visão. Também ao meu cunhado Fábio Júnior pela parceria e respeito.

Aos meus primeiros professores, desde os que não me lembro bem aos inesquecíveis, como Analdete Santos, Vera Lúcia, Lucinéia Alcântara e Cristiane Viana. Vocês aqueceram a caldeira que me deu energia para seguir nos trilhos.

Ao meu tio Murilo pela força que me serve de inspiração. Aos queridos tio Miguel, tia Eliana, tio Manoel e tia Dos Anjos por fazerem de suas casas paradas para o meu reabastecimento, enquanto eu estive pesquisando em arquivos na capital, Belo Horizonte, portanto, longe do meu ponto de partida inicial: Couto de Magalhães, minha casa.

Aos meus tios Mauro, Romário, Walisson, Marcos, Durval, Jailton, Marcelo e as minhas tias Paulinha, Luciana, Ninha, Vera, Zuza, Aparecida, Erlane, Maria, Suely, Cleonice, Léia e Preta.

Aos meus primos e primas pelos bons momentos vividos que me acompanharam nesta viagem: Ester, Nalanda, Amanda, Tatiane, Jhonatan, Paulo Otávio, Jaciara, Rosa, Tamara, Daniel, Carlinhos, Rafa, Rayele, Nayara, Deninho, Gabriela, Acácio, Amanda, Deiseane, Eduarda, Daniele, Emanuel, Gabriel, Tatiane, Hugo e Lois.

A Filipe Valeriano e toda sua família, especialmente, Rejane Valeriano e Varci Rodrigues da Silva. A vida nos conduziu a caminhos diferentes, mas o carinho e o respeito permanecem.

Aos meus amigos que, entre encontros e despedidas, tornaram mais leve minha trajetória: Jeferson Pereira, Rafael Vieira, Adriano de Paula, Joênio, Fernanda Pena, Patrícia Viana, Patrícia Alves, Marina Lima e o meu querido sobrinho de coração Davi Lucas.

A João Lucas, Ronald, Miracy da Luz Elias, Antonio Martins Machado, Nivaldo Pereira, Andrelita Benício e a tia Lia. Obrigado por terem me recebido de braços abertos na cidade maravilhosa. Vocês tornaram suportáveis os meus primeiros dias no Rio.

A Deilton Pereira e Débora Cruz por me receberem em sua casa e por compartilharem momentos únicos ao lado do meu sobrinho Rhayk.

À Lídia e meu sobrinho Gabriel, meus amados, obrigado pela vida compartilhada e pela amizade que com o passar dos anos torna-se mais forte e indispensável para mim.

A Diego Pablo Silva pelos momentos especiais que compartilhamos apesar das minhas ausências.

A todos os companheiros que estiveram a bordo na turma do mestrado 2016. Sobretudo as *milonguitas*: Camilla Leal, Fillipe dos Santos Portugal, Romão Araújo e Reynaldo Loio. Vocês embarcaram nesta viagem e, sem cobrar nada, tornaram-na mais divertida. De modo especial, a Fillipe Portugal, minha dupla, o primeiro a ler meus textos e o primeiro amigo que fiz no Rio; a Romão Araújo, com o qual dividi muitas coisas além do quarto em Curicica e a Camilla Leal pela intensidade e por nossas confidências.

Aos amigos que fiz na Casa de Oswaldo Cruz (COC), como a querida Mônica Moraes, João Guimarães e Harumi Fernandes. E os demais colegas como Vinicius da Silva, Renato Vicentini, Jeanine Claper, Caroline Gil, Ticiano Santa Rita, Denis Jogas, Gabriela Miranda, Luiz Alves e Lucas Vieira.

Aos amigos do alojamento da ENSP, mas que praticamente só tem aluno da COC. Com carinho, a Daiane Rossi, Liliane Gomes, Avohanne Araújo, Laila Pedrosa, Thayane Oliveira, Breno Sabino, Kamylla Passos, Juliana Tavares e Neiva Viergas. Obrigado pela boa convivência e amizade. Em especial, ao gajo Lucindo Cardoso de Pina. Eu, você e o Romão fizemos acontecer e, sim, o apartamento 10 é o melhor!

Aos preciosos Kamila Nunes, Joelmir Cabral Moreira, Kelly Sellani e Renata Louback de Oliveira. Lembro-me de nossas noites de estudo, de nossas inseguranças e medos. Cada um de vocês, à sua maneira, me ensinou que o mais importante não são as coisas, mas sim ter com quem compartilhá-las. Isso inclui também a Flávio Luciano.

Às professoras Dominichi Miranda de Sá e Keila Auxiliadora Carvalho que compuseram a banca examinadora. Desde a qualificação vocês acompanharam este trabalho e contribuíram de forma significativa com suas valiosas sugestões. O carisma de vocês tornou mais agradável um dos momentos mais tensos da minha vida. Em especial, a Keila pela amizade e generosidade desde o período da minha graduação.

Aos pesquisadores e professores da Casa de Oswaldo Cruz sempre solícitos. Especialmente aos que tive contato por meio das disciplinas ministradas, como Diego Armus, Simone Kropf, Luiz Antonio Teixeira, Dilene Nascimento, Elizabeth Kobayashi, Juliana Cavalcanti, Jaime Benchimol, Nara Azevedo, Tamara Rangel Vieira, Kaori Kodama, Lorelai Kury, Gisele Sanglard e Tânia Salgado Pimenta.

A André Felipe Cândido da Silva pelas importantes sugestões e indicação de leituras.

À Ofélia Pereira Ferraz pelas trocas e a amizade que temos construído.

À Elisa Borges pela amizade e atenção que mantemos mesmo após a graduação.

Aos queridos Sandro Hilário, Paulo Chagas, Maria Cláudia Cruz e Amanda Guterrez pela disposição e boa convivência na secretaria da COC.

A todos os servidores das bibliotecas e arquivos que consultei. Especialmente, Ederlane e Ronei da Biblioteca Antonio Torres e à Verônica do Arquivo Eclesiástico da Arquidiocese, ambas instituições em Diamantina. Aos funcionários do Arquivo Nacional e da Biblioteca Nacional no Rio de Janeiro e do Arquivo Público Mineiro e da Hemeroteca Histórica da Biblioteca Pública Estadual Luiz de Bessa em Belo Horizonte.

A Felipe Reder Patrício do Centro de Memória da EFVM, em Vila Velha.

A Carlos Santos de Melo, bolsista do projeto *História e Cultura Hospitalar: Preservação e difusão do acervo da Santa Casa de Caridade de Diamantina – MG* que, sob a orientação de Keila Carvalho, contribuiu para o levantamento de informações acerca da passagem da epidemia de gripe espanhola na cidade de Diamantina.

À Helena Guimarães Campos, do Arquivo Público da Cidade de Belo Horizonte. Obrigado pela bibliografia compartilhada e pelo incentivo.

A Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES) pelo apoio na forma de bolsa de mestrado.

A Gilberto Hochman pela orientação segura, pelas reuniões e sugestões fundamentais para a realização deste trabalho. Agradeço por ter acolhido o projeto e pelo exemplo profissional e humano que me inspiram desde a minha graduação quando ainda no interior de Minas tive contato com seus trabalhos.

A todos que direta ou indiretamente contribuíram para a concretização deste trabalho. Deram-me aderência quando o caminho se tornou íngreme. Muito obrigado!

Lá vai o trem sem destino  
Pro dia novo encontrar  
Correndo vai pela terra  
Vai pela serra  
Vai pelo mar  
(Ferreira Gullar, 1975).

## RESUMO

A dissertação analisa as ideias, os debates e ações em torno da construção do ramal ferroviário de Diamantina sob administração da Estrada de Ferro Vitória a Minas e seus impactos. A questão central é entender de que forma as elites de Diamantina, de Minas Gerais e da Capital Federal discutiram o tema do abandono do Norte de Minas e das possibilidades de sua integração aos centros econômicos do Brasil. Para essas elites, o isolamento e o traçado essencialmente colonial de Diamantina e a condição de sertão atribuída ao Norte de Minas eram empecilhos à sua incorporação ao Brasil e ao mundo moderno. As elites diamantinenses, com o auxílio da imprensa local, instrumentalizaram o discurso de isolamento regional a fim de angariarem aliados para a perspectiva de que a ferrovia seria o caminho mais rápido e eficaz para promover a integração do Norte de Minas e corrigir o descompasso entre seu peso político e sua relevância econômica vis-à-vis outras regiões de Minas Gerais. O recorte cronológico da dissertação abarca os anos de 1902 e 1922. Isto é, da assinatura dos primeiros contratos da Estrada de Ferro Vitória a Minas ao ano em que ocorreu a encampação do ramal pela Estrada de Ferro Central do Brasil. A dissertação trata de transformações importantes que ocorreram a partir da construção e inauguração plena da linha de Diamantina em 1914. A modernização chegava àquele sertão pelos trilhos percebidos como solução para o diagnóstico de atraso e isolamento. Contudo os trens trouxeram mudanças ambientais e problemas de saúde pública como a chegada, em fins de 1918, da epidemia de gripe espanhola. A mais rápida comunicação entre Diamantina e outros centros como Belo Horizonte e Rio de Janeiro favoreceu a propagação da doença nas localidades situadas no trajeto do trem. Nos trilhos do almejado progresso vieram também os seus incômodos parceiros: devastação da natureza e doenças.

**Palavras-chave:** Modernização, Ferrovias, Diamantina, Norte de Minas, sertão, saúde.

**Linha de pesquisa:** História das Políticas, Instituições e Profissões em Saúde.

## ABSTRACT

The dissertation analyzes the ideas, debates and actions surrounding the construction of the Diamantina rail track under the administration of the Vitória-Minas Railroad and its impacts. The central question is to understand how the elites of Diamantina, Minas Gerais and the Federal Capital discussed the abandonment of the North of Minas and the possibilities of their integration in the economic centers of Brazil. For these elites, the isolation and the essentially colonial outline of Diamantina and the status of sertao attributed to the North of Minas were impediments to its incorporation to Brazil and the modern world. The diamond elites, with the help of the local press, instrumented the discourse of regional isolation to create allies for the prospect that the railroad would be the quickest and most effective way to promote the integration of Northern Minas and to correct the incompatibility between its weight and its economic relevance in relation to other regions of Minas Gerais. The chronological section of the dissertation covers the years 1902 and 1922. That is, from the signing of the first contracts of the Railroad Vitoria to Minas to the year in which the branch by the Central Railway of Brazil occurred. The dissertation deals with important transformations that occurred since the construction and complete inauguration of the line of Diamantina in 1914. Modernization reached the backlands through the perceived rails as a solution for the diagnosis of delay and isolation. However, the trains brought environmental changes and public health problems, such as the arrival, in late 1918, of the Spanish flu epidemic. The faster communication between Diamantina and other centers, such as Belo Horizonte and Rio de Janeiro, favored the spread of the disease in the localities located on the trail. Along the tracks of the desired progress came also his problematic partners: devastation of nature and diseases.

**Keywords:** Modernization, Railways, Diamantina, Northern Minas, sertão, health.

**Research Line:** History of Policies, Institutions and Professions in Health.

## LISTA DE FIGURAS

<b>Figura 01:</b> Panorama da cidade de Diamantina .....	47
<b>Figura 02:</b> Largo da Carvalhada Velha.....	48
<b>Figura 03:</b> Caricatura Francisco Sá.....	66
<b>Figura 04:</b> Comissão Permanente de Diamantina (1909).....	79
<b>Figura 05:</b> A Estrada de Ferro de Diamantina está na Berlinda.....	81
<b>Figura 06:</b> Estação 1ª Classe.....	85
<b>Figura 07:</b> Estação 4ª Classe.....	86
<b>Figura 08:</b> Inauguração da Estação de Diamantina.....	87
<b>Figura 09:</b> Igreja São Francisco de Assis.....	95
<b>Figura 10:</b> Igreja do Sagrado Coração de Jesus.....	95
<b>Figura 11:</b> Largo Dom João antes do advento ferroviário (s/d).....	96
<b>Figura 12:</b> Largo Dom João com a presença da ferrovia (s/d).....	96
<b>Figura 13:</b> Anúncios estabelecimentos de Diamantina.....	99
<b>Figura 14:</b> Locomotiva “Dr. Pedro Nolasco”.....	106
<b>Figura 15:</b> Locomotiva “Francisco Sá”.....	106
<b>Figura 16:</b> Locomotiva “Diamantina”.....	107
<b>Figura 17:</b> Obras de distribuição de água próximo a estação de Diamantina.....	115
<b>Figura 18:</b> Reservatório Grupiara.....	115
<b>Figura 19:</b> Orações de proteção contra a Gripe Espanhola.....	124
<b>Figura 20:</b> Anúncio da farmácia Gruta de Lourdes.....	125
<b>Figura 21:</b> Acidente no ramal de Diamantina.....	135
<b>Figura 22:</b> Encampação do Ramal de Diamantina.....	143
<b>Figura 23:</b> Atual Estação de Diamantina.....	145

## MAPAS

<b>Mapa 01:</b> Capitania de Minas Gerais nos fins da era Colonial .....	21
<b>Mapa 02:</b> Serra do Espinhaço e Bacia do Rio Jequitinhonha.....	23
<b>Mapa 03:</b> Esquema das Comunicações Telegráficas região Norte Mineira.....	30
<b>Mapa 04:</b> Plano Viário da Comissão de 1890.....	61
<b>Mapa 05:</b> Detalhe do traçado da Estrada de Ferro Vitória a Diamantina.....	72
<b>Mapa 06:</b> Município de Diamantina .....	104
<b>Mapa 07:</b> Detalhe da hidrografia do traçado do ramal de Diamantina.....	116
<b>Mapa 08:</b> Detalhe das ligações da Estrada de Ferro Central do Brasil.....	121

## LISTA DE QUADROS

<b>QUADRO 01:</b> Transportes da região do Norte de Minas.....	34
<b>QUADRO 02:</b> Intervenções urbanas em Diamantina século XIX e XX .....	49
<b>QUADRO 03:</b> Características do ramal de Diamantina.....	87
<b>QUADRO 04:</b> Variedade de madeiras encontradas no município de Diamantina.....	107
<b>QUADRO 05:</b> Consumo de madeira entre os anos de 1916 e 1921.....	108
<b>QUADRO 06:</b> Classificação por cor dos gripados atendidos pela Santa Casa.....	129
<b>QUADRO 07:</b> Relação despesas e receitas do ramal de Diamantina entre 1914 e 1921.....	142

## **LISTA DE ABREVIACÕES**

**EFCEB** – Estrada de Ferro Central do Brasil

**EFDPH** – Estrada de Ferro Dom Pedro Segundo

**EFPA** – Estrada de Ferro Peçanha a Araxá

**EFVM** – Estrada de Ferro Vitória à Minas

**EFVP** – Estrada de Ferro Vitória a Peçanha

**RFSA** – Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima

**SGMB** – Serviço Geológico e Minerológico do Brasil

## SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO .....</b>	<b>1</b>
<b>CAPÍTULO 1: <i>O maior inimigo é o próprio sertão: Do isolamento a doença, a construção simbólica do Norte de Minas Gerais.</i>.....</b>	<b>10</b>
1.1 Sertões: Polissemia dos Termos .....	11
1.2 Do Sertão colonial .....	18
1.2.1 Do isolamento.....	22
1.2.2 Das estradas.....	28
1.3 Do clima sadio ao sertão doente: O discurso do Higienismo em Diamantina no final do século XIX e início do XX .....	35
1.3.1 Dos bons ares e o espaço .....	36
1.3.2 A cidade Moderna do século XX.....	46
1.4 Considerações Finais .....	54
<b>CAPÍTULO 2: <i>Isolamento, um mal remediável: A construção do ramal de Diamantina (1902-1914)</i>.....</b>	<b>56</b>
2.1 <i>O Norte tem tudo, precisa é de estradas de ferro: Planos de Viação para o Norte de Minas Gerais</i> .....	57
2.2 <i>Estrada de Ferro em Diamantina? Lá pelos anos 2000!:</i> A definição do traçado de uma ferrovia para Diamantina .....	62
2.3 Estrada de Ferro Vitória a Minas.....	68
2.4 O Serviço Geológico e Mineralógico do Brasil.....	75
2.5 Considerações Finais .....	88
<b>CAPÍTULO 3: <i>Da linha de centro às margens da Central: O ramal de Diamantina e seus impactos no ambiente social, natural e na saúde pública (1914-1922)</i> .....</b>	<b>90</b>
3.1 <i>Nada ficará sem sofrer a influência estranha desse progresso que chega:</i> A Ferrovia do século XIX na cidade do século XVIII.....	91
3.2 Do ambiente: Lenha e água, o cardápio das locomotivas.....	100
3.3 Da saúde: A gripe espanhola no interior de Minas e a fúria dos acidentes provocados pela Estrada de Ferro.....	117
3.4 A encampação do ramal de Diamantina pela Central do Brasil .....	136
3.5 Considerações Finais .....	146
<b>CONCLUSÃO.....</b>	<b>147</b>
<b>REFERÊNCIAS .....</b>	<b>149</b>

## INTRODUÇÃO

O Sertão aceita todos os nomes: aqui é os Gerais, lá é o Chapadão, lá acolá é a caatinga (*GUIMARÃES ROSA*).

O trecho acima, retirado da obra de João Guimarães Rosa *Grande sertões: Veredas* (1956), refere-se a um tema recorrente para o entendimento acerca das interpretações do Brasil, sobretudo ao longo do século XX. Seja ele: os sertões. De acordo com Janaina Amado, ao longo da história brasileira, diversas regiões receberam a alcunha de sertão e, de um modo geral, esse termo referia-se a um espaço o qual era entendido como o da alteridade, ou tal como acrescenta Nísia Trindade Lima, o avesso do moderno.<sup>1</sup>

É sobre um desses sertões que pretendemos discutir: o Norte de Minas. Considerando que “sertão aceita todos os nomes”, enfatizamos que ao longo da formação desta região uma variabilidade terminológica foi utilizada para referenciá-la como, por exemplo, Mato Dentro, Norte de Minas, Nordeste de Minas e Vale do Jequitinhonha. Nesta dissertação, optamos por referenciar a região que atualmente corresponde ao Vale do Jequitinhonha como Norte de Minas, pois o primeiro foi institucionalizado pelas agências de desenvolvimento regional na década de 1970.<sup>2</sup> Nesta década, observamos o crescimento dos estudos de economia regional, no âmbito do estado de Minas Gerais, a partir dos quais surgem debates acerca das abordagens teóricas e metodológicas referentes à regionalização e desenvolvimento daquele espaço.<sup>3</sup>

Em 1973, a Fundação João Pinheiro propôs uma regionalização do território mineiro, na qual, pela primeira vez, o termo *Vale do Jequitinhonha* aparece como denominação de uma das regiões de Minas Gerais para fins de planejamento.<sup>4</sup> A nova divisão foi proposta em função das potencialidades econômicas de cada região.

---

<sup>1</sup> Sobre essa perspectiva Cf.: AMADO, Janaina. *Região, sertão, nação*. Estudos Históricos, Rio de Janeiro, vol. 08, n.15, 1995 & LIMA, Nísia Trindade. *Um sertão chamado Brasil*. São Paulo: Hucitec; 2ed., 2013.

<sup>2</sup> Outra justificativa para a escolha do termo *Norte de Minas* refere-se ao fato de que no período contemplado pelo recorte temporal da dissertação, 1902 a 1922, a região que tratamos era muito diferente do contexto de 1970. Se num primeiro momento a cidade de Diamantina figurava entre uma das mais destacadas a âmbito regional, a partir de 1930, a mesma passou a concorrer com outros espaços como Montes Claros e Minas Novas. Portanto, a opção pelo termo reflete o período em que a região ainda tinha sua identidade associada a antiga influência da cidade de Diamantina.

<sup>3</sup> DINIZ, Alexandre Magno Alves; BATELLA, Wagner Barbosa. *O Estado de Minas Gerais e suas regiões: Um resgate histórico das principais propostas oficiais de regionalização*. Sociedade & Natureza, Uberlândia, 59-77, 2005.

<sup>4</sup> A divisão do Brasil em Microrregiões homogêneas atende à necessidade de se compilar e divulgar dados estatísticos. Para isso, foram criadas áreas que apresentavam certa unidade na combinação de elementos geográficos naturais, sociais e econômicos. (*IBIDEM*, p. 66).

O processo de colonização do norte mineiro coincide com a própria colonização de Minas Gerais. Iniciou-se juntamente com o ciclo do ouro, em fins do século XVII, e consolidou-se no século XVIII, com a descoberta dos diamantes.<sup>5</sup> Nesse cenário, o antigo Arraial do Tejuco, local das principais minas de diamantes, atual cidade de Diamantina, despontou como centro político e econômico do Norte de Minas.

Na virada do século XIX para o XX, Diamantina assistia transformações estruturais como a abolição da escravidão, perda de dinamismo econômico da mineração e o advento da República. Estratégias de “sobrevivência” regional visando a manutenção do *status quo* de suas elites foram adotadas. Uma das demandas principais foi a construção de vias de comunicação que integrassem aquela cidade a outros centros do estado e do país. A questão do isolamento regional foi recorrente nas representações e discursos acerca daquele espaço e, em um primeiro momento, a principal justificativa para o seu atraso e declínio.

Esta dissertação trata das ideias, dos debates e das ações em torno da integração da cidade de Diamantina a outros centros. O objetivo é observar como as elites da região instrumentalizaram o discurso do isolamento na realização de seus interesses políticos e econômicos. A construção de um ramal ferroviário para a cidade seria a solução para redimir sua condição de sertão, de abandono e atraso.

A percepção de que se tratava de uma zona isolada foi reforçada pelo declínio das atividades mineradoras na região ainda em meados do século XVIII. Desde então, o norte mineiro cada vez mais foi sendo associado a signos de decadência, de estagnação e de esquecimento. Esta dissertação pretende analisar um tema ainda pouco frequentado pela literatura: o debate sobre a ferrovia de Diamantina, o processo de construção da linha férrea e seus impactos. Assim, nossa pesquisa é um esforço de diversificar as formas de contar a história da região, a qual ainda é narrada com ênfase no período da mineração.

O diálogo com os principais autores da historiografia local foi importante para essa pesquisa. José Moreira Souza, por exemplo, ao tratar sobre as cidades do Serro e Diamantina, considerando a formação de seus respectivos espaços urbanos ao longo do século XIX, torna-se leitura obrigatória para os interessados em entender como Diamantina se tornou um importante entreposto comercial e político no Norte de Minas.<sup>6</sup> Importantes também são as

---

<sup>5</sup> Sobre essa perspectiva Cf.: NASCIMENTO, Elaine Cordeiro. *Vale do Jequitinhonha: Entre a carência social e a riqueza cultural*. Revista de artes e humanidades, nº 4, mai-out, 2009. & SERVILHA, Mateus de Moraes. *Vale do Jequitinhonha: a emergência de uma região*. In: NOGUEIRA, M. D. P. [org]. *Vale do Jequitinhonha: Cultura e desenvolvimento*. UFMG/PROEX, Belo Horizonte, 2012.

<sup>6</sup> SOUZA, José Moreira de. *Cidade: Momentos e Processos: Serro e Diamantina na formação do Norte Mineiro no século XIX*. São Paulo: Marco Zero, 1993.

observações de Marcos Lobato Martins e Antonio Carlos Fernandes. O primeiro, ao tratar sobre o garimpo de diamantes ao longo do século XIX e nas primeiras décadas do século XX, apresenta-nos uma sociedade complexa cujas linhas mestras foram delineadas pelos interesses políticos de suas elites locais.<sup>7</sup> O segundo, por sua vez, versa sobre a atuação do Bispado da cidade de Diamantina e sua relação com o desejo daquele espaço em se modernizar.<sup>8</sup> Outro autor importante é James Goodwin Junior, que, ao estudar periódicos diamantinenses, evidenciou o quanto os seus redatores se comprometeram com os ideais de civilização e a partir da “cidade de papel” visavam construir a cidade real, caracterizada por claros sinais de progresso.<sup>9</sup>

Em menor ou maior grau, tanto nas abordagens dos referidos autores, quanto em outros escritos sobre a região, o isolamento regional foi evidenciado. Outro aspecto que produziu a imagem de Diamantina como sertão foi sua arquitetura colonial. No início do século XX, com o crescimento da importância do conhecimento médico baseado na microbiologia, os estreitos becos e vielas das cidades coloniais foram percebidos como um estereótipo das críticas feitas por higienistas do período. No novo “imaginário salubre” parecia não haver espaço para as cidades coloniais. Em Minas Gerais, como resultado de tais debates, ocorreu a mudança da capital de Ouro Preto para Belo Horizonte.<sup>10</sup> Em Diamantina, este imaginário concorreu para que discussões acerca de seu ingresso ao mundo civilizado se tornassem mais recorrentes, especialmente, na imprensa local. Para o caso diamantinense, a categoria sertão englobava no mesmo campo semântico: incorporação, modernização e civilização.<sup>11</sup>

Considerando a polissemia desse conceito e a necessidade de especificar sobre qual versão de sertão estamos tratando, no Capítulo I: *O maior inimigo é o próprio sertão: Do isolamento à doença, a construção simbólica do Norte de Minas Gerais*, pretendemos identificar quais as ideias de sertão estiveram vinculadas ao norte mineiro a partir da cidade de Diamantina. Fundamentais para o debate acerca da referida ideia são os trabalhos de

---

<sup>7</sup> MARTINS, Marcos Lobato. *Breviário de Diamantina: uma história do garimpo de diamantes nas Minas Gerais (século XIX)*. Belo Horizonte, ed.: Fino Traço, 2014.

<sup>8</sup> FERNANDES, Antonio C. *O Turíbulo e a Chaminé: A ação do bispado no processo de constituição da modernidade em Diamantina (1864-1917)*. [dissertação de mestrado]. Belo Horizonte: Universidade Federal de Minas Gerais, 2005.

<sup>9</sup> GOODWIN Jr., James William. *Cidades de papel: Imprensa, Progresso e Tradição. Diamantina e Juiz de Fora, MG. (1884 – 1914)* [tese de doutorado]. São Paulo: Universidade de São Paulo, 2007.

<sup>10</sup> SILVEIRA, Anny Jackeline Torres. *A Influenza Espanhola e a cidade planejada: Belo Horizonte, 1918*. Argumentvm: FAPEMIG: CAPES, 2008.

<sup>11</sup> Segundo Nísia Trindade Lima a depender do período abordado a categoria sertão englobava no mesmo campo semântico: incorporação, progresso, civilização e conquista (LIMA, *Um Sertão Chamado Brasil, op. cit.*)

Janaina Amado, Nísia Trindade Lima, Tamara Rangel Vieira e Sandro Dutra e Silva *et al.*<sup>12</sup> Tais autores apresentam vastos e distintos sertões ao longo do território brasileiro, aspecto que contribuiu para que possamos dimensionar as características que permitiram que sertão do Norte de Minas Gerais se diferenciasse e/ou fosse diferenciado de outros espaços. A metodologia dos supracitados nos serviu de inspiração.

A fim de discutir quais as peculiaridades do Norte de Minas utilizamos como fontes os relatos de memorialistas locais como Joaquim Felício dos Santos (1822-1895) e Helena Morley (1880-1970), obras de naturalistas que passaram pela região como Johann Baptist von Spix (1781-1826), Carl Friedrich Philipp von Martius (1794 – 1868), Auguste de Saint-Hilaire (1779-1853), Georg Wilhelm Freireyss (1789-1825), Joaquim Nogueira Paranaguá (1855-1926) e, por fim, periódicos locais como *A Estrela Pollar*, *A Ideia Nova*, *Pão de Santo Antonio*, *O Municipio* e *Via Lactea*. Ao final do primeiro capítulo indicamos que, para a integração e modernização do sertão diamantinense, demandavam-se melhoramentos urbanos, mudança nos hábitos de higiene da população local e construção de caminhos, em especial, de uma ferrovia.

A constatação das estradas de ferro como um elemento “poderosíssimo de civilização”<sup>13</sup> foi favorecida pelo contexto republicano. A partir da República, houve um aumento de concessões às companhias interessadas em explorar e integrar o território brasileiro. Em Minas Gerais, o contexto também era favorável à expansão ferroviária, pois o território mineiro constituía-se enquanto um mosaico de zonas que possuíam ritmos descompassados de desenvolvimento.<sup>14</sup> Assim, a integração territorial, tanto a âmbito nacional ou estadual, tornou-se um elemento central na busca do progresso.

Às elites de Diamantina não estavam à parte deste contexto. O clamor por vias férreas tornou-se o melhor veículo pelo qual poderiam empreender-se em investimentos econômicos que demandavam escoamento de produção como vinicultura e indústria têxtil.<sup>15</sup> Para os políticos locais, por sua vez, o trem seria o elemento que lhes conferiria maior prestígio em suas empreitadas eleitorais, pois os mesmos poderiam ser reconhecidos como agentes facilitadores da maior obra urbana (ramal ferroviário) de uma cidade que, no período, dirigia a

---

<sup>12</sup> AMADO, *Região, Sertão, Nação, op. cit.*; LIMA, *Um Sertão Chamado Brasil, op. cit.*; VIEIRA, Tamara Rangel. *Médicos do sertão: pesquisa clínica, patologias regionais e institucionalização da medicina em Goiás (1947-1960)*. [tese]Rio de Janeiro: Casa de Oswaldo Cruz, s.n., 2012 & SILVA, Sandro Dutra; SÁ, Dominichi Miranda de. & SÁ, Magali Romero (org). *Vastos Sertões: história e natureza na ciência e na literatura*. Rio de Janeiro: Mauad, 2015.

<sup>13</sup> “Estrada de Ferro”. *O Jequitinhonha* [Diamantina], 23 de julho, 1904, p: 01.

<sup>14</sup> WIRTH, John D. *O fiel da balança: Minas Gerais na Federação Brasileira, 1889- 1937*. Paz e Terra, 1982.

<sup>15</sup> FERNANDES, *O Turíbulo e a Chaminé, op. cit.*, p: 80-84.

escolha de seis deputados a âmbito estadual e se constituía como 9º distrito no plano das eleições federais.<sup>16</sup>

O plano inicial era que Diamantina fosse o entroncamento de duas importantes ferrovias: Estrada de Ferro Vitória-Minas e a Estrada de Ferro Central do Brasil (EFCB). Esse aspecto garantiria a posição da cidade como importante centro regional e entreposto comercial. No entanto, muitos interesses estavam postos e orientaram o traçado das vias férreas como lhes era mais conveniente. Observaremos esse contexto no Capítulo II: *Isolamento, um mal remediável: A construção do ramal de Diamantina (1902-1914)*, no qual buscaremos descrever como ocorreu a construção do ramal da cidade. As principais fontes para a escrita desse capítulo foram os relatórios de construção apresentados a diretoria da Estrada de Ferro Vitória-Minas, entre os anos 1903 a 1915.

Os trabalhos de construção da EFVM foram iniciados em 1903, a partir de Vitória, no litoral do Espírito Santo. Na altura do ano de 1907 os trilhos alcançaram o território mineiro. Logo mais, em 1908, diante as jazidas de minério de ferro encontradas pelo Serviço Geológico e Mineralógico do Brasil na região do município de Itabira (MG), passou-se a cogitar a mudança do traçado que tinha Diamantina como o destino final da EFVM. Assim ocorreu, porém, em julho de 1909, a partir da mediação de políticos diamantinenses, foi autorizada a construção de um prolongamento da Estrada de Ferro Central do Brasil que já havia alcançado o município de Curvelo, próximo à cidade de Diamantina.

O prolongamento da Central do Brasil em direção à cidade começou a ser construído ainda em 1909. Cinco anos depois, em 1914, ocorreu a inauguração da estação de Diamantina que deu início ao funcionamento pleno da linha que contava com 147,5 km.

O processo de construção do ramal da cidade é um bom exemplo de como o *boom* da “era ferroviária brasileira” (1) não obedeceu a um plano de viação organizado, (2) foi oscilante e (3) orientado, especialmente, por interesses econômicos, embora, o discurso de integrar e construir uma identidade moderna para o país estivesse presente. Essa interpretação foi reforçada a partir da leitura de obras pioneiras acerca da construção ferroviária no Brasil, como as de Max Vasconcelos, Cristiano Benedito Otoni, Alberto Torres e Ademar

---

<sup>16</sup> Segundo Marcos Lobato Martins a posição política de Diamantina reforçava sua condição de pólo mercantil e cultural. Durante a Primeira República a cidade comandava a sexta circunscrição (eleições estaduais) o que lhe rendia a escolha de seis deputados estaduais, portanto, boa representação na Assembleia Estadual. No âmbito das eleições federais, todo o Norte de Minas era comandado por apenas dois distritos: o de Diamantina (9º) e o de Montes Claros (11º) o que, por consequência, rendia a cidade representantes também na Camara Federal (MARTINS, Breviário de Diamantina, *op. cit.*, p: 250-258).

Benévolo.<sup>17</sup> Além desses, observamos também trabalhos que tratam sobre as vias férreas em outras regiões como Pablo Luiz de Oliveira Lima e Welber Santos, que estudaram a Estrada de Ferro Oeste Minas, Fábio Francisco de Almeida Castilho, que estudou a expansão ferroviária no sul de Minas Gerais, Cláudia da Silva Ferreira, que estudou a Estrada de Ferro Caravelas no sul do Espírito Santo e Helena Guimarães Campos, que propôs uma comparação entre estradas reais e ferrovias no território mineiro.<sup>18</sup> Especificamente sobre a EFVM, consultamos os trabalhos de Raquel Gotardelo Audebert Delage, Joseli Ferreira Lira, Nívea Muniz Vieira.<sup>19</sup>

O ramal de Diamantina de 1914 era bem diferente do que apontavam os primeiros estudos para sua construção, datados de 1902. Embora a cidade não tenha assumido a posição de um entroncamento ferroviário, mudanças importantes ocorreram.

Tratar de tais mudanças é o objetivo do nosso Capítulo III: *Da linha de centro às margens da Central: A ferrovia e seus impactos em Diamantina (1914-1922)*. No último capítulo desta dissertação, pretendemos descrever e analisar como ocorreu a relação entre a ferrovia e a cidade de Diamantina. Buscaremos apontar os múltiplos significados dos trilhos naquela região e quais seus principais impactos a partir de notícias publicadas na imprensa local e de dados apresentados nos relatórios da EFVM. O capítulo se inicia com a inauguração da estação de Diamantina em 1914 e finda com a encampação do mesmo pela Central do Brasil em 1922.

Nos estudos sobre ferrovias, muito se tem dito sobre as mudanças que ocorreram em relação à percepção do tempo, do encurtamento de distâncias e da transformação na feição dos espaços. Porém, além desses aspectos, pretendemos dar ênfase a outros impulsos de transformações que ocorreram a partir da introdução da ferrovia na cidade. Consideraremos

---

<sup>17</sup> VASCONCELLOS, Max. *Vias Brasileiras de Comunicação*. 3 ed. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1928; OTONI, Cristiano Benedito. *O futuro das estradas de ferro no Brasil*. Typ. Nacional, 1839; TORRES, Alberto. *A organização Nacional*. Rio de Janeiro: Imprensa nacional, 1914 & BENÉVOLO, Ademar. *Introdução à História Ferroviária do Brasil*. Recife: Edições Folha da Manhã, 1953.

<sup>18</sup> LIMA, Pablo Luiz de Oliveira. *A máquina, tração do progresso. Memórias da Ferrovia no Oeste de Minas: Entre o sertão e a civilização*. [dissertação] Belo Horizonte: Universidade Federal de Minas Gerais, 2003; SANTOS, Welber Luiz dos. *A Estrada de Ferro Oeste de Minas: São João Del-Rei (1877-1898)*. [dissertação] Mariana: Universidade Federal de Ouro Preto, 2009; CASTILHO, Fábio Francisco de Almeida. *Entre a locomotiva e o fiel da balança: a transição da mão-deobra no Sul de Minas (1870-1918)*. [dissertação] Juiz de Fora: Universidade Federal de Juiz de Fora, 2009; FERREIRA, Cláudia da Silva. *Estrada de Ferro Caravelas: Trilhos pioneiros na trajetória socioeconômica do sul do Espírito Santo*. [dissertação] Vitória: Universidade Federal do Espírito Santo, 2015 & CAMPOS, Helena Guimarães. *Caminhos da História: Estradas Reais e Ferrovias*. Belo Horizonte: Fino Traço, 2012.

<sup>19</sup> DELAGE, Raquel Gotardelo. *Estrada de Ferro Vitória a Minas: Conversas de Beira de Linha*. [dissertação] São Paulo: Universidade Presbiteriana Mackenzie, 2011; LIRA, Joseli Ferreira. *Vitória a Minas: análise do discurso jornalístico sobre o único trem de passageiros cotidiano no Brasil*. [dissertação] Belo Horizonte: Universidade Federal de Minas Gerais, 2009. VIEIRA, Nívea Muniz. *A Estrada de Ferro Vitória a Minas e a sua possível valoração como patrimônio*. CPC. São Paulo, nº 21, p. 71-102, jan/jul, 2016.

mudanças ambientais, especialmente, o consumo de madeira e água ao longo dos 147,5 km daquele ramal e também as condições de saúde local, dado que a ferrovia facilitava a maior circulação de pessoas na região, por consequência, expondo-as a maiores riscos à saúde.

No bojo dessas discussões, alguns trabalhos que abordam como intervenções humanas criam condições sociais e ambientais de proliferação dos vetores e incidência de doenças foram importantes. Especialmente a perspectiva de Paul Sutter sobre os mosquitos na construção do canal do Panamá; Eric D. Carter, sobre malária na Argentina; e John McNeill, sobre malária e febre amarela no Caribe.<sup>20</sup>

É importante evidenciar que o conceito de saúde utilizado nesta pesquisa não se restringe a “ausência de doença”, ao passo que seu entendimento foi percebido como uma linha tênue entre o biológico e o social. Gilberto Hochman e Diego Armus enfatizam que há uma série de aspectos intrínsecos à percepção dos fenômenos de saúde e doença.<sup>21</sup> Por isso, foram considerados também acidentes provocados pela passagem das locomotivas na região, pela construção de pontes e bueiros e também a facilitação de circulação de pessoas naquele território.

A presença dos trilhos em Diamantina consolidou a preocupação de uma região em se modernizar. Outras questões, porém, colocaram-se como o desenvolvimento de novas atividades econômicas e uma nova dinâmica nas relações com a saúde e ambiente local. No nosso entendimento, o aspecto mais relevante da presença da ferrovia na cidade foi a constatação da epidemia de gripe espanhola no ano de 1918.

Doença de natureza viral, prestes a completar o centenário em 2018, a gripe espanhola se infiltrou na cidade e na vida das pessoas tal como a ferrovia se embrenhou naquele sertão. Cem anos depois de sua manifestação, ainda são poucos os estudos que evidenciam sua passagem em regiões interioranas. A maioria destes enfoca a epidemia nos grandes centros.

O funcionamento do ramal de Diamantina produziu condições materiais que facilitaram a proliferação da doença naquele território. Pretendemos apontar como a breve, mas intensa, passagem da gripe espanhola em Diamantina desorganizou a vida cotidiana. Considerando que cada época constrói seu próprio entendimento acerca das doenças, apontaremos as

---

<sup>20</sup> SUTTER, Paul. *El control de los zancudos en Panamá: los entomólogos y el cambio ambiental durante la construcción del Canal*. História Crítica, nº 30, Bogotá, jul-dez, p. 67-90, 2005. ; CARTER, Eric D. *Development narratives and the uses of ecology: malária control in Northwest Argentina, 1890-1940*. Journal of Historical Geography, nº 33, p. 619-650, 2007 & MCNEILL, J. R.. *Mosquito Empires: Ecology and war in the Greater Caribbean, 1620-1914*. Cambridge University Press, 2010.

<sup>21</sup> HOCHMAN, Gilberto; ARMUS, Diego (orgs.). Introdução. In: *Cuidar, controlar, curar: Ensaio históricos sobre a saúde e doença na América Latina e Caribe*. Coleção História e Saúde. Rio de Janeiro: Editora Fiocruz, p.11-28., 2004.

respostas daquela sociedade à epidemia.<sup>22</sup> De modo geral as respostas estiveram vinculadas a aspectos da moral cristã; associado à convalescência da espanhola a deturpação de valores morais do período e a demasiada crença na ciência, em detrimento, a fé em Deus.

A perspectiva que entende os caminhos dos trens como vias naturais para a propagação de doenças já era apontada na época por personalidades médicas importantes. O médico sanitarista mineiro, Belisario Penna empreendeu duras críticas à expansão ferroviária em Minas Gerais. Para Penna, as ferrovias acarretavam em prejuízos e ligavam “células doentes” de um mesmo organismo. Em outras palavras, o médico considerava que os municípios mineiros sozinhos não eram capazes de prestar assistência de saúde necessária às populações locais que, graças a facilidade de transporte, eram sacrificadas por moléstias como o “impaludismo e doenças de Chagas”.<sup>23</sup>

Outro exemplo pode ser observado na perspectiva apresentada por Christiane Maria Cruz de Souza ao analisar a crise epidêmica de gripe espanhola no território baiano. A autora tratando sobre a geografia da gripe demonstrou como as ferrovias contribuíram para que de Salvador, a capital baiana, a doença alcançasse os rincões mais distantes.<sup>24</sup>

Por fim, graças ao seu traçado sinuoso e de elevada altitude, o material rodante e permanente do ramal de Diamantina requeria constante manutenção. Esse aspecto contribuiu para que o mesmo fosse entendido como deficitário e que suas passagens e tarifas tivessem um preço elevado em comparação a Central do Brasil, que estava próxima. Além disso, a linha de Diamantina demandava mais gastos, pois era administrada de forma especial pela EFVM que possuía a linha tronco a quilômetros de distância. Assim, uma vez mais, os representantes locais agiram. Empreenderam esforços para que a Central do Brasil assumisse a administração do ramal. O delicado processo se consolidou no ano de 1922. A partir daí, aspectos estruturais do funcionamento daquela ferrovia, como suas tarifas e horários, se alteraram.

Durante a nossa narrativa pretendemos analisar como um conjunto de atores buscou colocar a cidade de Diamantina, no sertão, nos trilhos do progresso. Entender esse contexto é relevante, pois evidencia que além da mineração, as estradas são elementos importantes na história das Minas Gerais. A mineração marca o nome deste estado mediterrâneo assim como o nome da cidade de Diamantina, ao passo que as vias, para o caso deste estudo específico, as

---

<sup>22</sup> LE GOFF, Jacques (org). *As Doenças tem história*. Lisboa: Terramar, 1985.

<sup>23</sup> PENNA, Belisario. *Minas e Rio Grande do Sul: O Estado da doença e o Estado da Saúde*. Rio de Janeiro: Revista dos Tribunais, 1918.

<sup>24</sup> SOUZA, Christiane Maria Cruz de. *A Gripe Espanhola na Bahia: saúde, política e medicina em tempos de epidemia*. [tese de doutorado] Casa de Oswaldo Cruz- Fiocruz, Rio de Janeiro, 2007.

vias férreas, estão presentes na popular expressão do povo mineiro: “trem”, que se constitui como uma chave explicativa para tudo e, tal como tentaremos demonstrar nesta dissertação, mostrava-se como a solução para atenuar as mazelas de uma região bem como de toda uma população que se via afastada a “centenas de léguas dos centros importantes do país (...) e pela falta absoluta de meios de comunicação.”<sup>25</sup>

---

<sup>25</sup> “A Estrada de Ferro para Diamantina: Dados Históricos”. *Via Lactea* [Diamantina], maio de 1914, p: 01.

## **CAPÍTULO 1: *O maior inimigo é o próprio sertão: Do isolamento à doença, a construção simbólica do Norte de Minas Gerais.***

*Sertão* expressa um significado de importância fundamental para a cultura brasileira. De acordo com Janaina Amado, o termo foi concebido do litoral para o interior sendo de uso recorrente na literatura e em obras que tratam sobre o pensamento social brasileiro.<sup>26</sup> Sandro Dutra e Silva *et al* (org.) enfatizam que sertão, de modo geral, representa um forte símbolo da história nacional e o seu uso está essencialmente ligado à construção de uma identidade para o país, bem como a conquista de seus recursos naturais.<sup>27</sup>

Por formas, nomes e temporalidades distintas, o termo também é usualmente associado a projetos de interiorização, integração e modernização nacional.<sup>28</sup> Essas características, por consequência, podem tornar seu uso inadequado e sua recepção ambígua, quando não imprecisa.<sup>29</sup> Assim, considerando a complexidade que esse conceito assume, neste capítulo, pretendemos especificar sobre quais ideias de sertão discutiremos. A atenção se voltará para os discursos presentes em relatos de naturalistas, memorialistas, poetas e periódicos da cidade de Diamantina. Em alguma medida as representações presentes nesses discursos, delinearão e conformarão a ideia de um “sertão norte mineiro”. Demandas locais, a partir de interesses de elites econômicas e políticas, foram importantes para que a porção norte do território de Minas Gerais, a antiga Comarca do Serro do Frio<sup>30</sup>, fosse percebida enquanto um sertão marcado por seu isolamento. E, posteriormente, também como sertão

---

<sup>26</sup> Janaina Amado aponta que a categoria *sertão* foi construída como uma representação oposta e, ao mesmo tempo, complementar do litoral brasileiro. Desde o século XIX, *sertão* foi tema assíduo da literatura romântica de autores como: Alvares de Azevedo, Castro Alves, José de Alencar etc, bem como em grande parte do que se convencionou chamar “literatura regionalista”, das quais se destacam: Graciliano Ramos, José Lins do Rego, Jorge Amado, Rachel de Queirós, João Guimarães Rosa ect (AMADO, Janaina, *Região, Sertão, Nação, op. cit.*, p: 146).

<sup>27</sup> A obra *Vastos Sertões: história e natureza na ciência e na literatura* organizada por Sandro Dutra e Silva; Dominichi Miranda de Sá e Magali Romero Sá, tem como principal objetivo discutir as relações entre a construção da nação brasileira e a conquista de seus recursos naturais (SILVA, Sandro, Dutra; SÁ, Dominichi Miranda de. & SÁ, Magali Romero (org), *Vastos Sertões, op. cit.*, p: 07).

<sup>28</sup> Sterling Evans, na apresentação da coletânea *Vastos Sertões: História e Natureza na Ciência e na Literatura*, aponta que *sertão* se apresenta em vários ambientes e, de modo mais amplo, compôs parte de projetos regionais e nacionais de integração e modernização, o que justifica a necessidade de interpretá-lo sob diferentes olhares como, por exemplo, o enfoque literário e ambiental (*IBIDEM*, p:07).

<sup>29</sup> Fadel David Antônio Filho apresenta alguns exemplos de palavras que possuem origens e significados dos mais diversos, além do termo *sertão*, menciona também as palavras: “paisagem”, “espaço geográfico”, “lugar” e “região”. De acordo com o autor, diante a polissemia desses termos, há a necessidade de especificar o contexto ao que nos referimos (ANTONIO FILHO, Fadel David. *Sobre a palavra “sertão”: origens, significados e usos no Brasil (do ponto de vista da Ciência Geográfica)*. Ciência geográfica, Bauru, v. 15, n. 1, p. 84-87, 2011 .p: 84).

<sup>30</sup> Criada em 1720, a Comarca do Serro do Frio tinha como um dos seus objetivos promover e facilitar a administração no território do Norte de Minas Gerais (SOUZA, *Cidade: Momentos e Processos, op. cit.*, p: 32).

doente considerando o registro de doenças e epidemias que ocorreram na região como resultado de sua colonização e expansão urbana.

A abertura de estradas de rodagem, desobstrução de trechos de alguns rios, consolidação dos projetos de vias férreas, melhoramentos urbanos, educação e saúde, foram identificados como os meios de integrar e desenvolver o Norte de Minas Gerais, região percebida enquanto sertão. Esses projetos, em especial, a partir das primeiras décadas do século XX, como apontou Nísia Trindade Lima, possuíam um caráter missionário e fortaleceram a ideia de um sertão que pudesse ser, de fato, integrado e modernizado.<sup>31</sup> Nesse sentido, o corte cronológico do capítulo, virada do século XIX e início do XX, corresponde ao período de maior ênfase na modernização que esteve presente nos discursos de diferentes intelectuais e elites.

Este capítulo está dividido em três partes. Na primeira – *Sertão: Polissemia dos Termos* – discutiremos brevemente a conceitualização do termo *sertão*, uma categoria importante para o pensamento social brasileiro e para esta dissertação. Na segunda - *Do Sertão Colonial* - pretendemos apontar as especificidades do Norte de Minas Gerais, demonstrando como o isolamento geográfico que, gradativamente, ganhou novos contornos, constituiu-se como um dos elementos que conferiram àquela região a identidade de sertão. Em seguida – *Do Clima Sadio ao Sertão Doente* - pretendemos demonstrar, além do isolamento, a doença como um dos elementos que puderam outorgar a condição de um sertão ao norte mineiro.

## 1.1 Sertões: Polissemia dos Termos

Discutir diferentes significados que a categoria *sertão* assume no conjunto de reflexões sobre o pensamento social brasileiro nos permite vislumbrar diversas vias interpretativas que tratam sobre a construção de uma identidade da nação.<sup>32</sup> Tal identidade, sobretudo a partir do advento da República, esteve fortemente associada ao signo de moderno.<sup>33</sup>

---

<sup>31</sup> Lima aponta a importância das interpretações intelectuais-cientistas do século XX acerca dos sertões brasileiros. De acordo com a autora, esse movimento de conhecimento e conquista dos sertões brasileiros representavam uma missão civilizatória (LIMA, Nísia Trindade, *Um Sertão Chamado Brasil*, op. cit., p: 103).

<sup>32</sup> Segundo Lúcia Lippi Oliveira, apresentar e discutir os diferentes significados do termo sertão pode nos ajudar a entender os diversos caminhos da construção da nação (SILVA, Sandro, Druta; SÁ, Dominichi Miranda de. & SÁ, Magali Romero (org), *Vastos Sertões*, op. cit., p: 21).

<sup>33</sup> Segundo Micael Herschmann, no começo do século XX as categorias: moderno, modernidade, modernismo ou modernização tornaram-se palavras de ordem chegando a ganhar um uso quase obrigatório entre os intelectuais (HERSCHMANN, Micael; KROPF, Simone & NUNES, Clarice. *Missionários do progresso: médicos, engenheiros e educadores no Rio de Janeiro, 1870-1937*. Diadorim, 1996, p: 15).

Na consolidação do sistema republicano recém-instaurado, o Brasil passou por mudanças substanciais em sua organização política, com destaque para o presidencialismo e o federalismo. Embora num contexto de transformações, segundo Cláudio Batalha, a exclusão social e política não se extinguiram.<sup>34</sup> Assim, apesar do novo sistema de governo, o país apresentava continuidades com o regime anterior, o Império.

O sistema imperial foi denunciado como arcaico e estagnado, ao contrário da jovem República que buscava se alinhar ao percebido como moderno no período. Nesse sentido, a fim de se projetar o futuro e, por conseguinte, construir uma nova imagem do país, há um esforço de desqualificar o passado imperial. Corroborando com o que aponta Lilia Schwarcz: novos momentos tendem a entender o passado “a partir de lentes que o deformam”.<sup>35</sup>

O que estava em jogo, mais precisamente, referia-se a um projeto ambicioso que perpassava aspectos como a interiorização da autoridade estatal, integração do território nacional e o melhor aproveitamento de recursos naturais. Ou seja, elementos que, somados, garantiriam a unidade e modernização nacional<sup>36</sup>, aspectos caros ao Brasil naquele momento, considerando que desde o período imperial disputas foram travadas em busca, sobretudo, de uma coesão territorial.

É nessa conjuntura que a consciência do espaço e territorialidade de algumas regiões, gradativamente, entrou para a pauta nacional. A ocupação e conquista dos rincões mais distantes do país simbolizava que fronteiras, que delineavam a condição de desigualdade social, deveriam ser transpostas.

*Fronteira*, tal como *sertão*, pode ser entendida sob diferentes interpretações.<sup>37</sup> Em comum, ambos os conceitos tratam sobre um espaço em movimento. O primeiro refere-se ao

---

<sup>34</sup> Cláudio Batalha enfatiza que a República pode ser entendida como um “marco inaugural de uma era de direitos políticos e sociais”, no entanto, esse processo foi gradativo, considerando que a exclusão político-social de majoritária parte da população não se extinguiu (BATALHA, Cláudio H. M., *Formação da Classe Operaria e projetos de identidade coletiva*. 2003, p: 173).

<sup>35</sup> Sobre essa perspectiva Cf.: SCHWARCZ, Lilia Moritz. *As Marcas do Período*. 2014, p: 24.

<sup>36</sup> Ao analisar a atuação de alguns ministérios, com destaque para o Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas, Artur Torres Caser observa a criação de comissões cujo objetivo maior perpassava a expansão de uma infraestrutura de comunicações do país, em especial, por meio de linhas telegráficas e férreas (CASER, Arthur Torres. *O medo do Sertão: Doenças e ocupação do território na Comissão de Linhas Telegráficas Estratégicas de Mato Grosso ao Amazonas (1907-1915)*. Dissertação (Mestrado em História das Ciências e da Saúde) – Casa de Oswaldo Cruz/Fiocruz, Rio de Janeiro, 2009, p:40).

<sup>37</sup> Ao final da década de 1890, Frederick Jackson Turner, professor na Universidade de Wisconsin (1890-1910) e Havard (1910-1924), foi importante figura na institucionalização da *Wester History* nos Estados Unidos. A partir de Turner a discussão acerca do conceito de *frontier* (fronteira) ganhou forma, diversos autores passaram a se dedicar sobre o tema, sobretudo no século XX, sob uma nova perspectiva que considera as experiências regionais. De um modo geral, fronteira seria o espaço nacional em movimento (SILVA, Sandro, Druta; SÁ, Dominichi Miranda de. & SÁ, Magali Romero (org), *Vastos Sertões, op. cit.*, p: 42).

espaço de contato entre grupos diferentes, o limite.<sup>38</sup> *Sertão*, por sua vez, como o grande vazio a ser ocupado, institucionalizado. Durante a Primeira República, difundiu-se o desejo de que tais regiões, fronteiras e sertões fossem transformadas a fim de contribuírem para que o Brasil ingressasse no mundo civilizado.

O lugar geográfico e social que compõe o campo semântico de *sertão* se altera a depender do lugar de observação. Janaína Amado aponta que as possibilidades interpretativas do termo variam segundo a posição espacial e social do enunciador. Por consequência, *sertão* pode ter “significados tão amplos, diversos e aparentemente antagônicos”<sup>39</sup>. Assim, enfatiza que seu uso é mais simbólico do que geográfico.<sup>40</sup>

Como exemplos desses distintos pontos de vista, resumidamente, observamos pelo menos três perspectivas que, de acordo com Lúcia Lippi Oliveira, aparecem na literatura brasileira. *Sertão* como paraíso, abordagem expressa basicamente no Romantismo, o termo é apresentado como o lugar idealizado, marcado por sua natureza exótica e pura. A segunda é o *Sertão* como inferno, considerando a imprecisão e características do meio geográfico, nessa perspectiva, *sertão* é percebido com forte valoração negativa. O espaço que marcava também seus habitantes, por fatalismo, tornando-os degenerados ante o destempero da natureza. E, por último, *Sertão* como purgatório, o lugar de travessia, penitência. Portanto, um lugar de reflexão, a ser decifrado.<sup>41</sup>

Ao final do século XIX, obras marcadas por um viés cientificista, gradativamente, estabeleceram-se enquanto alternativas às supracitadas visões místicas/idealizadas acerca do termo *sertão*. Euclides da Cunha foi pioneiro ao tratar do *sertão* baiano como um espaço desprezado pelas autoridades políticas. Em sua concepção, o descaso para com os sertões era um elemento contrastante, pois a construção efetiva de uma identidade legitimamente brasileira deveria levar em conta a feição daquele espaço, considerando que no mesmo estaria à “verdadeira brasilianidade”.<sup>42</sup>

---

<sup>38</sup> *IBIDEM*, p: 43.

<sup>39</sup> Sobre essa perspectiva Cf.: AMADO, *Região, Sertão e Nação*, op. cit., p: 149.

<sup>40</sup> Essa perspectiva pode ser observada em autores como Nísia Trinda Lima (2013), Janaína Amado (1995) e Tamara Rangel Vieira (2012). De um modo geral, nos apresentam *sertão* não como um lugar específico, mas como um categoria social que, em especial, a partir do advento da República foi construída como o espaço que “poderia ser”.

<sup>41</sup> Essas perspectivas são apresentadas no capítulo intitulado: *A natureza na interpretação do Oeste: sertão e fronteira no pensamento brasileiro* de autoria de Lucia Lippi Oliveira (SILVA, Sandro, Druta; SÁ, Dominichi Miranda de. & SÁ, Magali Romero (org), *Vastos Sertões*, op. cit., p:21-40)

<sup>42</sup> Sobre essa perspectiva Cf.: CUNHA, Euclides da. *Os SERTÕES*. Euclides da Cunha. História (Coleção Grandes Cientistas Sociais). São Paulo: Editora Ática, 1984, p: 39.

Embora estivesse atento ao contexto de Canudos, Cunha chamou a atenção para a existência de terras ignotas, “vastas e sem dono”<sup>43</sup>, ao longo do território nacional. Em concordância aos argumentos de autores que se debruçam sobre o tema e apontam que uma multiplicidade de lugares, ao longo do território brasileiro, foram identificados como sertão, “desde o Amazonas até o subúrbio carioca”.<sup>44</sup>

Contemporâneos de Euclides da Cunha, mesmo que de modos e em contextos distintos, apresentaram ideias que se aproximavam de sua visão acerca dos sertões. Exemplos disso são os textos dos relatórios das expedições científicas do marechal Cândido Rondon (1915) e dos cientistas do Instituto Oswaldo Cruz (Carlos Chagas, 1913, Oswaldo Cruz, 1913 e 1910, Belisario Penna e Arthur Neiva, 1916).<sup>45</sup> Seus autores empreenderam esforços que, em alguma medida, questionavam a atuação do Estado nos espaços percebidos como sertões.<sup>46</sup>

Como resultado contíguo dos apontamentos de tais intelectuais, paulatinamente, determinantes raciais e climáticos que, num primeiro momento, foram a matriz de explicações para o atraso do país e a degeneração física e moral do brasileiro, passaram a ser confrontados por elementos como a subnutrição, a ignorância e pobreza.<sup>47</sup> Muitos interesses estavam postos, bem sinteticamente, os mesmos estavam relacionados: a) a questão estatal, o Estado ampliaria as bases de sua autoridade no interior da nação, além da construção de uma efetiva unidade entre os sertões e o litoral;<sup>48</sup> b) aspectos econômicos, relacionados ao processo de conscientização das elites políticas e econômicas do país acerca de certa interdependência

---

<sup>43</sup> *IBIDEM*, p: 24.

<sup>44</sup> Sobre essa perspectiva Cf.: VIEIRA, Tamara Rangel. *Médicos do sertão: pesquisa clínica, patologias regionais e institucionalização da medicina em Goiás (1947-1960)*. Tese (Doutorado em História das Ciências e da Saúde) – Casa de Oswaldo Cruz/Fiocruz, Rio de Janeiro, 2012, p:27.

<sup>45</sup> LIMA, Nísia Trindade, *Um Sertão Chamado Brasil*, *op. cit.*, p: 105.

<sup>46</sup> Segundo Leandro Antonio de Almeida, embora nos grandes centros urbanos brasileiros predominassem os valores europeus acerca de modernidade, nas primeiras décadas do século XX, emergiu na intelectualidade do país um movimento de revalorização dos espaços interioranos. Assim, nas palavras do autor, “o olhar se deslocou de Paris para o interior, daí a necessidade premente da “descoberta” do Brasil (ALMEIDA, Leandro Antonio de. *Dos sertões desconhecidos às Cidades Corrompidas: um estudo sobre a obra de João de Minas (1929-1936)*. [dissertação de mestrado], Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, 2008, p:64).

<sup>47</sup> Sobre essa perspectiva Cf.: HOCHMAN, Gilberto. *A era do saneamento: as bases da política de saúde pública no Brasil*. Hucitec/Anpocs, 1998.

<sup>48</sup> A penetração da autoridade pública em território marcadamente coronelista compunha um projeto de construção de uma ideologia da nacionalidade brasileira (CASTRO SANTOS, Luiz A., *Poder, Ideologias e Saúde no Brasil da Primeira República*. In: HOCHMAN, Gilberto (org.). *Cuidar, Controlar, curar: ensaios históricos sobre saúde e doença na América Latina e Caribe*. Rio de Janeiro: Editora Fiocruz, 2004, p: 271).

sanitária<sup>49</sup> e c) a legitimação do saber médico, os profissionais da área médica se destacariam como detentores de um conhecimento necessário para cumprir as metas de saúde.<sup>50</sup>

Com efeito, a projeção de uma nova identidade para o país só se tornaria possível mediante maior atenção do Estado e das elites nacionais aos sertões. Assim, nessa missão civilizatória, distintos interesses se encontraram tendo como objetivo superar as condições que simbolizavam um descompasso com as transformações e com os signos do moderno defendidos pela República.

Na ordem do dia estava: esquadrihar o interior do país e, a partir disso, “descobrir” outros *brasis*, além daquele cosmopolita, do litoral, vizinho da Europa. Tal como aponta Lilia Schwarcz, constituía-se no momento em que o Brasil se olhava no espelho, ou seja, começava a se reconhecer. Os relatórios científicos e as obras literárias, anteriormente mencionados, representam apenas alguns reflexos do referido contexto. Além disso, como meio de atenuar o quadro de abandono de seus sertões, os líderes da jovem República apostaram nos grandes projetos de infraestrutura como caminhos viáveis para integrar esses espaços ao conjunto do país, assim:

Cumpriu papel fundamental a construção de linhas férreas e telegráficas. Enquanto as primeiras permitiriam a circulação de pessoas e mercadorias, as últimas garantiriam a comunicação entre as mais longínquas regiões do país e a Capital Federal. Estas linhas garantiriam a interiorização da presença do Estado brasileiro, num movimento de conquista dos sertões do país.<sup>51</sup>

Entretanto cabe assinalar que esse processo se constituiu de forma gradual e complexa.<sup>52</sup> Para que fossem contemplados com projetos semelhantes, aos observados na citação acima, os espaços percebidos como sertão, necessariamente, deveriam apresentar-se como *zonas futuras*, ou seja, áreas promissoras que justificassem discursos de expansão,

---

<sup>49</sup> A constatação de uma dependência recíproca independentemente de região ou classe social. Ante a ameaça de uma epidemia, por exemplo, as ações desenvolvidas em um estado poderiam ser comprometidas se no estado vizinho medidas necessárias também não fossem tomadas, haja vista que a doença não respeita fronteiras. Bem como nos aspectos econômicos, pois a condição social de um determinado grupo não os tornavam imunes à doença. No entanto, segundo Hochman, apenas a tomada de consciência não foi suficiente, mas essa foi somada a toda uma conjuntura em alta no período (HOCHMAN, *A Era do Saneamento, op. cit.*, p: 109).

<sup>50</sup> Esse processo foi gradual e se acentuou a partir da década de 1930, no qual médicos de perfil sanitaristas seriam quase todos absorvidos pela burocracia estatal, como funcionários públicos (CAMPOS, André Luiz Vieira de. *A república do picapau amarelo: uma leitura de Monteiro Lobato*. – São Paulo: Martins Fontes, 1986 & CARVALHO, Keila Auxiliadora, *A Saúde pelo Progresso: a regulamentação do trabalho médico no governo Vargas (Minas Gerais, 1930-1940)*. Rio de Janeiro: Multifoco, 2015).

<sup>51</sup> CASER, *O Medo dos Sertões, op. cit.*, p:16.

<sup>52</sup> Segundo Maria Yedda L. Linhares (1990), embora a República tivesse consolidado o Estado, não alargou e democratizou suas bases como nação, ou seja, era preciso redescobrir o Brasil, seu território, sua gente (LINHARES, Maria Y., Revista Resgate, número 1. *Papirus*, UNICAMP, 1990)

exploração e ocupação.<sup>53</sup> Porém, nem todos sertões lograram, na mesma medida, êxito ao evocar uma espécie de propaganda de suas respectivas possibilidades futuras. O sertão do norte mineiro, por exemplo, situado nas “isoladas montanhas daquele estado”, foi construído como um espaço cujos recursos naturais e suas possibilidades de uso eram limitadas devido à falta de estradas eficientes.

Atores locais de alguns sertões ao longo do território brasileiro, sobretudo na primeira metade do século XX, começaram a evocar o protagonismo dos mesmos diante a possibilidade de integrá-los ao todo nacional. Leandro Antonio de Almeida, por exemplo, ao analisar a obra literária de João de Minas (1896-1984), enfatiza que o poeta tratou de forma crítica, em sua primeira fase literária, a realidade distante e desconhecida dos sertões de Goiás e Mato Grosso, apontando aspectos da história, sociedade e a política de seu tempo.<sup>54</sup> Além deste, mencionamos também os autores Sandro Druta e Silva, Guivana Galvão Tavares, Dominichi Miranda de Sá e José Luiz de Andrade Franco que, ao analisarem a construção simbólica do Oeste brasileiro (1930-1940), apontam periódicos locais como importantes ferramentas de divulgação das potencialidades daquela região. A retórica presente nos discursos dos periódicos, acerca do Centro-Oeste, em alguma medida, pode concorrer para que a região fosse percebida como um local fértil à espera da civilização.<sup>55</sup> Outro exemplo refere-se à região amazônica, para a qual evidenciamos os apontamentos de Rafael Voigt Leandro acerca da obra de Alberto Rangel (1871-1945), *Inferno Verde* (1908). De acordo com o autor, Rangel procurava apresentar as relações entre os homens da região e sua interação com a floresta, demonstrando que o “paraíso amazônico” não existiria.<sup>56</sup> Ao desconstruir o mito do Eldorado Amazônico, Rangel em sua representação literária, relacionando o discurso

---

<sup>53</sup> Essa perspectiva está presente no capítulo *A construção simbólica do Oeste Brasileiro (1930-1940)*, de Silva, Tavares, Sá e Franco. Os autores, por meio da análise de três revistas, sejam elas: *Informação Goyana* (1917-1935), *Revista Oeste* (1942-1944) e *Cultura Política* (1941-1945), apontam como o estado de Goiás foi percebido como uma fronteira aberta, rica em recursos naturais. Portanto, uma região crucial para a própria expansão do povoamento do Brasil (SILVA, Sandro, Druta; SÁ, Dominichi Miranda de. & SÁ, Magali Romero (org), *Vastos Sertões*, op. cit., p: 64).

<sup>54</sup> João de Minas é o pseudônimo do jornalista Ariosto Palombo, o qual, entre os anos de 1929 e 1936, foi autor de 12 livros. Boa parte das histórias de João de Minas se passa em fazendas ou povoados das cidades do interior do Brasil Central. Em sua obra há, de acordo com Almeida, perspectiva de expansão rodoviária, evocando, assim, a necessidade de incorporação do sertão a partir do qual suas histórias eram elaboradas (ALMEIDA, *Dos sertões desconhecidos às Cidades Corrompidas*, op. cit., p: 71).

<sup>55</sup> Dialogando com a História Ambiental, os autores apontam como periódicos locais promoveram o Oeste brasileiro a partir do estado Goiás, o qual foi percebido como uma fronteira “livre e rica” (SILVA, Sandro, Druta; SÁ, Dominichi Miranda de. & SÁ, Magali Romero (org), *Vastos Sertões*, op. cit., 64).

<sup>56</sup> Rafael Voigt Leandro, em sua dissertação, ao analisar as características estilísticas da literatura amazônica de Alberto Rangel, aponta que para além dos paradoxos socioeconômicos do período em que produzira outras questões se colocaram como a definição da história da Amazônia, a fixação de conhecimentos sobre sua natureza, o olhar político-ambiental e a difusão de aspectos culturais para a concretização de uma identidade nacional (VOIGT LEANDRO, R., *Alberto Rangel e seu projeto literário para a Amazônia*. [dissertação de mestrado]. Brasília: Universidade de Brasília, 2011, p: 09).

ambiental e o discurso narrativo sobre a região, contribuiu, por consequência, com seu processo de construção simbólica.

É preciso considerar que se a palavra *invenção*, ou mesmo *construção*, pode causar um estranhamento, cabe esclarecermos que sua intenção é apontar a dimensão ideológica dos elementos construídos historicamente.<sup>57</sup> Como salienta Michael Foucault, discursos podem se constituir enquanto práticas cujos impactos podem ser percebidos, situados e determinados.<sup>58</sup> Desse modo, um dos objetivos desse trabalho é apontar como discursos e ações puderam delimitar e construir uma região, qual seja: o sertão norte mineiro.

Destarte, consideramos que o processo histórico de emergência de uma região está intimamente ligado a disputas materiais e simbólicas, as quais envolvem diferentes interesses, representações e práticas.<sup>59</sup> Portanto, a noção de região, por definição, é social, coletiva e histórica.

Ao analisarmos escritos regionais acerca do Norte de Minas Gerais, evidenciamos aspectos semelhantes aos exemplos observados para o Centro-Oeste e Amazonas, no que tange à propagação de suas potencialidades econômicas. Discursos de atores da região possibilitaram a construção simbólica do sertão norte mineiro. Em alguns periódicos locais<sup>60</sup>, por exemplo, observamos estratégias discursivas, em tom elogioso, visando ampliar o conhecimento sobre a região apresentando a cidade de Diamantina por meio de epítetos como: “Mesopotâmia mineira”<sup>61</sup>, “zona de grandes riquezas minerais”<sup>62</sup>, “rica zona de Minas”<sup>63</sup>, “Atenas do Norte”.<sup>64</sup> No entanto, também eram apontados os principais obstáculos ao

---

<sup>57</sup> Sobre essa perspectiva Cf.: ALBUQUERQUE JÚNIOR, Durval Muniz de. *A invenção do nordeste e outras artes de lá*. São Paulo: Cortez, 2011.

<sup>58</sup> Sobre essa perspectiva Cf.: FOUCAULT, Michel. *A arqueologia do saber*. 7a ed.. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2007.

<sup>59</sup> Não há um consenso sobre o que é região e, tal como todo conceito, o de região é permeado de polissemia. É preciso ampliar o leque de interpretações sobre região, portanto, não se pode compreender uma determinada região apenas como recorte geográfico, é preciso olhar para além dela mesma. Para olhar além, torna-se necessário entender os atores que produzem discursos a respeito da mesma. Por isso, neste texto, enfatizamos que o termo região deve ser entendido para além de uma delimitação geográfica, mas seu entendimento será enquanto um fenômeno histórico construído discursivamente (SERVILHA, Mateus de Moraes. *Vale do Jequitinhonha: a emergência de uma região*. In: NOGUEIRA, M. D. P. [org]. *Vale do Jequitinhonha: Cultura e desenvolvimento*. – Belo Horizonte: UFMG/PROEX, 2012).

<sup>60</sup> Desde 1828, circulavam publicações seriadas locais, o Tejuco se constituiu como a terceira região de Minas Gerais a instalar a imprensa (*A Ideia Nova* [Diamantina], 04 de abril, 1909, p: 01.). Ao longo do século XIX mais de 70 títulos diferentes circularam na localidade. Os diversos periódicos floresceram como resultados do intenso debate político entre as elites regionais (GOODWIN Jr., James William. *Cidades de papel: Imprensa, Progresso e Tradição. Diamantina e Juiz de Fora, MG*. (1884 – 1914) [tese de doutorado]. São Paulo: Universidade de São Paulo, 2007, p: 49).

<sup>61</sup> “Cidadão Ministro, Contarranê e Amigo”. *O Município* [Diamantina], n°47, 19 de outubro, 1895, p: 02.

<sup>62</sup> “Indústria Extrativa”. *O Itambé* [Diamantina], n° 36, 17 de agosto, 1902, p: 02.

<sup>63</sup> “Viação norte-mineira”. *A Idéia nova* [Diamantina], n° 234, 02 de outubro, 1910, p: 01.

<sup>64</sup> LESSA, Aureliano José., *Poesias*, Belo Horizonte: Autêntica, 2000, p: 41.

aproveito dos recursos naturais que a região poderia oferecer, dentre eles, em especial: o seu isolamento.

Aureliano Lessa (1828-1861), poeta diamantinense, apresenta-nos a região em seu poema intitulado *Diamantina*,

Vinde, amigos, oh! Vinde pressurosos  
Bendizer uma vez meu pátrio berço  
No solo hospitaleiro,  
No adamantino cofre do universo  
Onde estacam os olhos cobiçosos  
Do ávido estrangeiro.<sup>65</sup>

O sertão norte mineiro, cofre do universo, na espera por ser explorado, chamava a todos. Constituíam-se enquanto uma extensa e particular região que atraía olhares até mesmo de estrangeiros. Essas são possíveis leituras, a partir do tom elogioso da poesia de Lessa, bem como de outros escritos regionais. Nos versos do poema estava presente a aclamação do espaço a ser conquistado e integrado aos centros civilizados.

A partir da cidade de Diamantina, que se tornou um importante centro político e econômico regional, pretendemos analisar a construção simbólica do Norte de Minas Gerais. A perspectiva é entender como a cidade se tornou o polo donde poderia emanar a modernização para toda uma região que se diferenciou de outras na medida em que foi percebida como um sertão hostil e que estaria no limiar do progresso mineiro. Além do isolamento geográfico, outros elementos sagraram a região como sertão que mesclava interesses de elites locais, estaduais, bem como da União que, concomitantemente, estabeleciam uma linha tênue entre o que aquele espaço era e o que o mesmo deveria ser.

## 1.2 Do Sertão colonial

O norte mineiro foi uma das primeiras regiões a serem ocupadas em Minas Gerais e, paralelamente, a mineração de ouro e pedras preciosas ocorreu o seu processo de formação e estruturação territorial.<sup>66</sup> É importante contextualizar o período de sua colonização, pois de acordo com um dos principais memorialistas diamantinenses, Joaquim Felício dos Santos (1822-1895), “a fama das riquezas auríferas do Serro Frio [...] atraía grande número de

---

<sup>65</sup> *IBIDEM*, p:39.

<sup>66</sup> A história regional remonta as primeiras Entradas, segundo André Velloso e Ralfo Matos, o ouro e as pedras preciosas tiveram primordial significado na estruturação daquele território (VELLOSO, André & MATOS, Ralfo. *A Rede de Cidades do Vale do Jequitinhonha nos séculos XVIII e XIX*. Revista Geonomos, 6.2, 1998, p: 76).

aventureiros de todos os pontos da capitania de Minas e de outros lugares”.<sup>67</sup> Os aventureiros aos quais Felício dos Santos se referiu, correspondem, principalmente, às bandeiras paulistas e viajantes baianos.<sup>68</sup>

De um modo geral, a alcunha de aventureiros e intrépidos é recorrente nos relatos de memorialistas e viajantes que passaram pela região. Esses “homens ousados [que] se embrenhavam pelos sertões das Minas em busca do ouro”<sup>69</sup>, refletem um discurso cujo tom de amabilidade, ante as adversidades e barreiras naturais, apresenta-nos a uma natureza hostil, a ser desbravada, ou seja, uma visão mística daquele espaço.

A bacia do rio Jequitinhonha foi ocupada por populações indígenas como os Pojichás, Machacalis, Puris, Botocudos.<sup>70</sup> E a ideia de uma natureza rústica e desafiadora também era associada aos seus primeiros habitantes. Por exemplo, a descrição dos naturalistas alemães Johann Baptist von Spix (1781-1826) e Carl Friedrich Philipp von Martius (1794 – 1868)<sup>71</sup> acerca do grupo Botocudos, os quais apresentavam “o porte baixinho, o pardo avermelhado da pele, o cabelo negro de carvão, solto e desgrenhado, o formato desagradável da cara larga, angulosa e os olhos pequenos, oblíquos [...] o andar de passos curtos, esquivos”.<sup>72</sup> A expulsão de grande parte da população indígena se acentuou a partir da chegada dos primeiros interessados nas atividades relacionadas à extração aurífera ao final dos seiscentos.<sup>73</sup>

André Velloso e Ralfo Matos enfatizam que a região, além de ser uma das primeiras a serem ocupadas em Minas Gerais, também se constituiu enquanto uma das mais populosas, juntamente com a área central da Capitania. Corroborando com os apontamentos de Caio Prado Júnior, o qual considerou que de sul ao norte, “da bacia do rio Grande às proximidades das nascentes do Jequitinhonha, mais ou menos entre os pontos em que se formam a vila de

---

<sup>67</sup> DOS SANTOS, Joaquim Felício. *Memórias do distrito diamantino*. Editora Vozes, 1868, p: 07.

<sup>68</sup> Sobre essa perspectiva Cf.: VELLOSO & MATOS, *op. cit.* p: 43 & NEVES, C. C. & REZENDE, S.. *Aspectos sócio-demográficos do município de Diamantina na transição da atividade mineradora para as atividades turística e educacional*. Departamento de Engenharia Sanitária e Ambiental da UFMG, 2006, p: 05.

<sup>69</sup> DOS SANTOS, J. F., *Memórias do distrito diamantino, op. cit.*, p: 08.

<sup>70</sup> MENDES, Tatiana Martins, *Léxico Toponímico de Diamantina: Língua, Cultura e memória*. [dissertação de mestrado] Faculdade de de Letras UFMG, Belo Horizonte, 2010, p: 44 & SERVILHA, M. M.. *As relações de Trocas Materiais e Simbólicas no Mercado Municipal de Araçuaí – MG*. [dissertação de mestrado], Universidade Federal de Viçosa, 2008, p: 48.

<sup>71</sup> A obra a *Reise in Brasilien* (Viagem pelo Brasil, 1823, 1828 e 1831) escrita por Spix e Martius é fruto das pesquisas realizadas durante uma expedição pelo interior do Brasil, uma viagem de exploração científica que percorreu cerca de 10.000 km. Partindo do Rio de Janeiro passaram por São Paulo, Minas Gerais, Goiás, Bahia, Pernambuco, Piauí e Maranhão. De lá, mais ao norte, seguiram para Belém do Pará, chegando ao rio Amazonas e terminando a viagem em Santarém. Disponível em: <https://www.bbm.usp.br/node/84>. Acesso em 20/01/2018

<sup>72</sup> MENDES, *Léxico Toponímico de Diamantina, op. cit.*, p: 44.

<sup>73</sup> Mateus de Moraes Servilha aponta que a região era habitada por diferentes populações indígenas, principalmente ao longo das margens do rio Jequitinhonha. Estes povos, com tradições diversas, foram subjugados, estigmatizados e exterminados a partir do estabelecimento da ocupação colonial na região (SERVILHA, M. M., *O Vale do Jequitinhonha entre a “di-visão” pela pobreza e sua sua resignificação pela identificação regional*. [tese de doutorado], Niterói, Universidade Federal Fluminense, 2012, p: 202).

Lavras e o arraial do Tejuco”<sup>74</sup>, estavam as mais populosas concentrações demográficas de Minas. Importante lembrar que majoritária parte dessa população era composta de africanos escravizados.

Com o aumento gradativo da população, o Norte de Minas começou a se consolidar como uma região específica.<sup>75</sup> E, no ano de 1720, aquele sertão foi desmembrado da Comarca do Rio das Velhas, a qual esteve subordinada, como consequência da criação da Comarca do Serro Frio.<sup>76</sup> De acordo com José Moreira Souza, devido às importantes minas e à proximidade com o território baiano, cresceu gradativamente a demanda por uma administração mais forte, que resultou na criação da nova Comarca.

A criação do novo núcleo administrativo sublinha questões importantes como a unidade político-administrativa das Minas Gerais e o processo de afirmação de suas fronteiras, considerando também que seu desmembramento em relação à Capitania de São Paulo ocorrera no mesmo ano.<sup>77</sup> Outro aspecto, ainda relacionado a criação da Comarca do Serro Frio (ver Mapa 01), refere-se à gradativa “construção” e consolidação na região que, neste trabalho, optamos por referenciar como: *sertão colonial* norte mineiro. O Norte de Minas emergiu portanto num determinado contexto histórico: a necessidade imperiosa da Coroa Portuguesa em incorporar e fortalecer a administração em um espaço de importantes recursos naturais e que “distinguia-se da totalidade do território das Minas pela aparente fraqueza do Estado na administração da justiça”.<sup>78</sup>

---

<sup>74</sup> PRADO JUNIOR, Caio, *História Econômica do Brasil*, Ed. Brasiliense, 1973, p: 57.

<sup>75</sup> José Moreira de Souza discute esse contexto em sua obra *Cidade: Momentos e processos: Serro e Diamantina na formação do Norte Mineiro no século XIX*, especialmente, no capítulo 1 (SOUZA, *Cidade: Momentos e processos*, op. cit., p: 28-62).

<sup>76</sup> *IBIDEM*.

<sup>77</sup> Com efeito, a criação da Comarca do Serro Frio simbolizou mais uma tentativa de rearranjo territorial a âmbito do território mineiro. John Whirt considera Minas um mosaico de zonas e sub-regiões o que marcaria sua história com um crescimento desarticulado e descontínuo (WIRTH, John D. *O fiel da balança: Minas Gerais na Federação Brasileira*, 1889- 1937. Paz e Terra, 1982, p: 41).

<sup>78</sup> SOUZA, *Cidade: Momentos e processos*, op. cit., p: 29.

**MAPA 01:** Capitania de Minas Gerais nos fins da era Colonial (s.d).



No detalhe, circulado em vermelho, a região dos termos da Vila do Príncipe (cabeça da Comarca) e Arraial do Tejuco.

**FONTE:** Acervo Cartográfico do APM. Disponível em:[http://www.siaapm.cultura.mg.gov.br/modules/grandes\\_formatos\\_docs/photo.php?lid=233#](http://www.siaapm.cultura.mg.gov.br/modules/grandes_formatos_docs/photo.php?lid=233#). Acesso em 10 de Julho de 2017.

O Serro Frio era composto principalmente pelos termos da Vila do Príncipe e Arraial do Tejuco<sup>79</sup>, que, respectivamente, correspondem às atuais cidades do Serro e Diamantina. As Comarcas sucediam as Vilas e essas, por sua vez, os arraiais. Porém, o Arraial do Tejuco, mais do que a Vila do Príncipe, então cabeça da Comarca, destacava-se no que tange ao estabelecimento de pessoas e de uma ordem política.<sup>80</sup> Esse fato pode ser explicado, em um primeiro momento, devido à localização do Tejuco em um terreno pedregoso, de elevada altitude, o que concorria para sua improdutividade e, por conseguinte, tornava-o centro consumidor de importância, ao passo que estimulava a produção de atividades de subsistência

<sup>79</sup> Sobre essa perspectiva Cf.: COSTA, Ana Paula Pereira. *Militares pardos e pretos e sua “utilidade” para o bom governo da região de Serro Frio: notas de pesquisa*. Estudos Ibero-Americanos, v. 42, n. 2, p. 560-581, 2016.

<sup>80</sup> SOUZA, *Cidade: Momentos e processos op. cit.*, 1993 & FERNANDES, Antonio C. *O Turíbulo e a Chaminé*, 2005.

em áreas circunvizinhas.<sup>81</sup> Porém, embora o Tejuco tenha se destacado, permaneceu politicamente subordinado à Vila do Príncipe, pelo menos até 1831, quando foram elevadas a Vila de Diamantina<sup>82</sup> e, posteriormente, em 1834, a cidade de Diamantina.

Além do ouro, também houve achados de diamantes que potencializaram o processo de afirmação regional, pois fortaleceram os interesses administrativos naquele espaço. Ao tratar sobre a exploração diamantífera, Júnia Ferreira Furtado aponta que, no ano de 1729, a notoriedade da descoberta havia chegado ao Reino o que atraía, cada vez mais, um número maior de imigrantes para aquele espaço.<sup>83</sup>

A Coroa, por seu turno, intensificou ainda mais a “ordem na casa” ao criar, por exemplo, o Distrito Diamantino (1734) e seu regimento, conhecido como Livro da Capa Verde. O regimento diamantino consistia em uma legislação severa que isolava aquele espaço do restante da Capitania. Segundo Caio Prado Júnior, “demarcou-se cuidadosamente o território em que se encontravam os diamantes, isolando-o completamente do exterior”.<sup>84</sup> Joaquim Felício dos Santos aponta que se tratava de uma administração especial que independia de outras autoridades da Colônia e que prestava contas diretamente ao governo metropolitano.<sup>85</sup>

A mineração sempre esteve submetida a um regime especial, a fim de se evitar o contrabando, portanto, era fiscalizada minuciosamente e os que não obedeciam ao regime eram punidos com rigor. A mobilidade para dentro do Distrito Diamantino era restrita. Sem autorização especial do Intendente dos diamantes, por exemplo, ninguém podia estabelecer-se, ingressar ou sair daquele território.

A região, ao ser submetida a um maior controle administrativo, firmou-se como um espaço específico, no qual foi criada uma série de instituições que, de modo mais amplo, conformaram a identidade do que atualmente é conhecido como Norte de Minas Gerais. Além disso, defendemos que esse peculiar modo de administrá-la também acentuou seu isolamento que, além de geográfico, ganhou outros contornos, por exemplo, sociopolíticos.

### 1.2.1 Do isolamento

---

<sup>81</sup> Sobre essa perspectiva Cf.: NEVES, J. *José Augusto Neves; o jornalista-escritor, sua obstinação e vocação ecológica*. – Belo Horizonte: Imprensa Oficial, 1986.

<sup>82</sup> FERNANDES, *Cidade: Momentos e processos*, op. cit., 2005, p: 69.

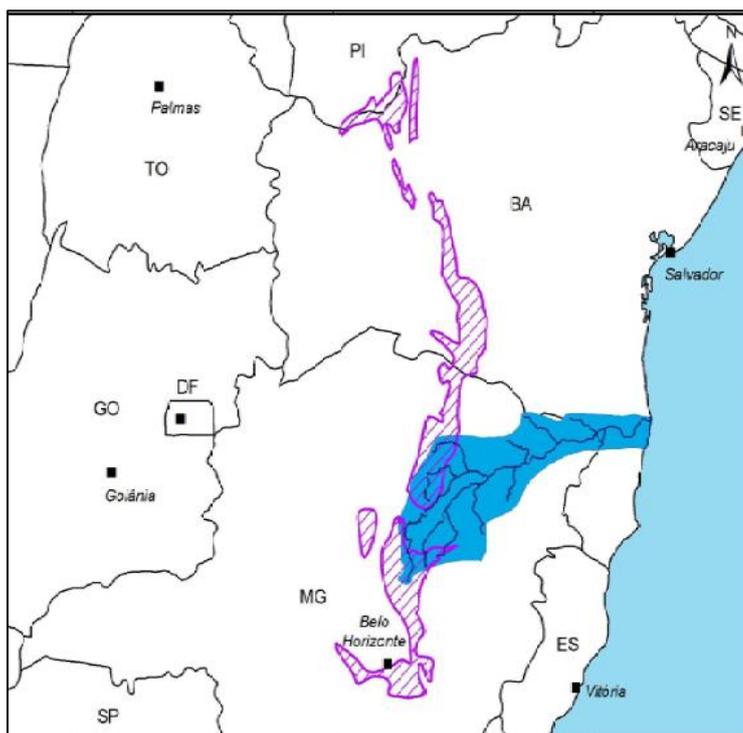
<sup>83</sup> FURTADO, Júnia Ferreira. Família e relações de gênero no Tejuco: o caso de Chica da Silva. *Varia Historia*, Belo Horizonte, n°24, 2011.

<sup>84</sup> PRADO JÚNIOR, *História Econômica do Brasil*, op. cit., p: 42.

<sup>85</sup> DOS SANTOS, F., *Memórias do distrito diamantino*, op. cit., p: 32.

As características topográficas do norte mineiro, somadas ao especial modo de administrá-lo, podem ser, à primeira vista, justificativas para as representações que o definem como isolado e fechado. Circunscrito à Serra do Espinhaço, uma das regiões de altitudes mais elevadas do território brasileiro, estende-se por mais de 1.200 quilômetros de Minas Gerais à Bahia. Em formato de uma espinha dorsal, é considerada a cordilheira brasileira.<sup>86</sup> O sítio da cidade de Diamantina apresenta altitudes que variam entre 1100 e 1350 metros.<sup>87</sup>

**MAPA 02:** Serra do Espinhaço e Bacia do Rio Jequitinhonha.



No detalhe em lilás a Serra do Espinhaço, em azul, a bacia do Rio Jequitinhonha.  
**FONTE:** SERVILHA, *O Vale do Jequitinhonha entre a “di-visão”...*, op. cit., p: 46.

Devido a sua posição geográfica, as dificuldades de comunicação no Norte de Minas foram, historicamente, mencionadas como um dos principais obstáculos ao seu desenvolvimento. Além da altitude, nas proximidades do distrito sede do município - a cidade de Diamantina, a Serra do Espinhaço apresenta solo com elevadas concentrações de metais pesados e é constituída por filitos e, predominantemente, por quartzitos.<sup>88</sup> Fatores que, de

<sup>86</sup> Sobre essa perspectiva Cf.: KNAUER, Luiz Guilherme. *O Supergrupo Espinhaço em Minas Gerais: considerações sobre sua estratigrafia e seu arranjo estrutural*. Revista Geonomos, v. 15, n. 1, 2013 & CHAVES, Mario Luiz de Sá Carneiro; BENITEZ, Leila. *Depósitos superficiais diamantíferos da região de Diamantina, Serra do Espinhaço (Minas Gerais)*. Geociências (São Paulo), v. 23, p. 31-42, 2007.

<sup>87</sup> Sobre essa perspectiva Cf.: VARAJÃO, Guilherme Fortes D. C. *Por uma Geografia de Diamantina-MG*, Belo Horizonte, UFMG [tese de doutorado], 2015, p: 45.

<sup>88</sup> Sobre essa perspectiva Cf.: C.H. R. R. AUGUSTIN *et al*, *Mapeamento geomorfológico da Serra do Espinhaço Meridional: primeira aproximação*, Geonomos, 19(2), 50-69, 2011 & CHAVES & BENITEZ, *Depósitos superficiais diamantíferos da região de Diamantina*, op. cit., 2007.

modo geral, contribuem para a caracterização de sua vegetação como campos rupestres, portanto, configuram-na como um ambiente considerado adverso ao estabelecimento de agricultura em larga escala.<sup>89</sup>

Desde as primeiras representações, observadas nos relatos de viajantes e memorialistas, as associações com as características geomorfológicas daquele espaço tornam-se evidentes. Na correspondência do Conde de Cavalheiros, governador da Capitania de Minas Gerais de 1780 a 1783, a referência à região enfatiza que se tratava de uma terra “que estava florescendo quase em um deserto [...]. Por estarem longe do trono não podem receber imediatamente dele”.<sup>90</sup> Outro exemplo trata acerca do nome da Comarca do Serro Frio. Joaquim Felício dos Santos aponta que a origem deste nome é a variação de uma palavra indígena *Ivituruy*, que quer dizer: montanhas frias. Portanto, daí deriva o nome Serro Frio, posteriormente, apenas Serro.<sup>91</sup>

As representações do norte mineiro nos discursos de seus memorialistas apontavam seu relevo acidentado como um dos motivos que contribuía para sua imagem de sertão. Essencialmente ligado às características físicas daquele espaço, o isolamento, real e imaginado, tornou-se um importante instrumento político. Da Colônia à República se fez presente sempre com objetivos semelhantes.

De todo modo, é importante enfatizar que o isolamento, num primeiro momento, não foi percebido como negativo. Alguns elementos podem corroborar com essa afirmação. Em primeiro lugar, o fato de que algumas regiões das Minas Gerais fossem de difícil acesso, ter sido percebido com bons olhos por Portugal, pois dificultaria o contrabando de minérios extraídos.<sup>92</sup> Em seguida, o interesse em uma unidade e coesão do território mineiro, em detrimento ao isolamento de algumas regiões, só ter ganhado efetivo espaço no contexto republicano. Uma vez que a unidade territorial foi percebida como meio de legitimação do recém-instaurado sistema político e como essencial para se evitar “a perda de recursos”, por parte das elites mineiras, as quais visavam construir “um sistema econômico mais viável”.<sup>93</sup>

---

<sup>89</sup> Sobre essa perspectiva Cf.: VIANA, Pedro Lage; LOMBARDI, Julio Antonio. *Florística e caracterização dos campos rupestres sobre canga na Serra da Calçada, Minas Gerais, Brasil*. Rodriguésia, p. 159-177, 2007, p: 160.

<sup>90</sup> Revista do Arquivo Público Mineiro, nº IV, p: 04.

<sup>91</sup> DOS SANTOS, *Memórias do distrito Diamantino, op. cit.*, p: 07.

<sup>92</sup> Como exemplo, a estrada para o porto de Vitória, litoral do Espírito Santo, que foi mantida fechada, sendo concluída apenas no século XX. De acordo com Jonh Wirth, o Espírito Santo isolava os mineiros do mar, elemento que desde os tempos coloniais era o desejo metropolitano, pois dificultava o contrabando dos minérios extraídos dos sertões mineiros (WIRTH, *O fiel da balança, op. cit.*, p: 42).

<sup>93</sup> Sobre essa perspectiva Cf.: *IBIDEM*, 1982; DULCI, Otávio Soares. *Política e Recuperação econômica em Minas Gerais*. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 1999 & LEAL, Victor Nunes. *Coronelismo, enxada e voto: o município e o regime representativo no Brasil*. Editora Companhia das Letras, 2012.

Outro aspecto refere-se ao imaginário social acerca da identidade mineira (mineiridade), que se formou no período da mineração. De modo geral, o território montanhoso das Minas Gerais tornava os mineiros mais propensos à tranquilidade e moderação, portanto, conciliadores natos. Essas características, especialmente no contexto republicano, eram apontadas como positivas. Além disso, devido à fama aurífera e à ideia de um rápido enriquecimento, predominava também uma visão de Minas Gerais como uma terra de pensamento liberal e que, justamente por ser isolada, entre as montanhas, seria reduto de uma identidade genuinamente brasileira.<sup>94</sup>

Assim, o tom de valoração acerca do isolamento oscilava a depender do período abordado. Sua percepção em tom negativo se realçou, sobretudo, a partir do declínio das atividades mineradoras, ainda em meados do século XVIII. O processo de decadência fez com que o conflito - real ou potencial - com o meio físico daquele espaço fosse cada vez mais percebido como dramático. Em outras palavras, significa dizer que, até então, a distância da região de outros centros de Minas Gerais ou do litoral, era notada, mas não necessariamente vista como negativa. No entanto, como salientamos, diante a queda da mineração, somada à necessidade de diversificação das fontes de renda, as demandas para superar o isolamento aumentaram e as reivindicações para a construção de estradas tornou-se crescente.

É nessa conjuntura que, nas memórias locais, o potencial regional passa a ser apresentado como positivo, apontando que além da mineração, o norte mineiro seria “zona digna de boa sorte como qualquer outra do mapa de Minas”.<sup>95</sup> Aspecto interessante, considerando que em algumas interpretações acerca de Minas Gerais, é recorrente que o aparente declínio da mineração tenha legado a Minas uma economia apagada.<sup>96</sup> Essa perspectiva se expressa em uma historiografia que aponta a inércia do estado diante o declínio minerador, ainda no período colonial, passando pelo Império e estendendo-se também ao século XX.<sup>97</sup>

---

<sup>94</sup>A mineiridade, de modo mais amplo, consistiu-se como uma ideologia das elites mineiras, portanto, um mecanismo para exercerem o poder (DIAS, Fernando Correia. *Mineiridade: construção e significado atual*. Ciência & Trópico, v. 13, n. 1, 1985, p: 77 & REIS, Liana Maria. *Mineiridade: identidade regional e ideologia*. Cadernos de História, v. 9, n. 11, 2007, p: 89).

<sup>95</sup>“E. F. Curvelo à Diamantina”, *O Município* [Diamantina], 18 de julho, 1903, p: 01.

<sup>96</sup> FERNANDES, *O Turíbulo e a Chaminé*, op. cit., 2005.

<sup>97</sup> De acordo com Luiz Gustavo Santos Cota, pelo menos até a década de 1970, a historiografia acerca de Minas Gerais tratava o período posterior ao auge da mineração como sendo mergulhado em um profundo processo de decadência e estagnação econômica. Essa percepção provou uma visão estereotipada do estado. Novos estudos vem apontando que, ao contrário, “a província não se transformou em mero restolho dos áureos tempos da mineração”, antes, manteve um ritmo de crescimento demográfico e passou por um amplo processo de diversificação das atividades econômicas existentes, tais como, por exemplo, agropecuárias (COTA, Luiz Gustavo Santos. *Ave, libertas: abolicionismos e luta pela liberdade em Minas Gerais na última década da escravidão* [tese doutorado em História Social], Universidade Federal Fluminense. Niterói, 2013, p: 27).

Consideramos a supracitada perspectiva como limitada ao negar uma dinâmica própria da região. Podemos apontar localidades em que processos semelhantes ocorreram como, por exemplo, o estado de Goiás. Tamara Rangel Vieira, ao tratar sobre esse estado, após o declínio das atividades mineradoras, que também ocorreu ao longo do século XVIII, evidencia que uma parte da historiografia local apresenta a região sob uma ótica denominada “paradigma da decadência”. Segundo a autora, é complexo associar a história de Goiás apenas ao aspecto da mineração, haja vista que essa perspectiva fortalece a ideia de que não só a região, mas também a população goiana entrou em um processo de decadência, pois pouco se fala acerca do depois, sobre, por exemplo, os anseios e as dinâmicas locais. De modo semelhante, Ricardo Ribeiro, ao discorrer sobre o Norte de Minas, apresenta-nos ao que intitula de “mito do isolamento”. Questões importantes emergem dessa abordagem: “Como pensar uma região sem história por quase um século e meio, estagnada e fechada em si mesmo? Nesse período não ocorreram transformações, não houve momentos de maior ou menor contato com regiões vizinhas?”<sup>98</sup>

A fim de respondê-las, devemos considerar, num primeiro momento, que a crescente percepção de que aquele espaço ocupava uma posição periférica, tanto a âmbito do território estadual, quanto da União, fez com que se tornasse crescente a valoração negativa associada ao seu isolamento. Outro aspecto importante é enfatizar que a percepção do isolamento foi condicionada pelos projetos das elites locais. Na medida em que as elites econômicas passaram a apontar, com o auxílio da imprensa local, as possibilidades de uso produtivo do sertão norte mineiro, bem como suas mazelas, elas apresentavam também seus projetos econômicos.

A fim de esclarecer quem são as elites da região de Diamantina, apontamos as principais famílias que se destacaram no contexto da mineração na cidade de Diamantina, sejam elas: os Caldeira Brant, os Felício dos Santos, os Otoni (no Serro) e os Mata Machado.<sup>99</sup> Esses últimos, os Mata Machado, foram os que mais se destacaram e, de modo

---

<sup>98</sup> RIBEIRO, Ricardo. *Mudando para continuar sendo: a organização de movimentos de atingidos por barragens no Vale do Jequitinhonha*. In: ROTHMAN, Franklin Daniel (org.). *Vidas alagadas: conflitos socioambientais, licenciamento e barragens*. Viçosa: Editora UFV, 2008, p: 88.

<sup>99</sup> Marcos Lobato Martins analisou as ações políticas e empresariais dos irmãos diamantinenses da família Mata Machado, para tal abordagem, o autor mencionou também outras famílias que possuíam estreitas alianças entre política e negócios na região de Diamantina. Além dos nomes já citados, Martins apontou também os Gonçalves Chaves da cidade de Montes Claros (MARTINS, Marcos Lobato. *Os Mata Machado de Diamantina: Negócios e política na virada do século XX para o século XXI*. Anais do XIII Seminário sobre a economia mineira. CEDEPLAR/UFMG, 2008, p: 01-23.

geral, defenderam por meio dos periódicos, sobretudo o *A Idêa Nova*<sup>100</sup>, a diversificação e modernização das perspectivas econômicas locais em consonância com os interesses estaduais. Pedro da Mata Machado, jornalista, político e professor da Faculdade de Direito de Minas Gerais, era afilhado de João Pinheiro (1860-1908), presidente do estado de Minas Gerais entre os anos de 1906 e 1908, e foi um dos membros da referida família que teve papel de destaque na defesa dos interesses elitistas locais. Os irmãos Mata Machado empregaram seus capitais, vinculados à mineração, em diversos outros negócios no norte mineiro, com destaque para a imprensa e a indústria têxtil.<sup>101</sup> Portanto, trata-se de uma elite tradicional cujo crescente interesse em transformações na região estava orientado para a recuperação econômica e para a manutenção de seu *status quo*.

Além desses grupos específicos, atores locais como a Igreja Católica também tiveram participação na luta pela modernização regional. Ao analisar a atuação do bispado de Diamantina, entre 1864 a 1917, Antonio Carlos Fernandes demonstra como as lideranças religiosas estiveram engajadas na busca pela modernização na cidade de Diamantina e, por consequência, na região norte mineira. As reivindicações da Igreja pela industrialização do algodão produzido na região podem ser observadas a partir da atuação da instituição na fábrica de Biribiri (1876) e na indústria vinícola (1867), ambas pertencentes ao referido bispado.<sup>102</sup> No entanto, diante esses projetos, o isolamento regional foi apontando como o elemento que inviabilizava maiores investimentos.

Portanto, uma região tão heterogênea como o Norte de Minas Gerais, que à época abrangia áreas da bacia do São Francisco, Jequitinhonha e Mucuri<sup>103</sup>, foi vista apenas sob única perspectiva: seu isolamento. Desse modo, retornando às questões propostas por Ribeiro, enfatizamos que o sertão norte mineiro era dinâmico, não estava estagnado, antes, na medida em que passou a reclamar melhores condições de suas estradas, em detrimento, ao seu isolamento geográfico, o mesmo demonstrava que dispunha de produtos para comercializar, daí a necessidade de maior contato com outras regiões, ou seja, a justificativa dos discursos de

---

<sup>100</sup> *A Idêa Nova* foi fundado em 1906, nas notícias que publicava empreendeu denúncias a aspectos relacionados ao espaço urbano de Diamantina bem como críticas a administração local. Influenciado pela família diamantinense Mata Machado (GOODWIN JR., *Cidades de papel, op. cit.*, 2007).

<sup>101</sup> As ações políticas e empresariais dos irmãos Mata Machado, na virada do século XIX para o século XX, nos apontam o pioneirismo de suas empreitadas empresariais que, de certa forma, seria um projeto de desenvolvimento regional, tendo a cidade de Diamantina como principal centro aglutinador de interesses (GOODWIN Jr., *Cidades de Papel, op. cit.*, p: 11 & MARTINS, Marcos Lobato. *A crise dos negócios do diamante e as respostas dos homens de fortuna no Alto Jequitinhonha, décadas de 1870-1890*. Estudos Econômicos (São Paulo), v. 38, n. 3, p. 611-638, 2008).

<sup>102</sup> O autor discute esses aspectos no tópico de sua dissertação *O Bispado e a indústria. A fé, produção e trabalho* (FERNANDES, *O Turíbulo e a Chaminé, op. cit.*, p: 120).

<sup>103</sup> MARTINS, Marcos Lobato. *Breviário de Diamantina: uma história do garimpo de diamantes nas Minas Gerais (século XIX)*. Belo Horizonte, ed.: Fino Traço, 2014, p: 364.

integração. No tópico seguinte, observaremos alguns exemplos das reclamações locais em relação à condição das estradas da região. A construção de vias eficientes foi identificada como um meio para minorar o estado de atraso e isolamento denunciado por vários atores.

### 1.2.2 Das estradas

O município não possui vias de comunicação fáceis, sendo unicamente a carência desse importante melhoramento que tem tolhido o seu desenvolvimento industrial e agrícola. São, pois, péssimas estradas feitas a enxadas e pelo trânsito das tropas que possuímos, e também pequenos trechos de rios navegáveis por canoas.<sup>104</sup>

No Norte esquecido e abandonando, - do Norte, onde a falta de comunicação tem sido, e é, o maior entrave ao seu desenvolvimento, e empecilho único à prosperidade de uma zona fada a futuroso porvir.<sup>105</sup>

Embora em contextos e séculos distintos, final do século XIX e início do XX, as citações acima apresentam discursos que se assemelham, à medida que apontam a necessidade de estradas como indispensável e imediata para a cidade de Diamantina e a região norte do estado de Minas Gerais. Essa necessidade surgia, sobretudo, devido às dificuldades provocadas pelos aspetos topológicos da região e pela falta de vias de comunicação. As estreitas estradas, usualmente, serviam bem as tropas de muares<sup>106</sup>, comuns na região. As tropas fomentavam o comércio local e denunciavam a infraestrutura dos caminhos no interior de Minas. Pois, abertas por enxadas, as estradas locais eram consideradas insuficientes para alavancar a “prosperidade de uma zona fadada a futuroso porvir”.<sup>107</sup>

As condições das estradas, pelo menos dos séculos XVIII ao início do XX, limitavam-se essencialmente aos caminhos abertos durante o período colonial. Durante o Império, o norte mineiro não foi contemplado com a construção de novas estradas.<sup>108</sup> A reivindicação para a construção de novas vias, férreas ou de rodagem, passou a ocorrer com mais frequência entre a segunda metade do século XIX e início do século XX.

---

<sup>104</sup> NEVES, J., *José Augusto Neves, op. cit.*, p: 162.

<sup>105</sup> “Estradas, Oh meu santo!” *A Estrela Pollar* [Diamantina], 03 de fevereiro, 1935, p: 03.

<sup>106</sup> As tropas de muares correspondem a um grupo importante na comercialização de alimentos a âmbito regional. Intendência era o nome dado pelos moradores de Diamantina aos grandes ranchos de tropas existentes na cidade que concentravam os negócios ligados a compra e venda de mantimentos até os anos 1880 (LOPES, M. L., MARTINS, M. L., *Negócio à moda antiga: tropas de comércio em Diamantina nos meados do século XX*. História (São Paulo) v.30, n.1, p. 332-348, jan/jun, 2011, p: 04).

<sup>107</sup> MINAS GERAIS, 1910, p: 25.

<sup>108</sup> SOUZA, *Cidade: momentos e processos, op. cit.*, p: 155.

Em 1858, o naturalista suíço Johann Jakob von Tschudi (1818-1889), ao relatar sobre as condições das estradas existentes em Minas, afirmou: “se o estado das estradas é um bom critério para se julgar o grau de civilização de um país, Minas não deve receber uma avaliação muito lisonjeira”.<sup>109</sup> Outro exemplo, acerca da qualidade das estradas mineiras, tratando especificamente do norte mineiro, pode ser observado na obra *Chorographia do municipio de Diamantina*, do intelectual e filantropo diamantinense, José Augusto Neves (1875-1955). O autor apontou que havia basicamente caminhos estreitos, nos quais, com o auxílio de alguns animais, faziam-se “as comunicações entre os distritos, povoados, diversos lugares e as cidades” daquele sertão e, quando as “estradas se prestam, também a carros de bois”.<sup>110</sup> Nos períodos chuvosos, continua o autor, os caminhos que existiam tornavam-se praticamente intransitáveis, sobretudo, pela falta de pontes em alguns trechos cortados por rios e ribeirões.

No início da República, as ações dos governos, em relação à situação das estradas, ainda se mantiveram tímidas. O sertão norte mineiro e suas elites ainda se viam em estado de isolamento. Essa situação foi amenizada com o advento do telégrafo. Essa importante ferramenta de comunicação foi inaugurada no Brasil na década de 1850. Porém, para o Norte de Minas Gerais, essa tecnologia foi percebida como de segunda importância<sup>111</sup>. O que parecia urgente era a construção de estradas que permitiriam a circulação de pessoas e mercadorias.<sup>112</sup> É o que observamos, por exemplo, na mensagem governamental de 1893 de Affonso Penna (1847-1909), presidente do estado de Minas, na qual apontou a necessidade de transportes rápidos e baratos, dado a vastidão do território mineiro. Penna considerou a morosidade na exploração das importantes jazidas da região norte mineira como resultado do pouco investimento na construção de vias de comunicação.<sup>113</sup>

Cerca de três décadas depois da inauguração do telégrafo no país, em 12 de setembro de 1885, Diamantina foi contemplada com uma estação telegráfica. A implantação do telégrafo na região significou um importante avanço para sua esperada “redenção”. Um ano após sua inauguração, em 1886, podemos observar em anúncio publicado no periódico *7 de*

---

<sup>109</sup> HALFELD, Heinrich W. Ferdinand & TSCHUDI, Johann Jakob von, *A Província Brasileira de Minas Gerais*. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro, 1998, p: 122 *apud* SILVA, Weder Ferreira da. *Colonização, política e negócios: Teófilo Benedito Ottoni e a Trajetória da Companhia do Mucuri (1847-1863)*. [dissertação] Mariana: Universidade Federal de Ouro Preto, 2009, p: 23.)

<sup>110</sup> NEVES, J., *José Augusto Neves, op. cit.*, p:162.

<sup>111</sup> A construção de estradas, ferrovias e portos foram percebidas como ferramentas necessárias para o escoamento de produtos destinados ao mercado exterior. Nesse contexto, as linhas telegráficas ficaram em segundo plano (SILVA, M. C., *A telegrafia elétrica no Brasil Império – ciência e política na expansão da comunicação*. Revista Brasileira de História da Ciência, Rio de Janeiro, v. 4, n. 1, p. 49-65, jan/jun, 2011, p: 51).

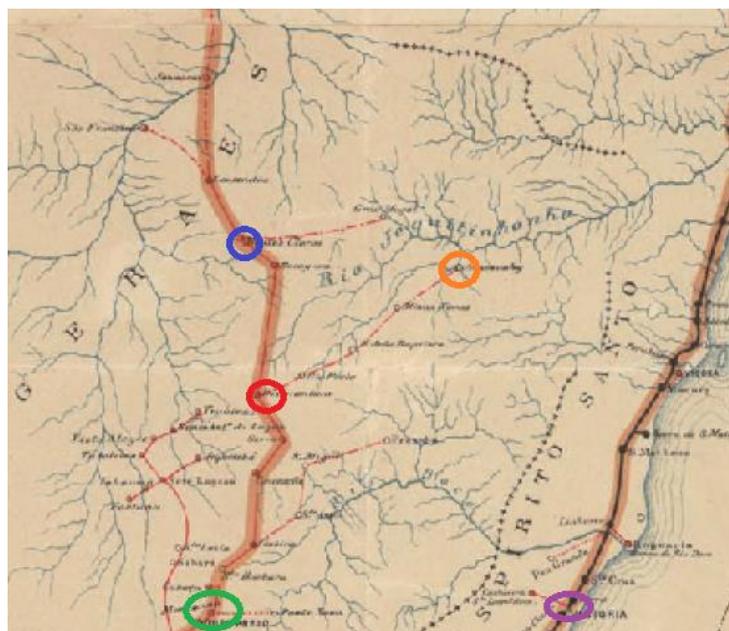
<sup>112</sup> A infraestrutura em comunicação e transportes parecia, à época, a garantia da unidade territorial que no contexto do regime imperial constituiu-se como um de seus grandes desafios (SÁ, D. M; *et al, Telégrafos e inventário do território no Brasil: as atividades científicas da Comissão Rondon (1907-1915)*,) 2008, p:781).

<sup>113</sup> Mensagem Governo Mineiro, 1893, p: 14.

*Setembro* quais seriam as vantagens da instalação daquela tecnologia. Intitulado: *TELEGRAPHO: Tarifa internacional para os telegramas expedidos de Diamantina para a Europa, Índias Ocidentais, Estados Unidos etc*, o anúncio apresentava um quadro com os respectivos valores tarifários para o uso do serviço. No total, seria possível estabelecer contato, mediante o pagamento equivalente, com 23 capitais internacionais e 17 capitais nacionais, incluindo Ouro Preto, então capital mineira.<sup>114</sup>

Diamantina foi elevada a sede do distrito telegráfico “Minas Norte” (15º distrito telegráfico), em 1893.<sup>115</sup> Aspecto que demonstra a importância da cidade no período. Ademais, a repartição do telégrafo naquele local foi fundamental para a gradativa integração da região ao próprio estado de Minas Gerais e também a União. Abaixo, segue um esquema das comunicações telegráficas na região.

**MAPA 03:** Esquema das comunicações telegráficas região norte mineira.



No detalhe, circulado em verde, a capital mineira, Ouro Preto. Em vermelho, a cidade de Diamantina, na região norte de Minas, bem como os municípios circunvizinhos: Montes Claros (azul) e Araçuaí (laranja). E, mais ao litoral, Vitória (lilás), no Espírito Santo.

**FONTE:** Acervo Cartográfico do APM. Disponível

em: <[http://www.siaapm.cultura.mg.gov.br/modules/grandes\\_formatos\\_docs/photo.php?lid=82](http://www.siaapm.cultura.mg.gov.br/modules/grandes_formatos_docs/photo.php?lid=82)>. Acesso em 10 de Julho de 2017.

A linha telegráfica representava para aquele sertão apenas mais um passo rumo a sua civilização. Todavia a construção de estradas para escoar os produtos locais e para facilitar o acesso para o litoral continuava como prioridade. A falta de estradas dificultava a circulação nos sertões do norte mineiro entre si e com a capital federal. Um telegrama, de 1907, trocado

<sup>114</sup>“Telegrapho”, 7 de Setembro [Diamantina], 10 de dezembro, 1886, p: 01.

<sup>115</sup> FERNANDES, *O Turíbulo e a Chaminé*, op. cit., p: 76-78.

entre o Barão de Rio Branco e João Pinheiro<sup>116</sup>, registra o difícil acesso à região do sertão norte mineiro. Nascido no Serro, Pinheiro parecia conhecer bem a realidade daquele espaço. Ao ser informado pelo Barão de Rio Branco sobre invasões no Norte de Minas por parte de baianos que visavam controlar os municípios mineiros mais expostos, ou seja, com mais contato com seu território, responde ao Barão de forma breve: “o projeto de conquista parece-me ridículo. O maior inimigo é o próprio sertão”.<sup>117</sup> A tônica de desilusão com aquela região nos parece evidente.

É nesse contexto que a imprensa local teve um papel destacado. Ao analisarmos periódicos diamantinenses, podemos inferir sobre o quanto suas elites puderam angariar benefícios a favor de interesses que lhes eram próprios e que, em alguma medida, surtiram efeito em um espaço estigmatizado. Em outras palavras, seus discursos puderam converter-se em práticas. James William Goodwin Jr, ao analisar periódicos da cidade, entre os o período de 1884 a 1914, enfatiza que homens e mulheres que escreviam nos jornais locais assumiram para si a responsabilidade de poder fiscalizar as autoridades, de serem guardiões dos valores civilizados e de constituírem-se enquanto tribuna pedagógica para o povo.<sup>118</sup> Assim a imprensa em Diamantina tinha dentre seus objetivos “civilizar” sua população local e circunvizinha.

Os jornais, de um modo geral, possuíam vida efêmera e voltavam-se para um público restrito.<sup>119</sup> Notícias, reclamações, anúncios dentre outras informações apresentadas pela imprensa representam uma seleção feita *a posteriori* a partir de interesses específicos. Portanto há a necessidade de interpretar periódicos como construções coletivas, o que não significa tratar suas informações como falaciosas, mas sim tomá-las como fontes históricas que representam mais uma alternativa interpretativa.<sup>120</sup> Em Diamantina, por exemplo, as elites econômicas puderam constituir suas ações políticas a partir das reclamações, anúncios e notícias que divulgavam na imprensa local.

---

<sup>116</sup> João Pinheiro da Silva nasceu no Serro, cidade próxima a Diamantina, no ano de 1860. Foi presidente do estado de Minas Gerais entre os anos de 1906 e 1908. O curto período de seu governo se deve a sua repentina morte em 25 de outubro de 1908. Sua atuação política a frente do estado foi marcada por significativas mudanças, as quais foram percebidas como fundamentais para a construção de uma Minas mais moderna. Destacamos o incentivo à educação, defesa da vocação agrícola do estado, construção de ramais ferroviários e de rodovias permanentes em detrimento aos caminhos antigos que dificultavam a rápida circulação de pessoas e mercadorias. Fonte: <http://www.mg.gov.br/governomg/comunidade/governomg/galeria-de-governadores/joao-pinheiro-da-silva/5794>. Acesso em: 04/04/2017.

<sup>117</sup> Serviço Público do Estado de Minas Gerais, 1907.

<sup>118</sup> GOODWIN Jr., *Cidades de Papel*, op. cit, p: 11.

<sup>119</sup> Sobre essa perspectiva Cf.: BARBOSA, Marialva. *História Cultural da Imprensa: Brasil, 1900-2000*. Ed.: Mauda X, Rio de Janeiro, 2007.

<sup>120</sup> Sobre essa perspectiva Cf.: BARBOSA, Marialva. *História Cultural da Imprensa: Brasil, 1800-1900*. Ed.: Mauda X Rio de Janeiro, 2010.

As elites diamantinas expuseram seus principais questionamentos e puderam alcançar vantagens junto ao governo estadual e federal. Ao demonstrar seus ensejos, chamavam a atenção das autoridades para o fato de que as mudanças diriam respeito não apenas à sede do município de Diamantina, mas a toda região e ao estado de Minas. Conforme edição de 31 de julho de 1905 do periódico católico *A Estrela Pollar*

Sim, é de incontestável vantagem para o Governo do Estado uma estrada que facilite as comunicações com o norte de Minas e principalmente com a Diamantina, onde se acha estacionado um batalhão do Corpo Policial.

Ainda bem. Assim o Exmo. Governo continua a lançar suas vistas sobre este Norte tão abandonado, e na mesa do orçamento nunca se esqueça de registrar o nosso pratinho.

É verdade que o sul concorre mais do que o norte para a receita do Estado, mas nós pagamos o tributo de sangue. O corpo Policial, pode-se afirmar, está composto de nortistas.<sup>121</sup>

O tom ameaçador chama a atenção. A necessidade de enfatizar a presença de um dos batalhões policiais do estado e a majoritária presença de nortistas na composição é uma ameaça do uso da força, caso necessária; e indica tensões e conflitos que eram históricos em Minas Gerais.<sup>122</sup> A retórica do periódico sugeria que havia duas Minas: uma marcada por suas terras férteis e que rendia lucros ao estado, em detrimento de outra que morria de inanição, abandonada. A ferrovia poderia converter-se no elo que percorreria toda Minas, integrando-a de norte a sul e dando incentivo ao comércio. Todas essas questões estavam postas. “O tributo de sangue” pago pelo Norte de Minas seria suas dificuldades crônicas relacionadas à sua topografia acidentada, às constantes secas e a outros elementos sociais como o abandono das autoridades governamentais.

Portanto, em uma região marcada mais por ausências do que pela presença<sup>123</sup>, para que se vislumbrasse um futuro moderno, era preciso possibilitar novos caminhos. A argumentação retórica e analogias utilizada pelos redatores dos jornais diamantinos tinham o propósito de demonstrar como a região seria transformada a partir de estradas eficientes.

Os silvos da locomotiva, de acordo com um artigo do periódico *A Estrela Pollar*, converter-se-iam em uma voz que diria à cidade de Diamantina: “sou a vida, a animação e o progresso dos povos civilizados e trabalhadores”.<sup>124</sup> No *A Idêa Nova*, a estrada de ferro é

---

<sup>121</sup> “Companhia de Transportes”, *A Estrela Pollar*, [Diamantina], 20 de agosto, 1905, p: 04.

<sup>122</sup> Sobre essa perspectiva Cf.: WIRTH, *O fiel da Balança*, op. cit.

<sup>123</sup> José Moreira Souza aponta que em Minas Gerais o século XIX foi percebido como obscurecido politicamente pela pompa da Corte; culturalmente pela ausência de centros acadêmicos; economicamente pela dispersão das atividades e o decréscimo demográfico no território dada as baixas da mineração. Essas características maracaram uma região abandonada, onde as muitas ausências impossibilitavam falar em unidade. SOUZA, *Cidade: momentos e processos*, op. cit., p: 09.

<sup>124</sup> “Estrada de Ferro: Espírito Santo e Minas”, *A Estrela Polar* [Diamantina], 10 de março, 1903, p: 03.

comparada ao grande rio Nilo no Egito, o qual espalha águas fertilizadoras para o deserto, assim, seria a linha férrea, se construída naquele sertão. Portanto, observamos claramente que o sertão norte mineiro era apontado como um espaço à espera da modernização. As representações da região afirmavam “aquilo que poderia ser”, e destacavam o isolamento como um “mal curável”.<sup>125</sup>

Em matéria intitulada *Dados Históricos*, o periódico diamantinense *Via Lactea*, edição de Maio de 1914, informa o pioneirismo das elites políticas diamantinenses na demanda por vias férreas. O periódico situa as condições das estradas da região norte mineira, enfatizando que os comerciantes estabelecidos no norte necessitavam de fazer testamento antes de viajarem ao Rio de Janeiro. Dentre as alternativas apontadas para melhores condições de acesso na região, estavam: a desobstrução de alguns rios, a abertura de estradas de rodagem e, sobretudo, a construção de um ramal ferroviário.<sup>126</sup>

As vias fluviais também eram destaque em algumas notícias. Por exemplo, podemos mencionar a edição, de 17 de Agosto de 1902, do periódico *O Itambé*, na qual foi apontado o uso de hidrovias como uma das alternativas para atenuar o isolamento daquele espaço – um dos mais esquecidos de Minas. Hidrovias constituíam-se como um projeto antigo da região iniciado por Teófilo Otoni<sup>127</sup> a partir de 1847 com a criação da Companhia de Comércio e Navegação do Mucuri.<sup>128</sup> Dentre as soluções para remediar tal inconveniente, o periódico apontava o potencial para abertura de hidrovias em uma região cortada por importantes rios como o rio Doce, rio Jequitinhonha (alguns trechos)<sup>129</sup>, rio das Velhas e São Francisco. Segundo o periódico o “sistema fluvial” que os servia parecia traçado *a posteriori* de acordo com as respectivas necessidades do momento.

O aumento da navegabilidade dos rios era visto como um fator de crescimento econômico da região. Contudo, na altura de Diamantina, o uso de hidrovias era esporádico. A circulação era essencialmente terrestre.<sup>130</sup> Diamantina necessitava, sobretudo, de estrada de

---

<sup>125</sup> “Cidadão Ministro, Conterrâneo e Amigo”, *O Município* [Diamantina], 19 de outubro, 1895, p: 02.

<sup>126</sup> “A Estrada de Ferro para Diamantina: Dados Históricos”. *Via Lactea* [Diamantina], maio de 1914, p:01.

<sup>127</sup> De acordo com Weder Ferreira da Silva, figuras como Teófilo Otoni e seu irmão Cristiano Benedito Otoni ocuparam seus esforços em apresentar soluções para a precária condição em que se encontravam os meios de transporte em Minas. A atuação deste primeiro na Assembleia Provincial Mineira, no que se refere ao plano rodoviário de Minas, o capacitou na Assembleia Geral para o trato de questões referentes às vias de acesso no país, sobretudo, das relacionadas a navegação a vapor (SILVA, Weber Ferreira da, *Colonização, política e negócios: Teófilo Benedito Otoni e a Trajetória da Companhia do Mucuri (1847-1863)*, [dissertação de mestrado] Mariana/MG, Universidade Federal de Ouro Preto, 2009,p: 49).

<sup>128</sup> A Companhia de Navegação e Comércio do Mucuri constitui-se enquanto um objeto privilegiado para a compreensão do desenvolvimento de políticas voltadas a criação de vias de comunicação na província de Minas Gerais e no Império do Brasil, entre os anos de 1847 e 1863(*IBIDEM*, p:12).

<sup>129</sup> CRAVO & GODOY, *Por Estradas e Caminhos no Interior do Brasil Oitocentista*, *op. cit.*, p: 12.

<sup>130</sup> *IBIDEM*, p: 11.

ferro percebida como o elemento civilizador que, ao “quebrar as montanhas”, permitia que a cidade recuperasse “a energia [do período minerador] que lhe era própria”.<sup>131</sup>

A demanda pela abertura de estradas era justificada pelo que a região poderia oferecer ao Estado e ao país. Mobilizava a memória ainda presente do auge da mineração assim como os interesses associados às novas atividades econômicas.<sup>132</sup>

A partir de relatos dos naturalistas que passaram pela região no século XIX, Têlio Anísio Cravo e Marcelo Magalhães Godoy analisaram o desenvolvimento da infraestrutura em transporte em Minas Gerais. Baseados em suas análises, organizamos um quadro com a situação das estradas do Norte de Minas no período. Consideramos as localidades que, num primeiro momento, compuseram a antiga Comarca do Serro Frio.

**QUADRO 01:** Transportes da região do Norte de Minas.

<b>Região</b>	<b>Estradas e pontes</b>	<b>Navegação</b>	<b>Ferrovias</b>
Rio Doce	22	02	0
Vale do Alto-Médio S. Francisco	67	27	0
Sertão do Alto S. Francisco	69	14	5
Minas Novas	95	19	0
Diamantina	112	02	0
<b>Total</b>	<b>365</b>	<b>64</b>	<b>5</b>

**FONTE:** CRAVO & GODOY, *Por estradas e caminhos no interior do Brasil Oitocentista*, op. cit., p: 10 e 22.

É importante lembrar que as estradas se limitavam a caminhos estreitos, abertos a enxadas e, em geral, nos períodos chuvosos, toravam-se quase intransitáveis.<sup>133</sup> Interesses na construção e manutenção de estradas perpassavam as esferas de poder estadual e municipal. Em primeira instância, a responsabilidade para com as estradas competia aos municípios; o Estado assumia quando a obra demandasse maiores recursos ou, em alguma medida, expressasse grande importância política. Assim, embora em Diamantina o número pareça elevado, devido à infraestrutura das mesmas, à época, nem todas tinham condições técnicas para

<sup>131</sup> “Basta de Sonhar”. *O Jequitinhonha* [Diamantina], 08 de maio, 1904, p: 04.

<sup>132</sup> Além da atividade mineradora, a região se destacou pela indústria têxtil e exportação de algodão. Porém, esta última também passou por um período de declínio de produção. Apesar de o algodão mineiro ser de boa qualidade, em especial, o da região de Minas Novas que chegou a ser exportado para a Inglaterra, “a distância do litoral em relação ao local de produção, aliada à dificuldade e ao custo relativamente alto dos transportes, inviabilizaram a continuação de sua exportação” (FERNANDES, *O Turíbulo e a Chaminé*, op. cit., p. 58).

<sup>133</sup> NEVES, J., *José Augusto Neves*, op. cit., p: 162.

a passagem de carros de bois, por exemplo. Por isso, cada vez mais as elites diamantinas, com o auxílio da imprensa, passaram a lançar mão de discursos que denunciavam a precária condição das estradas locais visando angariar recursos do governo mineiro. Na construção de estradas, em especial, de uma ferrovia, o maior interesse era manter a posição de entreposto comercial da cidade que, desde o antigo Arraial do Tejuco e, em meados do século XIX, tinha naquele espaço um centro consumidor de importância.<sup>134</sup>

Nesse tópico buscamos discutir como a construção de vias de comunicação foi apontada como necessária para a superação da condição de sertão isolado, em que se percebia o Norte de Minas. No entanto, não era apenas o isolamento que agravava a região enquanto sertão. Entre o final do século XIX e início do século XX, outros elementos se somaram a essa perspectiva, os quais diziam respeito a aspectos relacionados à questão do espaço urbano marcado pela arquitetura colonial de Diamantina e suas relações com os novos preceitos do campo da saúde pública.

### **1.3 Do clima sadio ao sertão doente: O discurso do Higienismo em Diamantina no final do século XIX e início do XX**

Ao longo da história humana, os maiores problemas de saúde que os homens enfrentaram sempre estiveram relacionados com a natureza da vida em comunidade. Por exemplo, o controle das doenças transmissíveis, o controle e a melhoria do ambiente físico (saneamento), a provisão de água e comida puras, em volume suficiente, a assistência médica, e o alívio da incapacidade e do desamparo. A ênfase em cada um desses problemas variou no tempo.<sup>135</sup>

Na citação acima, George Rosen faz menção a aspectos relacionados à saúde pública e a vida em comunidade. De acordo com o autor, evidências apontam que as questões de saúde comunitária são remotas sendo observadas até mesmo nas mais antigas civilizações como, por exemplo, a egípcia, a grega e indiana. Tão antigo quanto tais evidências são as percepções de relações causais entre o meio físico e o bem estar do homem. Rosen destaca a obra de Hipócrates (460-377 a.C.) : *Aero Hidron Topon* (Ares, Águas e Lugares) como o primeiro esforço sistemático a fim de apresentar as relações entre meio ambiente e doença. Apenas ao

---

<sup>134</sup> Sobre essa perspectiva Cf.: MARTINS, *Breviário de Diamantina*, op. cit.; FERNANDES, *O Turíbulo e a Chaminé*, op. cit., & GOODWIN JR, *Cidades de Papel*, op. cit.

<sup>135</sup> ROSEN, George . *Uma história da saúde pública*. São Paulo: Hucitec, 1994, p.31.

final do século XIX, a partir da bacteriologia e da microbiologia, mudanças acerca da relação supracitada ocorreram.<sup>136</sup>

É sobre este aspecto que trataremos neste tópico. Pretendemos, brevemente, demonstrar como a percepção do espaço físico do norte de Minas Gerais esteve associada à salubridade e ao bem estar humano. Tal como observamos no contexto do isolamento, a noção de espaço doente não foi imediata, antes, ganhou maior ênfase ao final do século XIX. Consideraremos momentos específicos da história regional, sobretudo o aumento do adensamento demográfico como resultado das atividades mineradoras ao final do século XVII. No contexto republicano, elites e atores locais de Diamantina empreenderam esforços para que aquele espaço se convertesse de um sertão doente para um centro civilizado.<sup>137</sup>

### 1.3.1 Dos bons ares e o espaço

Como é agradável respirar o ar livre e puro dos sertões, ligeiramente perfumado pelo aroma das flores e das plantas odoríferas! Quem não se sente bem no seio desta natureza virgem, envolvido nesta atmosfera pura e balsâmica, respirando o ar oxigenado, vivificador, que atravessa o interior do nosso país?<sup>138</sup>

Em 1905, o médico piauiense Joaquim Nogueira Paranaguá (1855-1926) publicou sua obra *Do Rio de Janeiro ao Piauí pelo Interior do País*. A retórica de Paranaguá reflete sua postura política. No contexto republicano, de descobrimento dos sertões, o mesmo compôs a Comissão de Obras Públicas e foi veemente defensor da mudança da Capital Federal para o Planalto Central do país.<sup>139</sup> Sua visão entendia que os sertões do país guardavam uma natureza virgem, à espera de ser explorada, civilizada. Ao tratar sobre o clima do estado de Minas Gerais, Paranaguá o apontou como “ameníssimo e, com raríssimas exceções, muito

---

<sup>136</sup> De acordo com Helena Nogueira, as variações em saúde, individuais ou coletivas, foram associadas à sua expressão espacial. Ou seja, para a autora, ao longo dos séculos se relacionavam a ausência da saúde com condições ambientais específicas. Porém, no final do século XIX, com a eclosão da “revolução bacteriológica” marcou uma mudança de paradigma na medicina e nos estudos em saúde (NOGUEIRA, Helena. *Os Lugares e a Saúde*. Imprensa da Universidade de Coimbra, 2008, p:09).

<sup>137</sup> Dado ao tempo para a pesquisa e o nosso interesse circunscrito à construção de vias de comunicação e suas consequências para aquele espaço, infelizmente, não dispomos de subsídios para apresentar tais relações para os primeiros habitantes da região, os povos indígenas.

<sup>138</sup> PARANAGUÁ, Joaquim Nogueira. *Do Rio de Janeiro ao Piauí pelo interior do País*, 1905, p: 59.

<sup>139</sup> Joaquim Nogueira Paranaguá nasceu no estado do Piauí, em 11 de janeiro de 1855. cursou a Faculdade de Medicina da Bahia, pela qual se formou em 1882. Ingressou cedo na vida política ocupando diversos cargos públicos: inspetor sanitário e médico da Santa Casa de Misericórdia de Teresina, deputado estadual (1884-1885 e 1888-1889), deputado constituinte (1890) e também de vice-governador do referido estado (1889). Foi defensor do fim da escravidão e também a causa republicana. No período de 1897 a 1906, enquanto senador, defendeu a mudança da capital federal para o planalto central e fez parte da Comissão de Obras Públicas. Disponível em: <http://cpdoc.fgv.br/sites/default/files/verbetes/primeirarepublica/PARANAGU%C3%81.%20Joaquim%20Nogueira.pdf>. Acesso em 21/01/2018.

salubre”.<sup>140</sup> Em sua concepção, as características geográficas, sobretudo a topografia montanhosa, proporcionava ao território mineiro uma “atmosfera pura e balsâmica”.

Em outro contexto, porém com um diagnóstico semelhante, observamos as considerações do médico mineiro Belisário Penna (1868-1939). Em sua obra *Minas e Rio Grande do Sul: estado da doença, estado da saúde*, de 1918, Penna contrasta a pujança do clima e flora do território mineiro com a “calamitosa condição de saúde” de seus habitantes. Para o sanitarista, a “miséria orgânica e as doenças” não eram prejudicadas pelo clima, o qual era apontado como excelente e invejável, considerando que Minas Gerais era procurada “com grande proveito por doentes de outras terras”. O “ar puro, leve e sadio” foi descrito por Penna como um tonificante para os pulmões e, por excelência, um renovador do sangue. No entanto, essa privilegiada natureza das terras mineiras era negligenciada, à medida que o território se via desolado por “flagelos endêmicos evitáveis” - o grifo na palavra é do próprio autor. Penna nos permite perceber que a precariedade na saúde mineira, gradativamente, foi sendo associada a elementos para além de sua natureza; antes, a mesma seria evitável se o “descaso do governo estadual e suas municipalidades”<sup>141</sup> se atenuassem.

De modo geral, as leituras relacionando a salubridade mineira ao seu relevo montanhoso eram recorrentes, sendo observadas desde os primeiros relatos acerca do território das Gerais. Rita de Cássia Marques, Anny Jackeline Torres Silveira e Betânia Gonçalves Figueiredo ao tratarem sobre a história da saúde em Minas enfatizaram que desde o final do século XIX muitas pessoas eram atraídas para seu território em busca de tratamento de algumas moléstias como, por exemplo, a tuberculose.<sup>142</sup> A lógica por trás dessa procura pode ser atribuída à noção de que os locais montanhosos, pelos ventos frequentes, seriam mais salubres. Observamos as recomendações de Georg Wilhelm Freireyss (1789-1825), naturalista inglês que realizou viagens ao interior do Brasil entre os anos de 1814-1815:

Muitas vezes a natureza conduz o homem sem que ele perceba a sua onipotência e mais vezes ainda se queixa ele dos efeitos dela sem cogitar da sua utilidade; aqueles enxames de mosquitos que atacam o homem nos lugares baixos não existem ou, pelo menos existem em muito menor quantidade nas regiões altas. Não será isso uma indicação para procurar estes lugares e fugir daqueles?<sup>143</sup>

---

<sup>140</sup> PARANAGUÁ, *Do Rio de Janeiro ao Piauí pelo interior do País*, op. cit., p: 31.

<sup>141</sup> PENNA, Belisario. *Minas e Rio Grande do Sul: O Estado da doença e o Estado da Saúde*. Rio de Janeiro: Revista dos Tribunais, 1918, p:06-10.

<sup>142</sup> MARQUES, R. C; SILVEIRA, A. J. T.; FIGUEIREDO, B. G., *História da saúde em Minas Gerais: instituições e patrimônio arquitetônico (1808-1958)*. Fiocruz, 2011., p: 73.

<sup>143</sup> FREIREYSS, G. W. *Viagem ao interior do Brasil nos anos de 1814-1815*. Tipografia do Diário Oficial, São Paulo, 1907, p: 192.

A relação por ele estabelecida entre meio físico e saúde é evidente. Ao descrever as características topográficas do Tejuco, Freireyss apontou sua altitude como aspecto positivo, que somada ao clima local, constituía-se enquanto um fator condicionante da dificuldade de proliferação de alguns mosquitos. Na concepção do autor, esse aspecto era um forte indicativo da qualidade de locais de elevadas altitudes, em detrimento dos de menor altitude. Continua Freireyss, o Brasil seria um dos países mais saudáveis do que intitulou de “zona quente” e, Minas Gerais, por sua vez, a mais saudável de todas as Capitanias.<sup>144</sup> No entanto, é preciso considerar, como nos alertou José Augusto Pádua, que essas determinações da natureza, especialmente sobre o clima, sofrem variações a curto e longo prazo, embora, à época, autores como Freireyss apontassem essas visões da natureza como fixas e definidas em suas manifestações.<sup>145</sup>

Outro naturalista que também esteve no arraial do Tejuco, o francês Auguste de Saint-Hilaire (1779-1853), apontou:

As águas que se bebem em Tijuco são excelentes; são fornecidas por pequenas fontes que nascem na própria montanha onde é construída a aldeia (...). O ar que aí se respira é absolutamente puro, a temperatura amena, mas muito variável.<sup>146</sup>

Na citação, observamos de Saint-Hilaire enaltecendo a qualidade das águas e dos ares do Tejuco. Em sua concepção, o arraial, devido aos referidos aspectos, oferecia boa qualidade de vida, embora estivesse um tanto distanciado de outros lugares.<sup>147</sup> Direta ou indiretamente, a percepção das “boas águas” e dos “bons ares” esteve relacionada com a teoria denominada miasmática. A referida teoria exigia a higiene do meio físico, bem como social. Maria Clelia Lustosa Costa enfatiza que,

Os miasmas seriam todas as emanções nocivas, as quais corrompiam o ar e atacavam o corpo humano. Essas emanções eram combatidas pela renovação e circulação do ar. Tudo que estivesse parado, estagnado poderia ser um elemento perigoso à saúde pública, um produtor de miasmas. Inicialmente, supunha-se que a doença estava no ar e que, portanto, era necessário fazê-lo circular. Depois foi a vez da água, quando se levantou a hipótese de ela ser responsável pela disseminação da cólera. A água, o lixo, os dejetos, a sujeira também deveriam circular. Nada podia ficar muito tempo parado, sob o risco de corromper-se e produzir miasmas.<sup>148</sup>

---

<sup>144</sup> *IBIDEM*, p: 216.

<sup>145</sup> PÁDUA, José Augusto., *As bases teóricas da história ambiental*. Estudos Avançados 24 (68), 2010, p: 81-101, p: 90.

<sup>146</sup> SAINT-HILAIRE, Augusto de. *Viagens pelo Distrito dos Diamantes e Litoral do Brasil*. Companhia Editora Nacional, Rio de Janeiro, 1941, p: 38-42.

<sup>147</sup> *IBIDEM*, p: 40.

<sup>148</sup> COSTA, M. C. L., *O Discurso Higienista Definindo a Cidade*. Mercator, Fortaleza, v. 12, n. 29, p. 51-67, set/dez, 2013, p: 54.

Os lugares montanhosos foram percebidos como propícios para a renovação de ares, o que, dada a supracitada teoria, era um importante elemento na manutenção da saúde. Alain Corbain, ao estudar o contexto europeu, chama-nos a atenção para o fato de que, diferentemente do senso comum, o sentido do olfato nem sempre esteve intrinsecamente associado à apreciação do ar. Portanto, o que hoje se apresenta como óbvio, é resultado de uma construção histórica marcada por debates, sobretudo entre químicos e higienistas, os quais, segundo o autor, especialmente a partir dos anos finais do século XIX, entre seus objetivos visavam a detectar, discernir e descrever os “ares irrespiráveis”. Em busca dos “bons ares”, instituíam-se a luta contra os aromas fétidos, os miasmas.<sup>149</sup>

Portanto, a qualidade das águas, dos ares, entre outras características do espaço, como as regiões pantanosas e seus gases fétidos, a seca, as montanhas etc, foram percebidas como indicativos de sua respectiva salubridade ou, ao contrário, se aquele ambiente seria mais propenso a moléstias. A natureza estaria essencialmente ligada ao quadro nosológico local.

Segundo Flavio Coelho Edler, o Brasil esteve em consonância com tais discussões. As instituições brasileiras empreenderam esforços no diagnóstico, terapêutica e identificação dos agentes deletérios ambientais que estariam implicados na produção das doenças próprias ao nosso clima.<sup>150</sup> Na tese apresentada à Faculdade de Medicina do Rio de Janeiro, em 1875, observamos o mineiro Francisco Procópio Lobato discorrendo sobre os aspetos topográficos da cidade do Rio de Janeiro e a sua salubridade.<sup>151</sup> Definindo topografia como a descrição dos elementos territoriais de uma localidade, Lobato apontava que a topografia carioca contribuía para a concentração de gases vindos do mar, os quais, em sua concepção, eram prejudiciais à saúde.

Além de Lobato, foi apresentada, no ano de 1870, na mesma faculdade, a tese do também mineiro Gustavo Xavier da Silva Capanema, a qual chamava atenção para as propriedades tóxicas das águas pantanosas e como este elemento contribuía para a degeneração da saúde humana.<sup>152</sup> O autor enfatizou a necessidade de drenar as águas pantanosas, pois as condições

---

<sup>149</sup> Sobre essa perspectiva Alain Corbain discute especialmente no capítulo 1: O ar e a ameaça pútrida (p.19-33); cap 02; “Os polos da vigilância olfativa” (p.34-50); cap. 3 “Emanações sociais”(p.51-78); cap. 4 “Redefinir o insuportável (p.79-115) e Cap. 5 “O novo cálculo do prazer olfativo” (p. 119-145) (CORBAIN, Alain. *Sabores e Odores – olfato e imaginário social nos séculos XVIII e XIX*. São Paulo; Companhia das Letras; 1987).

<sup>150</sup> EDLER, Flavio Coelho. *A Natureza contra o Hábito*. Acervo, Rio de Janeiro, v.22, nº1. p.153-166, jan/jun, 2009, p: 156.

<sup>151</sup> LOBATO, F. P., *Da Topografia e climatologia da cidade do Rio de Janeiro e de sua influência sobre a salubridade pública. Qual a influência que o arrasamento das montanhas do Castello e Santo Antônio exercerá sobre as condições higiênicas da mesma cidade*. [tese] Faculdade de Medicina do Rio de Janeiro, 1875.

<sup>152</sup> CAPENEMA, Gustavo Xavier da S. *Dos Pântanos como causadores de moléstias*. [tese] Faculdade de Medicina do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 1870.

da natureza e a higiene estariam intimamente relacionadas. Ao traçar um panorama geral do Brasil, Capanema apresenta Minas Gerais como sendo:

Minas, a montanhosa de suas irmãs, e onde o sistema orológico do Brasil tem seu ponto culminante, não é perseguida por pântanos naturais permanentes; mas em compensação cruzam-se em todas as direções numerosos rios e regatos, que se enchendo e se desdobrando por sobre os vales ubérrimos durante a estação pluviosa, lá deixam, logo que comece o abaixamento das águas, o conjunto de condições para o aparecimento de maleitas.<sup>153</sup>

Capanema apresenta mais um exemplo da condição salubre proporcionada pela geografia mineira. No entanto, em períodos chuvosos, a vazão provocada pelas enchentes geraria pântanos temporários, contribuindo assim para a proliferação de moléstias. O autor apresenta os rios Jequitinhonha e São Francisco, os quais perpassavam a região Norte de Minas, como rios onde esse quadro era frequente<sup>154</sup>. Caberia, pois, as noções de higiene auxiliarem o homem no domínio da natureza, a fim de dar cabo aos males que colocavam em risco à saúde. Para tal, continua o autor, haveria a necessidade de drenagem de alguns cursos d'água.

Especificamente no norte mineiro, a primazia nas questões de higiene e saúde pública só ganhou contornos mais definidos na medida em que a região passou a ter um maior contingente populacional. A efetiva ocupação daquele espaço foi impulsionada pela exploração mineradora, ao final do século XVII. Inicialmente os achados de ouro e, posteriormente, a exploração de diamantes. O contexto minerador contribuiu para um rápido crescimento populacional que, por sua vez, alterou a dinâmica local e as formas como aquele espaço foi percebido. De acordo com Júnia Ferreira Furtado, no ano de 1738, estima-se que o arraial do Tejuco contava com cerca de 9.681 habitantes.<sup>155</sup>

Mediante as taxas de crescimento da população, paulatinamente, questões que perpassavam a manutenção da saúde na região foram sendo associadas não mais apenas à natureza, mas também aos hábitos humanos. O que nos aponta que, além de desenvolver uma preocupação com a condição do homem e o meio que o cercava, a higiene também considerou a necessidade de normatizar hábitos e relações sociais.<sup>156</sup>

De Saint-Hilarie, ao tratar sobre algumas moléstias no Tejuco, apresenta-nos elementos importantes acerca desse processo. O autor demonstra que os problemas de saúde

---

<sup>153</sup> *IBIDEM*, p: 20.

<sup>154</sup> *IBIDEM*, p: 30.

<sup>155</sup> FURTADO, JUNIA FERREIRA. *Família e relações de gênero no Tejuco: o caso de Chica da Silva*. VARIA HISTORIA, Belo Horizonte, nº 24, Jan/01, p.33-74, 2001, p: 38.

<sup>156</sup> EDLER, *A Natureza contra o Hábito*, op. cit, p: 158.

na localidade não estariam relacionados apenas a sua natureza. Em sua concepção, o clima tejucano era moderado e, como consequência disso, tornavam-se raros os casos de lepra e elefantíase. Fugindo à relação direta com a natureza, ao tratar sobre moléstias mórbidas, comuns na localidade, o naturalista aponta como causa imediata das mesmas: vícios e costumes dos moradores locais. De acordo com De Saint-Hilarie, no Tejuco, as “pessoas de cor” eram mais propensas à hidropisia e isso seria resultado de fatores como a “paixão pela aguardente, uso prematuro dos prazeres do amor e vida sedentária”.<sup>157</sup> Acerca das doenças venéreas, considerou como causa imediata tanto no Tejuco, como no resto do Brasil, “a libertinagem a que todas as classes da sociedade” se entregavam exageradamente”.<sup>158</sup> Outros costumes nocivos, apontados por De Saint-Hilarie, foram: comer com as mãos, andar descalço e o de atear fogo no terreno.

Os exageros de “todas as classes” tornariam vulneráveis os indivíduos a determinadas moléstias. Esse aspecto é importante, à medida que minimiza certo determinismo racial tão comum à época enquanto uma explicação para a degeneração física e moral do brasileiro.<sup>159</sup> A noção de que todas as classes estariam sujeitas a moléstias, mediante a falta de cuidados relacionados à saúde, corrobora com a perspectiva de interdependência sanitária que consiste em uma conscientização de certa “dependência recíproca” diante a ameaça da doença, por meio da qual todos os indivíduos estariam interligados.<sup>160</sup>

Entre os anos de 1830 e 1900, a localidade assistiu a um rápido crescimento demográfico. No ano de 1832, a então Vila de Diamantina contava com cerca de 12.354 habitantes. Em 1856, cerca de 17.000 e, duas décadas depois, em 1872, contando com 19.910 habitantes. Chegando ao final do século XIX, em 1890, com 30.412 e no início do século XX, em 1900, com um total de 31.048 habitantes.<sup>161</sup> O arraial tornou-se Vila e, posteriormente, cidade de Diamantina, mas permanecia sertão, haja vista que além do isolamento

---

<sup>157</sup> SAINT-HILAIRE, *Viagens pelo Distrito dos Diamantes e Litoral do Brasil*, op. cit., p:42.

<sup>158</sup> *IBIDEM*.

<sup>159</sup> A perspectiva que considerava certo determinismo racial foi recorrente no Brasil, inspirando até mesmo produções literárias de diversos autores, do Império a República. Como exemplo, mencionamos a primeira fase literária de Monteiro Lobato que, entre 1914 e 1919, em suas obras “Urupês” e “Problema Vital”, apresenta-nos a figura do Jeca Tatu como um estereótipo do sertanejo, detentor de uma “doença crônica”, caracterizada, sobretudo, por sua miséria, preguiça e improdutividade. No entanto, esse contexto se alterou, gradativamente, a partir dos movimentos de descobertas dos sertões, que discutimos anteriormente. Inclusive, o próprio Lobato reviu sua postura, passando a considerar o descaso com o homem interiorano como a principal causa de sua condição doente (CAMPOS, *A República do Pica Pau Amarelo*, op. cit., p: 36).

<sup>160</sup> Essa perspectiva é discutida no segundo capítulo da obra *A Era do Saneamento* de Gilberto Hochman, intitulado: O Micróbio da Doença e o Poder Público: O Movimento Sanitarista Brasileiro e o Surgimento de uma Consciência da Interdependência (HOCHMAN, *A Era do Saneamento*, op. cit., p: 47-87).

<sup>161</sup> Para chegar a esses números, Souza considerou uma série de fontes: Censos Provinciais (1832-1840), Anuário estatístico (1921), Registro de Escravos (RAPM, XXX, p.290), Censos Gerais (1872-1890) (SOUZA, *Cidade: momentos e processos*, op. cit., p.116).

acrescentavam-se novas percepções sobre o seu espaço, alterando-se, gradativamente, a noção de um sertão de areia para de uma cidade doente, isso é, de um ponto de vista microbiológico.

Nas primeiras décadas do século XX, Diamantina foi apontada como um dos mais prósperos dos 178 municípios de Minas Gerais e contava com 17 distritos<sup>162</sup>. Cada vez mais elementos relacionados à saúde pública passaram a preocupar as autoridades médicas e políticas, sobretudo no que tange a proliferação de moléstias, inclusive as temidas epidemias. Os males a serem solucionados perpassavam também: abastecimento de água, rede de esgoto, insalubridade urbana e os hábitos insalubres dos cidadãos. Exemplos das preocupações com esses aspectos foram: a fundação, em 1790, da Santa Casa de Caridade de Diamantina<sup>163</sup>; posteriormente, em 1889, do Hospício dos Alienados<sup>164</sup>; em 1901, do Hospital Nossa Senhora da Saúde<sup>165</sup>; e, no mesmo ano, o Recolhimento do Pão de Santo Antônio.<sup>166</sup>

Luiz Otávio Ferreira aponta que a imagem positiva do Brasil acerca de sua salubridade se modificou radicalmente a partir de 1850. A manifestação de epidemias de cólera e febre amarela no Rio de Janeiro e na Bahia, por exemplo, contribuíram nesse processo, pois questionaram a convicção médica de que o país era, por natureza, um país sã. Paulatinamente, segundo o autor, o campo da saúde pública ganhou mais espaço. Foi nessa conjuntura, entre os anos finais do século XIX e início do XX, que nos espaços urbanos o higienismo encontrou um campo fértil.<sup>167</sup>

Os estudos de Louis Pasteur (1822-1895) e Robert Koch (1843-1910), nos anos finais do século XIX, permitiram que novos argumentos, objetivando explicar a causa de determinadas doenças, ganhassem ênfase. Os apontamentos dos supracitados contribuíram para o estabelecimento da microbiologia como ciência.<sup>168</sup> De modo geral, os novos preceitos

---

<sup>162</sup> SENNA, Nelson de. *Anuário de Minas Gerais*. Ano VI, Tomo 2, vol. 6, Belo Horizonte, 1918, p: 623.

<sup>163</sup> MAGNANI, Maria Cláudia Almeida Orlando. *O Hospício da Diamantina – 1889 – 1906*. Rio de Janeiro, [dissertação de mestrado], Casa de Oswaldo Cruz/Fiocruz, 2004.

<sup>164</sup> *IBIDEM*.

<sup>165</sup> História HNSS: <http://www.hnss.org.br/historia/>. Acesso em 15/08/2017.

<sup>166</sup> Instituição filantrópica, fundada por José Augusto Neves, com o objetivo de abrigar idosos, deficientes físicos e visuais.

<sup>167</sup> FERREIRA, Luiz Otávio. *Uma interpretação higienista do Brasil: medicina e pensamento social no Império*. XXIII Encontro Anual da ANPOCS, Caxambu, MG, 1999, p:13.

<sup>168</sup> De acordo com Gerard L. Tortora, Berdell R. Funke & Christine L. Case, os estudos de Pasteur forneceram evidências de que os microrganismos não eram frutos de um “aparecimento espontâneo”. Assim, especialmente o processo denominado fermentação, desenvolvido por Pasteur, contribuiu de forma fundamental para a relação entre microrganismos e doenças. Robert Koch, por sua vez, de acordo com os autores, constituiu-se como um dos primeiros cientistas que apresentou provas de que as bactérias causavam doenças, no ano de 1876. Em seus estudos cultivou uma bactéria em forma de bastão (*Bacillus anthracis*) e injetou amostras da cultura em animais sadios. Koch isolou a bactéria do sangue dos animais e, a partir disso, relacionou o micróbio específico a uma

que se impunham, direcionados pelo saber microbiológico, apontavam que o fator que difundia a doença era ainda menos perceptível que “ares ou águas estagnadas”, assim, instituía-se, gradativamente, especialmente nas cidades cujos índices demográficos estavam em ascendência, certa política higienista, portanto, a luta contra os micróbios.<sup>169</sup>

Na capital federal, Rio de Janeiro, também foram crescentes os questionamentos ao seu espaço urbano. Ao longo do século XIX observamos, em um primeiro momento, mudanças pautadas nos critérios que visavam evitar os “ares fixos” ou miasmas. Sidney Chalhoub, ao tratar sobre esse aspecto, toma como exemplo a destruição do cortiço Cabeça de Porco, no ano de 1893, durante o mandato do então prefeito Barata Ribeiro. A partir desse ato, considerado pelo autor como mito de origem, é-nos apontado que as intervenções das autoridades no espaço cotidiano das cidades brasileiras tornaram-se corriqueiras. Para o autor, o referido fato fortaleceu o que considera como ideologia da higiene, a qual ganhou ênfase em outras cidades do país.<sup>170</sup> Já no contexto do século XX, Lucia Silva aponta a reforma urbana do Rio de Janeiro, liderada por Pereira Passos, como um momento paradigmático na história do urbanismo brasileiro. Para a autora, a reforma urbana da capital federal inspirou melhoramentos urbanos em outras localidades do país, portanto o Rio constituía-se numa espécie de vitrine.<sup>171</sup> Porém, o grande diferencial desta reforma, se comparada com a que citamos anteriormente, é que, de acordo com Jaime Benchimol, especialmente devido ao advento da República, a remodelação da capital esteve associada a outras ideias que estiveram baseadas à luz de princípios racionais, sejam elas: modernidade e princípios sanitaristas.<sup>172</sup> Não queremos dizer com isso que as mudanças dos períodos anteriores, citadas brevemente, não estivessem preocupadas com questões de saúde, porém enquanto o foco era deter os “maus ares” (miasmas), a partir do século XX, o argumento ganhou uma nova dimensão, considerando, por exemplo, outros modos de pensar a salubridade e a manutenção da saúde a partir do combate a vetores, micróbios e, além disso, somando-se a preocupação com o ideal de modernidade.

---

doença específica, a tuberculose (TORTORA, Gerard L; FUNKE, Berdell R. & CASE, Christine L., Microbiologia, 6ª edição, Artmed Editora, 2000, p: 08).

<sup>169</sup> COSTA, M. C. L., *O Discurso Higienista definindo a Cidade*, op. cit., p: 56.

<sup>170</sup> CHALHOUB, Sidney. *Cidade Febril: Cortiços e Epidemias na Corte Imperial*. São Paulo, Brasil: Companhia das Letras, 1996.

<sup>171</sup> SILVA, Lúcia. *A Paris dos trópicos e a Pequena África na época do Haussmann tropical*. In: SANGLARD, Gisele et al. (Orgs.). *História urbana: memória, cultura e sociedade*. 1ed. Rio de Janeiro: Ed FGV/FAPERJ; 2013, p.201-223.

<sup>172</sup> BENCHIMOL, J. L. *Reforma urbana e revolta da vacina na cidade do Rio de Janeiro*. In: Jorge Ferreira; Lucilia de Almeida Neves. (Org.). *Brasil Republicano. Economia e sociedade, poder e política, cultura e representações*. Rio de Janeiro: Editora Civilização Brasileira, 2003, vol 1, p. 231-286.

Diamantina, por sua vez, não esteve à parte deste processo: a percepção e associação dos odores ao estado de putrefação e à morte tornou-se um elemento importante para que o espaço urbano da cidade fosse alterado. Observamos isso, por exemplo, na mudança dos cemitérios da cidade, determinada pelo seu primeiro Código de Posturas publicado no ano de 1846.<sup>173</sup> De modo sucinto, esse documento, como o nome sugere, indicava as formas de se portar dos habitantes daquela localidade. A desobediência aos preceitos recomendados poderia acarretar em sanções como multas e prisões. Os locais de sepultamento (que antes se concentravam nas igrejas), o número de animais nas ruas, as condições dos mercados da cidade, a preocupação com águas estagnadas, curtumes de couro, de modo geral, tudo que na época foi percebido como nocivo à saúde pública passou a ser alvo de políticas municipais a fim de que a cidade se tornasse mais salubre. De forma implícita ou até mesmo direta, o nariz tornou-se o órgão que identificava, num primeiro momento, a qualidade de vida.

Porém, essa cidade mineira possuía uma peculiaridade: sua arquitetura colonial. A percepção do espaço urbano em Diamantina estava associada à glória do período minerador, sua história, portanto, sua própria identidade. Qualquer alteração nos casarios da cidade, em seus becos e vielas, poderia, por conseguinte, descaracterizar uma arquitetura que era representada nos discursos de seus agentes executivos e de suas elites econômicas, como o elemento diferenciador daquele espaço. No entanto, considerando os primeiros anos republicanos, a mesma arquitetura representava insalubridade, o arcaico, por consequência um estereótipo das críticas feitas pelos novos preceitos de higiene que predominavam nos centros civilizados do país como, por exemplo, na já mencionada capital federal.

O moderno entrou na ordem do dia. No âmbito de Minas Gerais, podemos observar, por exemplo, a mudança da então capital Ouro Preto para Belo Horizonte, em 1897, como fato ilustrativo de como os ideais republicanos queriam se dissociar do que era percebido como arcaico e insalubre. Esse aspecto, de modo simplório, pode ser entendido como um meio de desqualificar o período anterior, intitulado-o de atrasado, portanto, oposto ao moderno. De acordo com Anny Jackeline Torres Silveira, o novo “imaginário salubre” concorreu para que as cidades colônias fossem entendidas como “filhas do acaso”, pelo fato de evocarem lembranças do findo Império. Além disso, a topografia das cidades constituía-se

---

<sup>173</sup> De acordo com Antonio Carlos Fernandes esse documento, emitido pela Câmara Municipal de Diamantina, tinha dentre seus objetivos o ordenamento do espaço urbano: limpeza pública, localização e funcionamento de cemitérios, vacinação das pessoas, pesca e caça etc (FERNANDES, *O Turíbulo e a Chaminé, op. cit.*, p: 71-73).

como uma barreira ao desenvolvimento de atividades também mais modernas: mercantis e fabris.<sup>174</sup>

Os discursos ultrapassavam os limites do debate sobre saúde e informavam representações sobre a sociedade.<sup>175</sup> O estudo sobre esse contexto faz-se necessário para que possamos entender como uma cidade colonial, cuja origem remonta ao século XVIII, chega ao século XX querendo fazer parte da nova conjuntura do país. Assim, a intenção é observar como Diamantina se localiza nos discursos da época sobre modernização e também integração.

Como seriam realizadas transformações urbanas naquele espaço, uma vez que sua arquitetura estava indissociável à sua identidade? Responder essa questão constituía-se como o maior desafio para Diamantina. Essa indagação não poderia ser desviada, ao contrário, ela se impunha, considerando que a República teve na reformulação do espaço urbano um dos seus principais elementos para alcançar a materialidade do moderno.<sup>176</sup>

Em Diamantina, parecia consensual que a cidade necessitava de melhorias.<sup>177</sup> No entanto, predominava o medo de que aquela Diamantina atual fosse absorvida pela do futuro. Esse aspecto nos permite refletir em que medida a modernização em Minas, no referido contexto, simbolizava uma ruptura com o passado.

Pensar essas estratégias é importante ao passo que contribui para entendermos a dinâmica da região para além da mineração. Enquanto, em um primeiro momento, parece esgotarem-se as perspectivas interpretativas da formação social desse espaço e, especificamente da cidade de Diamantina, podemos mencionar outros modos de contar sua história, considerando questões relacionadas ao ideal de integração nacional, modernização e reestruturação do espaço urbano, no caso em questão, por uma perspectiva da saúde.

Nesse sentido, situar a região norte mineira, a partir de Diamantina, é reconhecer a mesma como uma construção social, constituída a partir de uma multiplicidade de sujeitos, de práticas e representações sociais e não apenas sobre a égide da mineração. No processo de

---

<sup>174</sup> SILVEIRA, Anny Jackeline Torres. *A Influenza Espanhola e a cidade planejada: Belo Horizonte, 1918*. Argvmentvm: FAPEMIG: CAPES, 2008.

<sup>175</sup> LIMA, Nísia Trindade; HOCHMAN, Gilberto. *Pouca saúde, muita saúva, os males do Brasil são... Discurso médico-sanitário e interpretação do país*. *Ciência & saúde coletiva*, v. 5, 2000, p: 314.

<sup>176</sup> Segundo o James Goodwin Jr, o espaço urbano constituiu-se como um cenário de representação por excelência. Assim, a cidade foi percebida como uma projeção pedagógica dos ideais republicanos (GOODWIN JR, *Cidades de Papel, op. cit.*, p: 39).

<sup>177</sup> Em artigo assinado por Juscelino da Fonseca Ribeiro Junior e Arthur Napoleão Alves Pereira, e publicado no periódico *O Jequitinhonha*, observamos apontamentos sobre a reforma no Rio de Janeiro durante o ano 1904 e notas sobre a construção da nova capital mineira, Belo Horizonte. Os redatores foram taxativos ao afirmar que a cidade de Diamantina deveria se enveredar por esse mesmo caminho, ou seja, a transformação de seu espaço urbano (“Carta do Rio”, *O Jequitinhonha* [Diamantina], 22 de maio, 1904, p: 01).

modernização local, embora melhorias urbanas fossem percebidas como consensuais, existiam vozes dissonantes acerca dos meios que deveriam ser empregados. Se, por um lado, havia um grupo que considerava as necessidades de reformas urbanas como imediatas, por outro lado, havia o que defendia uma transformação gradativa, considerando as consequências que as reformas trariam à identidade da cidade.<sup>178</sup>

A alternativa para Diamantina transformar sua imagem de sertão era reformar sua feição urbana e os hábitos da população local. A peculiaridade diamantinense estava no legado que o antigo Tejuco lhe deixou, seu isolamento, estreitos becos e ruas acidentadas.

### 1.3.2 A cidade Moderna do século XX

O que é a civilização do Tejuco? Telégrafo, correio, Batalhão.<sup>179</sup>

O questionamento acima, do diamantinense Aristides Rabelo (1886-1941), objetivava entender por quais meios a antiga Diamantina se transformaria em uma cidade moderna. Quais seriam as medidas necessárias para que aquele sertão se tornasse civilizado? Bastaria o telégrafo? O mundo “lá fora estava em marcha”<sup>180</sup>, portanto, como proceder para acompanhá-lo? Essas questões estavam postas e evidenciam que o processo de modernização local não se constituiu como uma voz inequívoca. Existiam discursos que se divergiam no que tange ao futuro e às transformações pelas quais a cidade deveria passar. Mas, de modo geral, parecia consensual que melhoramentos urbanos, em especial obras de saneamento, eram necessárias.<sup>181</sup>

A Diamantina moderna renderia às elites locais maior projeção nos negócios e política no norte mineiro, tal qual o prestígio que o antigo arraial tivera séculos antes, relembrando o auge da mineração. O contraste, entre a cidade ideal e a real, se aprofundou na medida em que crescia a consciência sobre as condições que configuravam aquele espaço como atrasado: o seu isolamento e a sua percepção de doente, considerando, em especial o novo saber

---

<sup>178</sup> Exemplo desse processo pode ser observado em um texto publicado no periódico *A Idéia Nova*, no qual Aldo Delfino discorre sobre a chegada da linha ferra tão esperada pelo sertão diamantinense. Na concepção de Delfino, as mudanças provocadas pela ferrovia apagariam “sem deixar vestígio” as marcas e aparências do velho mundo. Com um tom temeroso, o autor aponta que a cidade seria inundada de elementos que não lhes eram próprios (“Vão se as Tradições”. *A Idéia Nova [Diamantina]*, 10 de agosto, 1909, p:01).

<sup>179</sup> Trechos da fala de Aristides Rabelo podem ser observados na obra *Cidade: Momentos e Processos: Serro e Diamantina na formação do Norte Mineiro no século XIX*, de José Moreira de Souza (SOUZA, *Cidade: Momentos e Processos, op. cit.*, p:226-228).

<sup>180</sup> *IBIDEM.*

<sup>181</sup> GOODWIN, Jr, *Cidades de Papel, op. cit.*, p: 67.

microbiológico. Assim, é importante salientar que as políticas de modernização local não podem ser atribuídas apenas aos interesses e dinâmicas econômicas. Além desses interesses, podemos considerar, por exemplo, o complexo quadro de convencimento que a República trouxe para o país, onde a chave para se vislumbrar o moderno foi percebida no espaço público. Nessa perspectiva, o moderno parecia se contrapor a uma cidade marcada por vias sinuosas e estreitas.

**FIGURA 01:** Panorama da cidade de Diamantina. S/d.



**FONTE:** QUEIROZ, Maria da Graça Soto. *Diamantina: imagens*. Brasília, DF: IPHAN/Programa Monumenta, 2010, p: 66.

O terreno acidentado determinava o traçado irregular, bem como também facilitaria o acúmulo de materiais orgânicos. Em 1900, a edição de 02 de Junho de *O Município*, ao se referir a uma das praças da cidade, o largo da Cavalhada Velha (atual Praça Doutor Prado), apontou:

Considerando que no Largo-denominado - Cavalhada Velha -nesta cidade - em trecho que se estende em linha vertical à praça do fim do beco de Luiz Querina aos muros Ezequias Lopes, permanece , há muito anos, um esgoto aberto em uma depressão da referida linha;

Considerando que nesse trecho, de um lado e de outro existe uma estrumeira de todos os diretos que, abuso inexplicável, ali são lançado, convertendo o dito escoadouro em depósito de matérias pútridas de todas as procedências,

de fezes humanas. Isso com grave dano a saúde pública, constantemente ameaçada pelo enxame de micróbios que empesteiavam esse lugar.<sup>182</sup>

Aquela praça, no centro da cidade, “vexaria os créditos” de uma municipalidade “recomendável pela sua alta graduação”<sup>183</sup>. Mais do que o embelezamento local, a canalização dos esgotos na Cavalhada Velha viria concorrer para o melhoramento da saúde pública. Abaixo, segue uma imagem da referida praça e seus declives, o que facilitava o acúmulo de águas.

**FIGURA 02:** Em primeiro plano, esquina da Rua Rio Grande com a Rua do Amparo. Ao fundo, casario na parte estreita do Largo da Cavalhada Velha (década de 1940).



**FONTE:** QUEIROZ, *Diamantina: imagens, op. cit.*, p: 52.

As intervenções eram necessárias, o campo semântico da noção de “higiene” amalgamava aspectos como: embelezamento, asseio e saúde pública.<sup>184</sup> Nessa conjuntura, várias obras foram realizadas na cidade, na virada do século XIX para o XX. Os novos preceitos de higiene proporcionariam a Diamantina uma feição mais moderna.

---

<sup>182</sup> *O Município* [Diamantina], 02 de junho, 1900, p: 01.

<sup>183</sup> *IBIDEM*, p:01.

<sup>184</sup> Na edição de 22 de Agosto de 1900 do jornal *O Município*, ao tratar sobre a votação do novo Código de Posturas da Cidade, foi apontando que o dever capital dos municípios deveriam ser o cuidado com a higiene urbana, a qual exigia cuidados relacionados a estética e a realização de obras públicas (*O Município*, 1900 [Diamantina], 22 de agosto, p: 01).

A seguir, apresentamos um quadro referente a algumas das principais obras de intervenção do espaço urbano da cidade.<sup>185</sup> Resumidamente, queremos demonstrar alguns esforços, manifestos nas ações da câmara municipal e das elites locais, que visavam cuidar da higiene urbana e, “em seus múltiplos e variados cuidados”, objetivavam também constituir Diamantina um sinônimo de moderno para a região do norte mineira.<sup>186</sup>

**QUADRO 02:** Conjunto de Intervenções urbanas na cidade de Diamantina na virada do século XIX para o XX.

Medida	Ano	Principal Empreendedor
Posturas	1846 / 1900	Câmara Municipal
Cinema	1906	Ramos Guerra & Araújo
Telégrafos	1885	Antônio Godoy Chaves
Cemitérios	1893	Câmara Municipal
Canalização d’água em canos de Chumbo	1902-1910	MOTTA & Cia.; Câmara Municipal
Iluminação Elétrica/ Iluminação Pública Elétrica	1908/1910	Ramos, Guerra, Araújo & Cia.
Serviços Telefônicos	1911	Câmara Municipal
Estradas de Rodagem e Estrada de Ferro	1907/1914	Câmara Municipal; Estrada de Ferro Vitória a Minas (EFVM).
Hospício dos Alienados	1889	Irmandade Religiosa/ Estado de Minas Gerais (A partir de 1893).
Pão de Santo Antônio	1901	José Augusto Neves (Caridade)

**FONTE:** NEVES, *José Augusto Neves, op. cit.*, 1986; FERNANDES, *O Turíbulo e a Chaminé, op. cit.*, 2005; GOODWIN JR, *Cidades de Papel, op. cit.*, 2007 & SOUZA, 1993. **Periódicos:** *O Municipio, A Idea Nova & Estrela Pollar*.

A perspectiva, portanto, era regenerar o espaço da cidade, alinhando-o ao tido como moderno no período. Além dos investimentos apresentados no quadro, observamos também: a

<sup>185</sup> Para elaboração da mesma consideramos a historiografia regional, bem como manchetes de periódicos locais, os quais reclamaram e noticiaram algumas reformas.

<sup>186</sup> A edição de 08 de dezembro de 1905 do *A Estrela Pollar* apontou que estava próxima a realização da aspiração da cidade em receber o ramal ferroviário da Estrada de Ferro Vitória a Minas. Tal melhoramento iria assegurar aquele espaço a condição de “futura capital do Norte de Minas” (“Optima notícia”, *A Estrela Pollar*, [Diamantina], 08 de dezembro, 1905, p: 04 ).

inauguração, em 1907, por João Pinheiro, do primeiro grupo escolar, da subadministração dos Correios, em 1895 entre outras.<sup>187</sup>

As posturas (1846 e 1900) tratavam especificamente sobre o ordenamento do espaço urbano. Do abate dos animais à forma como os gêneros alimentícios deveriam ser comercializados, dos hábitos noturnos aos cuidados com suas casas. Enfim, o dia-a-dia na cidade era orientado por posturas definidas pela câmara municipal.<sup>188</sup> Alguns serviços urbanos percebidos como essenciais relacionavam esferas de interesses públicos e privados, sejam eles: cemitérios, iluminação elétrica, telégrafos e, posteriormente, o telefone, sobretudo a construção de estradas ligando a cidade de Diamantina a outros centros. As obras do Hospício e do Pão de Santo Antônio serviram como uma espécie de higiene social para limpar as ruas da cidade de “loucos”, pobres e inválidos.<sup>189</sup>

É importante pontuar que além das transformações essencialmente ligadas ao espaço físico das cidades, os hábitos de saúde dos moradores locais também passaram a ser apontados, seja nos periódicos ou nas escolas, como fundamentais para a manutenção da saúde pública. Como exemplo, no periódico *O Municipio*, observamos algumas dicas de higiene, sob forma de crítica acerca de um hábito comum, à época, qual seja: “escarrar-se em assoalho”. Tal hábito, na perspectiva apresentada pelo jornal, além de incivilizado, também se constituía como um dos principais propagadores da tuberculose, portanto, “denotaria falta de asseio, e que tanto prejudica a saúde pública”.<sup>190</sup> Outro exemplo, podemos observar na edição de 10 de Novembro de 1900, na qual se recomendavam aos leitores que evitassem o consumo de bebidas alcoólicas, pois essas eram “a origem do mal que apavora a humanidade”.<sup>191</sup> O álcool, na perspectiva apresentada pelo jornal, seria o que abria terreno para o mal maior, a tuberculose. A narrativa do periódico enfatizou ainda que a “higiene moderna” forneceria as “melhores armas para combater-se o mal” e que “sábios espalham os jornais por toda parte, tendente a deter a carreira da moléstia”, bem como evitar seu contágio. Porém, todo este

---

<sup>187</sup> Segundo Marcos Lobato Martins as iniciativas de modernização e embelezamento da cidade foram objetivos em que as elites locais mais empreenderam esforços entre o último quartel do século XIX e nas primeiras décadas do século XX. De acordo com o autor o objetivo era que a cidade seguisse o modelo e hábitos como os do Rio de Janeiro (MARTINS, *Breviário de Diamantina*, op. cit., p: 247-249). Em nossa perspectiva o campo da saúde pública foi percebido como um aspecto indispensável a consolidação desse ideal de uma cidade mais moderna e civilizada.

<sup>188</sup> FERNANDES, *O Turíbulo e a Chaminé*, op. cit.

<sup>189</sup> MAGNANI, *O Hospício da Diamantina*, op. cit.

<sup>190</sup> *O Municipio* [Diamantina], 12 de dezembro, 1901, p.03.

<sup>191</sup> “Da Capital”. *O Municipio* [Diamantina], 10 de novembro, 1900, p: 03-04.

esforço seria inútil se não ocorresse a extinção do alcoolismo e tantas outras “causas de enfraquecimento físico no nosso país.”<sup>192</sup>

Com efeito, segundo *O Município*, o combate ao enfraquecimento físico deveria começar nas escolas por meio de “ginástica”, o que proporcionaria força e estrutura aos organismos das crianças. Por meio da “educação física e pelos preservativos” como “higiene das ruas e das casas, dos alimentos e das vestes”, combater-se-ia o avanço de doenças na região norte de Minas. Segundo o Jornal, estes “meios profiláticos” deveriam ser “proporcionados pelas câmaras municipais”. Assim, argumentavam que as câmaras municipais que se preocupassem com a felicidade de seus municípios tomariam as medidas necessárias e modernas no combate ao avanço de moléstias, uma vez que:

É dever capital, estatuído em todos os códigos municipais curar de preferência, da higiene da cidade, em seus múltiplos e variados cuidados, em os quais estão a estética, o asseio e tudo quanto interessa ao serviço-obras públicas.<sup>193</sup>

A cidade de Diamantina constituía-se efetivamente enquanto modelo para toda a região. No entanto, na altura do século XX, diante as transformações que estavam ocorrendo em outros meios como a construção de Belo Horizonte e as reformas no Rio de Janeiro, predominava o receio de que a cidade não acompanhasse o ritmo da modernização. Assim, a fim de se modernizar, as elites locais, ao reclamarem a atenção das câmaras municipais circunvizinhas, demonstravam que havia uma consciência de que certa interdependência sanitária entre aquelas regiões existia e que essas mudanças deveriam ocorrer não apenas em Diamantina, uma vez que as precárias situações das outras localidades poderiam comprometer o seu processo de modernização.

Cada vez mais os ideais de modernização não se restringiam apenas ao espaço, mas também aos hábitos dos moradores locais:

A vigilância mais severa seja a arma de cada um, e que nos alimentos, no ar, na água, nos objetos que tocamos. Se tema o inimigo, se veja o germe do mal, se precinta o micróbio da tuberculose.<sup>194</sup>

As noções pautadas na microbiologia contribuíram para demonstrar que outros fatores poderiam ser responsabilizados pelo processo de transmissão de doenças. Assim, aspectos do dia-a-dia também foram identificados como um dos elementos que influenciavam na proliferação de doenças. Portanto, cuidados na preparação de alimentos, no contato com o

---

<sup>192</sup> *IBIDEM*, p: 03.

<sup>193</sup> *O Município*, [Diamantina], 02 de julho, 1900, p: 01.

<sup>194</sup> “Da Capital”. *O Município* [Diamantina], 10 de novembro, 1900, p: 03-04.

outro, como nos chama atenção o periódico, demonstram que, gradativamente, o “micróbio” da doença começou a pautar os aspectos da vida cotidiana da população diamantinense.

O que tornava tudo mais inquietante era o fato de que, por exemplo, todos seriam suspeitos em potencial no processo de disseminação de uma moléstia. “O outro” era um possível propagador da doença, no entanto, dada a indefinição desse pronome, o mesmo poderia se referir aos vizinhos, ao estrangeiro visitante, ao moribundo, ao comerciante, ou a uma região, por exemplo. Visando à proteção local, podemos observar o exemplo da Delegacia de Higiene de Diamantina empreendendo algumas medidas para conter moléstias na região.<sup>195</sup> Em 1908, a “medonha e asquerosa” varíola foi detectada nos distritos diamantinenses de Rio Manso e Rio Preto, que atualmente correspondem, respectivamente, às cidades de Couto de Magalhães de Minas e São Gonçalo do Rio Preto,

Há dias apareceram alguns casos de varíola mansa nos distritos de Rio Manso e Rio Preto. O Sr. Agente Executivo requisitou praças para estabelecer um cordão sanitário (...) pediu logo providencias ao Governo do Estado (...). O Dr. Alexandre já ali se acha (...) munido de medicamentos e desinfetantes para a extinção da varíola.<sup>196</sup>

No respectivo período era comum, diante um possível quadro epidêmico, lançaram mão de medidas de isolamento. Esta alternativa causava grande incômodo, sobretudo em zonas portuárias, considerando que relações alfandegárias poderiam ser prejudicadas.<sup>197</sup> Para o caso em questão, tratamos do sertão mineiro, mas este não estava isento do contato com outras regiões - embora exista uma lacuna na historiografia que trata da região e que negligencia períodos específicos de sua dinâmica econômica, geográfica e social -, assim, no sertão mineiro, a medida de quarentena também poderia representar um incômodo nas relações do Norte de Minas com outras regiões, como exemplo, o sul baiano:

Do itinerário invasor da moléstia que, com o nome de varíola, tem grassado lugares do norte do nosso Estado, exatamente os pontos de trânsito dos baianos que se destinam ao Estado de S. Paulo,[...] No Rio Manso, deste

---

<sup>195</sup> Os serviços sanitários em Minas Gerais foram organizados em 1895, pela Lei nº 144 de julho daquele ano. O serviço sanitário do Estado de Minas Gerais, subordinado à Secretaria do Interior, era dirigido por um órgão consultivo, o Conselho de Saúde Pública; pela Diretoria de higiene, com sede na capital do estado e por Delegacias de Higiene e Vacinação nos municípios. Legislação Mineira, decr. nº 876, 30/10/1895. Disponível em:

<https://www.almg.gov.br/consulte/legislacao/completa/completa.html?tipo=DEC&num=876&comp=&ano=1895>

5. Acesso em 09/08/2017.

<sup>196</sup> “A Varíola”. *A Idéa Nova* [Diamantina], 29 de novembro, 1908, p: 01.

<sup>197</sup> Segundo Adriana Goulart havia a dificuldade de saber que seria o portador do microrganismo, o vírus, responsável por uma epidemia. Portanto, o isolamento foi identificado como melhor alternativa. No entanto, contratempos se estabeleciam como, por exemplo, a questão das liberdades civis, a intervenção na circulação de mão-de-obra e de mercadorias etc, posto o autoritarismo dessas medidas (GOULART, A. da C.: *Revisitando a espanhola: a gripe pandêmica de 1918 no Rio de Janeiro*. História, Ciências, Saúde – Manguinhos, v. 12, n. 1, p. 101-42, jan.-abr. 2005, p: 110).

município, onde a moléstia grassou há meses com reconhecida benignidade, sabe-se, que foi ela transmitida por um baiano ali de passagem.<sup>198</sup>

Observamos que os indivíduos, em seu êxodo para o estado de São Paulo tinham no norte do estado de Minas uma via de passagem. Aplicar o isolamento como alternativa à manutenção da saúde em casos de epidemias poderia, por exemplo, constituir-se como uma medida de controle danosa a algumas relações econômicas, sobretudo, se considerarmos que, historicamente, algumas cidades do norte de Minas formaram-se como locais de pouso e descanso de alguns viajantes, como as já citadas Couto de Magalhães e São Gonçalo do Rio Preto.

Ainda sobre a preocupação e prevenção local, observamos na publicação de 18 de julho de 1909, do *A Idéa Nova*, a descrição de um ofício enviado pela Delegacia de Higiene de Diamantina ao Dr. Cicero Arpino Caldeira Brapt, diretor do Grupo Escolar. Recomendava-se ao diretor “sábios preceitos da higiene moderna”, as quais consistiam em:

[...] os alunos do Grupo Escolar, quando tenham de voltar para frequentar as aulas, que venham com as vestes limpas, e tenham as suas casas desinfetadas, sobretudo aqueles que foram infeccionados por qualquer das moléstias contagiosas, que grassam atualmente; venho solicitar de VS<sup>a</sup> a fineza de fornecer-me uma lista geral de todos os alunos do Grupo, e as ruas em que residem, a fim de ser quanto antes tomadas às providencias necessárias para esse fim.<sup>199</sup>

Além da recomendação de que os alunos usassem roupas limpas, a Delegacia de Higiene teria o cuidado de identificar os alunos que sofreram eventuais contágios, para proceder à desinfecção de suas casas – no referido período as principais moléstias eram: Sarampo, Tuberculose, Varíola e Febre Amarela. Recomendou-se ainda ao diretor que fizesse público o ofício, a fim de que negligências aos cuidados recomendados aos alunos não ocorressem.

Para se modernizar, lembrando a indagação de Aristides Rabelo, não bastaria o telégrafo, a mudança dos cemitérios, o telefone etc. A modernidade perpassava questões econômicas, culturais e políticas, que somadas, articulariam uma nova ordem social e, como consequência, redimiriam aquele sertão. Os exemplos listados acima nos demonstram que em Diamantina, no começo do século XX, surgiu uma cidade nova. A afirmativa pode parecer paradoxal, mas significa dizer que, embora grande parte do casario, becos e vielas ainda remetesse ao início de sua formação, no século XVIII, os hábitos e a percepção do espaço não eram os mesmos. Essa nova percepção, condicionada pela dinâmica republicana de

---

<sup>198</sup> *A Idéa Nova* [Diamantina], 14 de agosto, 1910, p:01.

<sup>199</sup> “O Sarampo”. *A Idéa Nova* [Diamantina], 18 de julho, 1909, p: 02.

construção de um Estado nacional moderno e pela visão médico-sanitária de progresso por um viés científico, contribuiu na forma como a administração e elites diamantinenses puderam, respectivamente, legislar e financiar a favor de melhoramentos urbanos e meios para sanear/civilizar também a população local.

Assim, nesse contexto de melhoramentos, a construção de vias de comunicação, sobretudo as férreas, foi vista como fundamental. Aquele sertão percebeu nos trilhos sua entrada definitiva para a modernidade, haja vista que a inauguração do ramal ferroviário da cidade, em 1914, foi o ápice das transformações de seu espaço urbano, pelo menos até as três primeiras décadas do século XX.<sup>200</sup> No entanto, o risco de descarrilamentos ainda era grande, considerando, sobretudo, o que significava ser uma cidade colonial no breve século XX.<sup>201</sup>

#### 1.4 Considerações Finais

Em Diamantina, importante centro aglutinador de interesses no Norte de Minas, as elites preconizavam a necessidade de modernização. Para tal, seria necessária a manutenção e abertura de novas estradas, bem como intervenções no campo da saúde pública e reordenação do espaço urbano. Essas medidas concorreriam, respectivamente, para atenuar seu isolamento e sua percepção enquanto sertão doente. Nesse sentido, o sertão tornou-se palco da ação política de suas elites tradicionais, na medida em que as mesmas interagiram para a conversão daquele espaço à modernidade, aspecto que seria uma via para a manutenção de seus respectivos *status quo*.

Esse processo foi auxiliado pela conjuntura vigente no período. A República, a fim de atingir o ideal de civilização e progresso social, contribuiu para o desenvolvimento e a transformação dos espaços brasileiros percebidos como sertões, o norte mineiro não fugiu a esse contexto.

Ao logo desse capítulo observamos que as elites da cidade de Diamantina lançavam mão de discursos que apontavam a possibilidade de uso de seus respectivos recursos naturais para reivindicar a sua importância na construção de uma nação moderna. Assim, do

---

<sup>200</sup> A antiga Sé da cidade foi demolida na década de 1930, dando espaço a um templo mais moderno cujas obras foram concluídas na década de 1940. [http://www.arquidiamentina.org.br/index.php?option=com\\_content&view=article&id=18%3Asanto-antonio-e-diamantina&catid=1%3Aarquidiocese&Itemid=1](http://www.arquidiamentina.org.br/index.php?option=com_content&view=article&id=18%3Asanto-antonio-e-diamantina&catid=1%3Aarquidiocese&Itemid=1). Acesso em 08/08/2017.

<sup>201</sup> Expressão utilizada por Eric Hobsbawm na obra *Era dos Extremos: O breve século XX: 1914-1991*. Refere-se, mais especificamente, a um período conturbado, de transformações e catástrofe, mas também “repleto de uma tecnologia revolucionária e em avanço constante” (HOBBSAWM, Eric. *Era dos extremos: o breve século XX*. Editora Companhia das Letras, 1995, p: 22).

isolamento à doença, o esforço empreendido canalizava recursos locais, estaduais e federais, a fim de redimir aquele sertão. Estudar a perspectiva de espaços marginalizados pela historiografia constitui-se enquanto um campo privilegiado de análise, haja vista que nos apresentam que essas regiões, os sertões, foram também “sujeitos” de sua história.

Nessa perspectiva, no próximo capítulo, pretendemos analisar o projeto de tornar a cidade o entroncamento de duas importantes ferrovias: Estrada de Ferro Vitória a Minas e Estrada de Ferro Central do Brasil a partir da construção de seu ramal ferroviário inaugurado em 1914. O referido processo foi percebido como decisivo naquele período, pois transformaria o sertão real na cidade ideal.

## **CAPÍTULO 2: *Isolamento, um mal remediável*: A construção do ramal de Diamantina (1902-1914)**

No Brasil, país de proporções continentais, atores e instituições de algumas regiões, percebidas como *sertão*, lançaram mão de medidas que puderam concorrer para que as mesmas fossem alcançadas pelo Estado e, por consequência, se integrassem aos centros percebidos como civilizados que, à época, se localizavam, em sua maioria, no litoral do país. Logo, mais do que um processo burocrático, em seu sentido *lato*, o crescimento do aparelho estatal caminhou *pari passu* com a própria construção de uma identidade nacional. Na porção norte do território mineiro, a resolução dos problemas relacionados a vias de comunicação foi vista como a melhor alternativa para utilizar, de forma mais adequada, seus recursos naturais, bem como incluir aquele espaço na história de um novo Brasil, agora, pois: republicano, moderno, portanto, civilizado.

A inauguração de um ramal ferroviário em Diamantina foi tida como “o meio de remediar tamanho inconveniente” que representava o isolamento da região.<sup>202</sup> Entender esse processo simboliza mais do que uma readaptação econômica das tradicionais elites diamantinenses, que se enriqueceram com a mineração, aponta-nos que aquela região existia e tentava ser moderna.

Neste capítulo, analisaremos a construção do ramal ferroviário da cidade de Diamantina. Foi um processo marcado por incertezas. O capítulo está dividido em três partes. Na primeira, objetivamos descrever e analisar os planos de viação ferroviária para a região durante a Primeira República, considerando, em especial, os estudos realizados a cargo da Companhia Estrada de Ferro Vitória a Minas (EFVM), a partir de 1902. Na segunda parte como os esforços de modernização dos sertões, discutidos no capítulo anterior, estiveram associados ao conhecimento científico e técnico do período. Para tal, observaremos como o Serviço de Geologia e Mineralogia Brasileiro (SGMB), criado em 1907, e subordinado ao Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas, contribuiu para que o traçado da EFVM fosse alterado, em 1908, da cidade de Diamantina para a zona ferrífera de Itabira. Por fim, trataremos da inauguração da ferrovia na cidade em 1914. O corte cronológico do capítulo considera o período empreendido entre 1902, ano da assinatura dos primeiros contratos da Estrada de Ferro Vitória-Minas, e o ano de 1914 quando ocorreu a inauguração do ramal de Diamantina.

---

<sup>202</sup> “A Estrada de Ferro para Diamantina: Dados Históricos”. *Via Lactea* [Diamantina], maio de 1914, p:01.

A ferrovia representou a concretização de um projeto que se iniciou nas últimas três décadas do século XIX e abriu um horizonte de expectativas<sup>203</sup> àquele espaço do sertão mineiro, percebido como uma “futurosa zona”.<sup>204</sup> É importante considerar que as ações de alguns políticos nortistas concorreram para que a cidade fosse contemplada com a construção de um ramal ferroviário. Desse modo, ao longo do capítulo, apresentaremos e situaremos alguns destes personagens buscando apontar suas participações nas tentativas de que os trilhos do progresso percorressem os sertões de Minas Gerais.

## **2.1 O Norte tem tudo, precisa é de estradas de ferro: Planos de Viação para o Norte de Minas Gerais**

Na década de 1830, durante o período regencial do Império, encontramos os primeiros incentivos à construção ferroviária em território brasileiro a partir do decreto-lei nº 101 de 1835. Assinada pelo então regente, o padre Diogo Antonio Feijó (1784-1843), a lei:

Autoriza o Governo a conceder a uma ou mais Companhias, que fizerem uma estrada de ferro da Capital do Império para as de Minas Gerais, Rio Grande do Sul, e Bahia, o privilégio exclusivo por espaço de 40 anos para o uso de carros para transporte de gêneros e passageiros, sob as condições que se estabelecem.<sup>205</sup>

Mais do que um progresso tecnológico, que facilitaria e dinamizaria o transporte de mercadorias e pessoas, a ferrovia era compreendida como uma ferramenta importante para construção da nação, uma vez que auxiliaria o Estado na manutenção de sua coesão territorial – aspecto importante a um país de proporções continentais.

A primeira ferrovia do Brasil e terceira da América do Sul, foi a Companhia de Estrada de Ferro e Navegação de Petrópolis, inaugurada aos 30 de abril de 1854, cerca de vinte anos após a Lei Feijó. A mesma foi resultado do esforço de Irineu Evangelista de Souza, que pelo seu pioneirismo, recebeu do Imperador o título de Barão de Mauá.<sup>206</sup> Na data de sua

---

<sup>203</sup> Para Reinhart Koselleck, o tempo histórico é resultado das tensões entre experiências e expectativas, assim, o horizonte de expectativa refere-se ao já conhecido e experimentado como passado e, a partir do qual, possibilidades se lançam ao futuro. Portanto, a glória que a cidade já havia tido no auge do período minerador sendo recuperada a partir das vias férreas. (KOSELLECK, Reinhart. *Futuro passado: contribuição à semântica dos tempos históricos*. Rio de Janeiro: Contraponto-Ed. PUC-Rio, 2006).

<sup>204</sup> Mensagem Governo mineiro, 1910, p: 25.

<sup>205</sup> Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-101-31-outubro-1835-562803-publicacaooriginal-86906-pl.html>. Acesso em 08/08/2017.

<sup>206</sup> O título de Barão de Mauá veio em 30 de abril de 1854, ano da inauguração da pioneira estrada de ferro do Brasil (ANTUNES, Camila *et al.* *Entre trilhos: uma viagem de histórias pela primeira estrada de ferro paulista, a São Paulo Railway*. [monografia], Faculdade de Comunicação da Universidade Metodista de São Paulo, São Bernardo do Campo, 2014, p:73).

inauguração a E.F. Mauá contava com cerca de 16 km de extensão. Seu traçado ligava o Rio de Janeiro a Petrópolis e sua intenção inicial era que a estrada de ferro chegasse ao Rio das Velhas, afluente do Rio São Francisco, em Minas Gerais.<sup>207</sup>

Inaugurada em 29 de março de 1858, a Estrada de Ferro Dom Pedro II (EFDPII) também chegaria a Minas Gerais. Em um curto espaço de tempo, tornou-se uma das mais importantes ferrovias do país. Com o advento da República, seu nome foi alterado para Estrada de Ferro Central do Brasil e logo seria “a mais brasileira das ferrovias”.<sup>208</sup> No entanto, a viagem foi longa, somente 15 anos após sua inauguração no país, a ferrovia penetrou o território mineiro, com a construção da estação de Chiador da Estrada de Ferro Dom Pedro II.<sup>209</sup>

Os primeiros planos de viação para o país foram produzidos ainda no Império e, de modo geral, tratavam da construção de uma rede de comunicação que associasse rios navegáveis e ferrovias. O propósito maior, de acordo com Erika Marques de Carvalho, seria fazer frente aos movimentos de aspirações separatistas regionalistas e/ou republicanas.<sup>210</sup> A título de ilustração desse processo podemos observar a publicação da obra: *O Futuro das Estradas de Ferro No Brasil*, do primeiro diretor da EFDPII, o engenheiro Cristiano Benedito Otoni (1811-1919).<sup>211</sup> Na referida obra, Cristiano Otoni criticou o que chamou de “desprezo das grandes inteligências do país” ao que se refere as estradas de ferro. Segundo o autor, o problema não estava no quesito técnico, haja vista a presença crescente de engenheiros no país<sup>212</sup>, mas nas questões de ordem financeiras e políticas. Cristiano Otoni enfatizou que os trilhos ligariam as diversas províncias do Brasil e que, ao se irradiarem a partir da capital federal seriam como rédeas do governo. Portanto, “o único meio de bem conciliar a unidade e integridade do Império” estaria na construção de uma rede de comunicação para o país.<sup>213</sup>

Sobre os locais e as trajetórias das ferrovias, Cristiano Otoni perguntou: “Quais são as linhas que primeiro se devem conceder?” E, em seguida, respondeu:

A resposta demanda logicamente das considerações políticas e comerciais que ficam expostas. Em Primeiro lugar ocorre que a Província de Minas

---

<sup>207</sup> PIMENTA, Dermeval José, ELEUTÉRIO, Arysbur & CARAMURU, Hugo. *As Ferrovias em Minas Gerais*. SESC Minas Gerais, 2003, p: 01.

<sup>208</sup> CAMPOS, *Caminhos da História*, op. cit.

<sup>209</sup> PIMENTA et al, *As Ferrovias em Minas Gerais*, op. cit., p: 02.

<sup>210</sup> CARVALHO, Erika Marques de, *A expansão da República: a integração do território brasileiro nos projetos do Clube de Engenharia (1890-1922)*. [dissertação de mestrado] Casa de Oswaldo Cruz/Fiocruz, Rio de Janeiro, 2014, p: 54.

<sup>211</sup> Responsável pela organização da construção de ferrovias destinadas a integrar as províncias brasileiras. Foi o primeiro diretor da Estrada de Ferro Dom Pedro II (OTONI, C. B., *O futuro das estradas de ferro no Brasil*. Typ. Nacional, 1839).

<sup>212</sup> CARVALHO, José Murilo de. *A Escola de Minas de Ouro Preto: o peso da glória*. 2 ed. Belo Horizonte: ed. UFMG, 2002.

<sup>213</sup> OTONI, Cristiano Benedito. *O futuro das estradas de ferro no Brasil*, op. cit., p: 12.

Gerais não possui uma légua de trilhos de ferro; e que ela não merece menos, como ser Província interior, do que a Bahia, São Paulo e Pernambuco. Mas, a sexta parte do Império em população e representação; Mas que paga certamente a terça parte da renda arrecadada na Alfândega da Corte; Minas cuja estatística judiciária é uma das que indicam maior moralidade; Minas crescendo em população homogênea devida aos nascimentos, não à imigração estrangeira. Minas possuindo todos os climas, a maior salubridade, inacessível a febre amarela; Mas, a Província em que mais domina o espírito público, a sinceridade das crenças políticas e religiosas; Minas finalmente, cujos filhos tanto se distinguem pelo amor ao trabalho, e espírito empreendedor; para tal população, atrasada e acanhada pelo seu isolamento no interior, nem está ainda decretada uma estrada de ferro, pois a EFDPII apenas toca a sua raia.<sup>214</sup>

Cristiano Otoni apontou ainda quais as regiões do território mineiro mereciam ser contempladas à medida que chamou atenção para as vilas e cidades interioranas que foram fundadas por mineradores e estavam em processo de declínio econômico, considerando as baixas na exploração mineral. Essa espécie de ode a Minas justifica-se, especialmente, por sua origem. O sobrenome Otoni faz menção a uma tradicional família de políticos mineiros da cidade do Serro, antiga cabeça da Comarca do Serro Frio, próximo à cidade de Diamantina.<sup>215</sup> Enquanto voz ativa na EFDPII, Cristiano Otoni pôde orientar suas ações na defesa de interesses regionais, privilegiando em seus apontamentos Minas Gerais e, sobretudo, a porção norte de seu território.

Apesar do declínio econômico, a região ainda tinha peso político no contexto estadual. Ou seja, significa dizer que declínio econômico, necessariamente, não corresponde, em uma análise proporcional, perda de poder político. Como já dito, Diamantina era a sexta circunscrição eleitoral em âmbito estadual e nono distrito a âmbito federal. Todo o Norte de Minas, considerando as eleições federais, era comandado por apenas dois distritos, Diamantina (9º) e Montes Claros (11º). Na câmara dos deputados estaduais, por sua vez, a cidade possuía seis representantes.<sup>216</sup>

As preocupações dos políticos eram noticiadas nas páginas dos periódicos diamantinenses. As principais demandas eram estradas de rodagem e construção de um ramal

---

<sup>214</sup> *IBIDEM*, p: 14.

<sup>215</sup> Optamos por trazer essa informação, após a apresentação dos argumentos do autor, para que se tornasse mais evidente como sua postura foi orientada pelos enxejos de seu local de origem. Cristiano Honório Benedito Otoni, disponível:<http://cpdoc.fgv.br/sites/default/files/verbetes/primeirarepublica/OTONI,%20Cristiano%20Benedito.pdf>. Acesso em 18/08/2017.

<sup>216</sup> Segundo Marcos Lobato Martins, a posição política de Diamantina reforçava sua condição de pólo mercantil e cultural. Em suas palavras, “os diamantinenses se acostumaram a contar sempre com representantes na Câmara Federal e a participar ativamente dos arranjos que escolhiam e elegiam os representantes norte mineiros (MARTINS, *Breviário de Diamantina, op. cit*, p: 250).

ferroviário que alcançasse a cidade.<sup>217</sup> E, em sintonia com a “épóiea mineira”, apresentada na citação anterior por Cristiano Otoni, o jornal diamantinense *O Jequitinhonha*, edição de 12 de junho de 1905, ao tratar sobre vias férreas para a região, afirmou enfaticamente: “O Norte tem tudo, precisa é de estradas de ferro!”<sup>218</sup>

O apelo por estradas de ferro e por planos de viação tornaram-se mais presentes a partir do advento da República. Com o regime republicano, ocorreu uma definição mais precisa acerca das competências federal e estadual no que tange as concessões de vias férreas. Por meio dessas concessões e subvenções, o Estado poderia, por exemplo, incentivar e controlar a formação de empresas de transporte ferroviário. Para as elites locais esses novos investimentos poderiam ser oportunidade de reprodução de seu lugar político e social.<sup>219</sup> Segundo Carolina M. Machado, nenhum outro setor de atividade teve tanto envolvimento do governo, assim como investimentos externos, como o setor ferroviário.<sup>220</sup>

A partir do decreto-lei nº 159, de 15 de janeiro de 1890 estabeleceu-se uma comissão que deveria elaborar, em curto espaço de tempo, um *Plano Geral de Viação para a República*. Expedido pelo marechal Deodoro da Fonseca (1898-1891), o decreto determinava ainda que a comissão teria de apresentar “um plano que asseguraria não só uma eficaz ação administrativa, mas que estabeleceria laços indispensáveis à manutenção da unidade política e comercial brasileira”.<sup>221</sup>

Muitos interesses estavam postos e, em especial, a necessidade de se desassociar de tudo que, por ventura, lembrasse o Império. Portanto, lograr êxito na construção de uma efetiva coesão territorial para o país constituiria-se também, para além dos aspectos comerciais e políticos, um dos principais elementos que distinguiriam Império e República.

---

<sup>217</sup> De modo geral, na bibliografia consultada, embora não sendo o objetivo primeiro dos autores a questão da demanda diamantinenses por estrada esteve presente (SOUZA, *Cidade: momentos e processos*, op. cit.; FERNANDES, *O Turíbulo e a Chaminé*, op. cit.; MARTINS, *Breviário de Diamantina*, op. cit. & GOODWIN JR, *Cidade de Papel*, op. cit.)

<sup>218</sup> “Carta do Rio”, *O Jequitinhonha* [Diamantina], 12 de julho, 1905, p: 01.

<sup>219</sup> Ao analisar a estrada de Ferro Oeste de Minas, Welber Luiz dos Santos aponta que à época, virada do XIX para o XX, mais do que uma necessidade de atendimento à mercados, ao lançar mão do que se apresentava como novo negócio, por exemplo, as estrada de ferro, empresários e políticos vislumbravam estratégias para manterem suas respectivas posições na sociedade, “numa disputa incessante por status e prestígio” (SANTOS, Welber Luiz dos, *A Estrada de Ferro Oeste de Minas: São João Del-Rei (1877-1898)*. [dissertação], Universidade Federal de Ouro Preto, Mariana, 2009, p: 145).

<sup>220</sup> MACHADO, Carlina M., *A Formação de Capital das Estradas de Ferro no Brasil na Primeira Metade do século XX*. [monografia], 2014.

<sup>221</sup> BRASIL, Decreto n. 159 de 15 de janeiro de 1890. Providencia sobre o modo de organização de um plano de viação federal. *Coleção de Leis do Brasil – 1890*, p. 67, v. 1, fasc. 1º. (Publicação original). Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-159-15-janeiro-1890-523603-publicacaooriginal-1-pe.html> . Acesso em: 23/08/2017.

A comissão responsável pelo *Plano Geral de Viação da República* foi composta por cinco engenheiros sócios do Clube de Engenharia.<sup>222</sup> Erika Marques de Carvalho aponta que essa associação tornou-se uma das instituições mais importantes nos debates sobre a consolidação de uma efetiva rede de comunicação para o país. Em relatório apresentando, cerca de sete meses depois de organizada a comissão, foi afirmado que os traçados apresentados possuíam caráter geral e, a partir dos interesses governamentais, seriam ponto de partida para futuros estudos.<sup>223</sup> Portanto, nada estava definido, as linhas poderiam ser modificadas a depender das circunstâncias. O traçado do Plano Geral pode ser visto na imagem a seguir:

MAPA 04: Plano Viário da Comissão de 1890.



Nos detalhes em vermelho, as cidades de Pirapora e Peçanha, localizadas na porção Norte de Minas Gerais.  
**Fonte:** Planos Nacionais de Viação. In \_\_\_\_\_. Análise do Urbanismo e Paisagismo (AUP). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da USP., s./p, p: 60. *apud* CARVALHO, E. M., *A expansão da República*, *op. cit.*, p: 60.

<sup>222</sup> De acordo com Erika Marques de Carvalho, os engenheiros foram: Julio Augusto Horta Barbosa, Álvaro R. Marcondes dos Reis e Edmundo Busch Varela (fundadores e sócios efetivos da associação), José Gonçalves de Oliveira (sócio efetivo desde 1887) e Jerônimo R. de Moraes Jardim (sócio benemérito do CE desde agosto de 1888) (CARVALHO, *A expansão da República*, *op. cit.*, p: 55).

<sup>223</sup> *IBIDEM*, p: 54-60.

No mapa, especificamente, na área Norte de Minas Gerais, é possível observarmos planos de viação para a região de Pirapora e Peçanha. O traçado de Pirapora serviria aos interesses de navegação no Rio São Francisco. O de Peçanha, por sua vez, é o que mais interessa para esta dissertação, pois as concessões liberadas, no ano de 1890, podem ser consideradas as origens da Estrada de Ferro Vitória a Minas, a qual tinha como destino final a cidade de Diamantina.

## **2.2 Estrada de Ferro em Diamantina? Lá pelos anos 2000!: A definição do traçado de uma ferrovia para Diamantina**

Joaquim Felício dos Santos (1822-1865), importante memorialista diamantinense, apresentou uma série de sátiras políticas em *O Jequitinhonha* como, por exemplo, *Páginas da História do Brasil Escritas no Ano 2000*. Em dado momento do conto, ao tratar sobre estradas de ferro na cidade, apresenta-nos um tom pessimista, enfatizando que uma linha férrea alcançaria Diamantina, talvez, ao fim daquele século (XX) ou no “ano de dois mil”.<sup>224</sup> A percepção da ferrovia como um projeto letárgico é compreensível dado que, como veremos ao longo do capítulo, distintos interesses orientaram e mudaram o destino dos trilhos que deveriam alcançar a cidade.

Os primeiros estudos para construção de um ramal férreo até a cidade de Diamantina datam de 1873, ano em que foi autorizado pelo governo estadual a construção de uma estrada de ferro cujo ponto de partida seria Rio das Velhas. O percurso era considerado fácil, pois no curso do rio havia pouca sinuosidade podendo ser utilizada uma bitola estreita<sup>225</sup>, menos dispendiosa, até Diamantina.<sup>226</sup> O projeto não saiu do papel, no entanto, inaugurou a luta de toda uma região que se via prejudicada pela falta de comunicação e de meios pelos quais sua produção poderia ser escoada.

Outro projeto de construção ganhou fôlego em 1888. Ele concedia privilégios de 50 anos para empresas dispostas a construir uma estrada de ferro do Rio das Velhas a Diamantina, além da construção de um ramal para a cidade do Serro. Todavia o referido projeto também não se concretizou. A política do encilhamento do então ministro da fazenda

---

<sup>224</sup> “Estrada de Ferro: Espírito Santo e Minas”, *A Estrella Polar* [Diamantina], 10 de março, 1903, p: 03.

<sup>225</sup> Bitola é a distância entre as faces internas dos trilhos (BRINA, Helvécio Lapertosa, *Estradas de Ferro*, 1988, p: 81). Existem variados modelos de bitolas. A bitola larga ou de 1,60m, bitola métrica, estreita ou de 1,00m, bitolinha ou de 0,76m, bitola mista ou de 1,00m e 1,60m.

<sup>226</sup> “A Estrada de Ferro para Diamantina: Dados Históricos”. *Via Lactea* [Diamantina], maio de 1914, p: 01.

Rui Barbosa (1889-1891)<sup>227</sup> foi apresentada como um dos motivos para que o projeto não fosse à frente. Para o jornal *Via Lactea*, “o encilhamento, estendendo os mil tentáculos de polvo das liquidações [...] fez se esboroassem todas as empresas de viação-férrea aquele tempo formadas em Minas”.<sup>228</sup>

Um novo projeto a fim de alcançar a cidade de Diamantina ganhou forma no limiar da República. Foi resultado da união de concessões liberadas para construção de duas estradas de ferro no território mineiro. A primeira, decreto nº. 574 de 12 de julho de 1890, autorizava a construção de uma estrada de ferro de Vitória, litoral do Espírito Santo, à cidade de Peçanha, em Minas Gerais (E.F.V.P). O segundo decreto, nº. 1.082 de 28 de novembro de 1890, referia-se, por sua vez, a concessão para uma estrada que, partindo de Peçanha se dirigisse a Araxá (E.F.P.A), no triângulo mineiro.

A construção da EFPA, referente à segunda concessão mencionada, foi iniciada a partir da cidade de Araxá. A esperança dos engenheiros responsáveis era que a Estrada de Ferro Mogiana, que partia de São Paulo, construiria um ramal no território araxaense, o que facilitaria o transporte de trilhos e máquinas para a região. No entanto, isso não ocorreu e no ano de 1897 os serviços relacionados à sua construção foram suspensos pelo Ministro da Viação Joaquim Murtinho (1848-1911).

Murtinho solicitou a prorrogação de prazo para a empresa, pois “não estando à linha Peçanha-Araxá ligada à outra estrada”, não havia impulso regular aos trabalhos.<sup>229</sup> Em 08 de fevereiro de 1897, o ministro autorizou que a construção ocorresse a partir da cidade de Curvelo, localizada na região central de Minas Gerais. Essa mudança tornaria viável a construção da EFPA pois facilitaria o transporte de equipamentos, considerando que a oeste estava situada Araxá e a leste a cidade de Peçanha. Mais do que a preocupação com a empresa Peçanha-Araxá, o objetivo do governo era preparar uma infraestrutura em Curvelo que beneficiaria o prolongamento da Estrada de Ferro Central do Brasil, prestes a alcançar a

---

<sup>227</sup> De acordo com Marcus Antônio Croce (2011), a Reforma Bancária de 17 de Janeiro de 1890, criando os Bancos de Emissão, foi denominada de “encilhamento”. Essa medida política adotada pelo ministro da fazenda Rui Barbosa tinha o objetivo principal de facilitar o crédito e incentivar as atividades industriais. Porém, tal incentivo se tornou a oportunidade para especuladores fato que acarretou no nascimento da crise do encilhamento. Como consequência, ocorreu a desorganização das finanças públicas, haja vista que a quantidade de dinheiro emitida não correspondia ao lastro em outro do Banco Central (CROCE, Marcus Antônio. *A Contabilidade como fiel da balança na história econômica regional brasileira: o processo de falência do Banco Territorial e Mercantil de Minas na crise do encilhamento*. Revista de História Econômica & Economia Regional Aplicada. Vol. 6n, nº 11, jul-dez, p: 65- 87, 2011.

<sup>228</sup> “A Estrada de Ferro para Diamantina: Dados Históricos”. *Via Lactea* [Diamantina], maio de 1914, p: 02.

<sup>229</sup> Relatório Indústrias, Viação e Obras Públicas, 1897, p: 377.

região, com destino a Pirapora, mais ao norte do território mineiro, visando chegar ao leito do rio São Francisco.<sup>230</sup>

O banqueiro que financiava a concessão Peçanha-Araxá decretou falência e, assim, a construção da referida linha se viu totalmente paralisada. A EFPA não estabelecia seus trilhos e seu traçado foi entendido como desvantajoso. Ele ligaria duas cidades de pequeno porte, com uma distância considerável de quase 994 quilômetros e, além disso, situadas em regiões fracamente povoadas e pouco desenvolvidas no interior de Minas Gerais.<sup>231</sup>

Em 1900, na tentativa de retomar as obras da EFPA, o engenheiro Luiz Matheus Maylasky (1838-1906) então Visconde de Sapucaí, e seu genro, também engenheiro, Pedro da Cunha Nolasco (1865-1935), diretor da referida estrada, conseguiram os recursos necessários junto aos banqueiros Ten Haven & Von Essen, de Amsterdam<sup>232</sup>, além do apoio do Banco Construtor do Brasil.<sup>233</sup> Contudo os banqueiros impuseram uma condição: que o traçado que ligaria Peçanha a Araxá fosse alterado, pois não havia justificativa razoável do ponto de vista econômico para sua construção.

Acatando essa exigência, Nolasco adquiriu a concessão do decreto nº. 574 de 12 de 1890, correspondente ao trecho Vitória-Peçanha. Essa linha já estava com os trabalhos iniciados a partir da cidade de Vitória, a opção de Nolasco por ela se deu em detrimento à concessão que se referia a Peçanha-Araxá. O fim da EFPA é elucidativo do modo pelo qual os interesses industriais colidiam com os interesses políticos e que a existência ou inexistência de caminhos está atrelada claramente ao potencial econômico das regiões.<sup>234</sup>

Nesse sentido, temos um conflito entre os interesses econômicos e o objetivo republicano de integrar regiões distantes, isoladas, ou seja, com as características que os concessionários do traçado Peçanha-Araxá entenderam como obstáculos. Nas considerações de Max Vasconcellos, contemporâneo às empreitadas ferroviárias da Primeira República,

Linha de ferro não é linha da Light, que só se constrói onde há ruas, casas e passageiros que paguem à dita cuja Light. Linha de ferro, no Brasil é condição precípua para a entrada da civilização no riquíssimo e vasto território sertanejo, habitado por esparsos núcleos de população inculta, mais

---

<sup>230</sup> Aponta o relatório de Murtinho que se os trabalhos fossem iniciados em Curvelo, ponto do traçado nas direções leste e oeste, além de tornar possível a construção da EFPA permitiria que a Estrada Central do Brasil obtivesse “vantagens imediatas da construção da estrada Peçanha ao Araxá”(IBIDEM, p:377).

<sup>231</sup> PIMENTA, Dermeval, *Estrada Vitória a Minas e o minério de Ferro*. Instituto de Engenharia, São Paulo, 1950, p: 50.

<sup>232</sup> Cf.: DELAGE, Raquel Gotardelo Audebert. *Estrada de Ferro Vitória a Minas: Conversas de Beira de Linha*. [dissertação]Universidade Presbiteriana Mackenzie, São Paulo, 2011.; PIMENTA, *Estrada Vitória a Minas, op. cit.* & ARARIPE, Delecarliense de Alencar, *História da Estrada de Ferro Vitória-Minas*. Rio de Janeiro: Companhia Vale do Rio Doce. Coleção Rio Doce, 1954.

<sup>233</sup> ARARIPE, *História da Estrada, op. cit.*, p: 50.

<sup>234</sup> CAMPOS, *Caminhos da História, op. cit.*

que ansiosa e acolhedoramente esperam ouvir o silvo da locomotiva, sinal certo e infalível da aproximação do progresso.<sup>235</sup>

Os âmbitos públicos e privados, bem como a produção de conhecimento sobre o território e potencialidades das regiões brasileiras, eram questões que chamavam a atenção tanto do Estado, quanto de empresários interessados em investimentos futuros. O desafio, portanto, consistiria em conciliar os objetivos estatais de longo prazo com os interesses econômicos em geral de curto e médios prazos.

A Companhia Peçanha-Araxá não vingou e suas linhas foram reorganizadas e assim, deu-se a origem Estrada de Ferro Vitória a Minas (EFVM).<sup>236</sup> A nova ferrovia partiria do porto de Vitória, passaria por Peçanha e terminaria em Diamantina, no Norte de Minas Gerais. Para tal, a atuação do nortista Francisco Sá (1862-1936), relator do orçamento do Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas, foi fundamental.<sup>237</sup>

Francisco Sá ocupou diversos cargos públicos, dentre os quais destacamos: deputado geral (Ceará -1889); deputado federal (Ceará – 1897-1905); senador (Ceará 1906-1909); ministro da Viação e Obras Públicas (1909-1910 e 1922-1926). Nascido na região norte mineira, em Grão-Mogol, em sua juventude, foi aluno do Seminário Episcopal de Diamantina e também teve uma atuação destacada nos debates políticos da cidade, exemplo disso, foi sua participação na fundação do periódico republicano *A Idea Nova*.<sup>238</sup>

Pedidos de socorros públicos direcionados ao ilustre político eram recorrentes em telegramas e periódicos diamantinenses. Por exemplo, em 1895, a Câmara Municipal, por meio de seu jornal oficial, na edição de 19 de outubro de *O Municipio*, solicitava a Francisco Sá que tomasse providências acerca da desanimadora situação em que a cidade se achava. A Diamantina, “sede de um município rico e opulento se achava longe dos novos meios de transportes, tal aspecto lhe conferia a condição de inferioridade”. Portanto, a manifestação do patriotismo de Sá se daria à medida que o mesmo pudesse concorrer para o bem de sua terra.<sup>239</sup>

---

<sup>235</sup> VASCONCELLOS, Max. *Vias Brasileiras de Comunicação*. 3 ed. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1928, p:10.

<sup>236</sup> A Companhia também era reconhecida pelo nome Estrada de Ferro Vitória a Diamantina (EFVD), nomenclatura recorrente nos relatórios analisados.

<sup>237</sup> Neto de Josefino Vieira Machado (barão de Guaicuí), destacado político diamantinense, Francisco Sá foi escolhido relator do orçamento do Ministério de Viação e Obras Públicas (MIVOP), correspondente ao primeiro ano do governo Rodrigues Alves (1902-1906).

<sup>238</sup> Francisco Sá, Disponível em: <http://cpdoc.fgv.br/sites/default/files/verbetes/primeira-republica/S%C3%81.%20Francisco.pdf>. Acesso em: 24/05/2017.

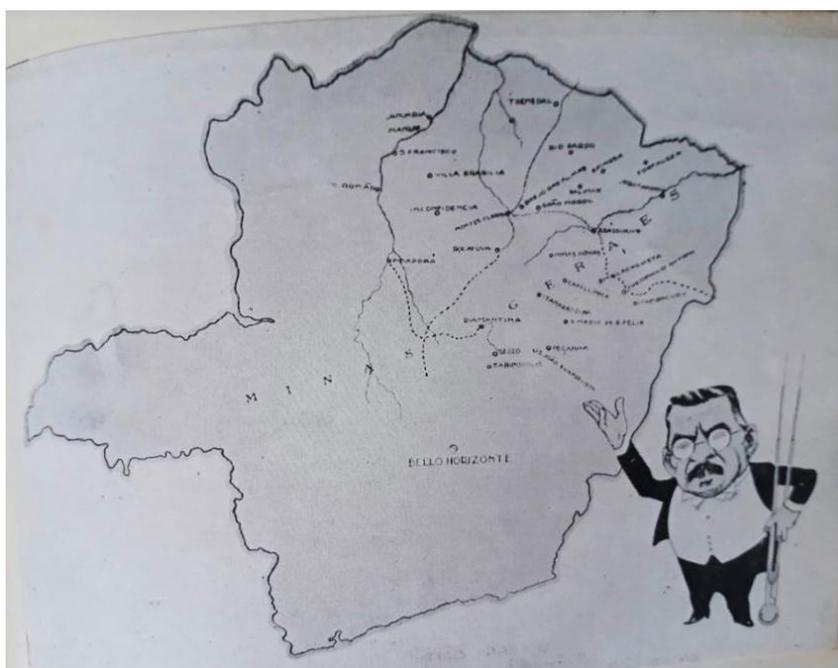
<sup>239</sup> “Cidadão Ministro, Conterrâneo e Amigo”. *O Municipio* [Diamantina], 19 de outubro, 1895, p: 01.

Em biografia publicada em 1938, observamos alguns relatos acerca dos trabalhos realizados por Sá no cargo de engenheiro fiscal da Estrada de ferro Minas e Rio, situada no território sul mineiro. A origem nortista, somada a experiência adquirida na ferrovia Minas e Rio, foi importante na defesa dos interesses regionais, haja vista que:

Ele, que viera do povo, que, na terra longínqua do garimpo, sentira, desde cedo, as necessidades da gente montanhesa e suporta, com ela, a mesma vida dura dos lares humildes e paupérrimos, podia bem compreender, e bem compreendia, quais eram os austeros deveres dos governos e dos representantes desta nação.<sup>240</sup>

Em consonância com as aspirações do povo mineiro, a esse nortista, foi atribuída a construção de importantes “linhas férreas que penetraram o âmago da terra norte-mineira, dando-lhes o ar de progresso: Montes Claros, Diamantina e Teófilo Otoni a Araçuaí”.<sup>241</sup> Sobre esse aspecto, nos chama atenção uma caricatura, datada do ano de 1926. Ela é elucidativa da contribuição do referido personagem na manutenção, prolongamento e construção de ferrovias na região.

**FIGURA 03: Caricatura Francisco Sá, 1926.**



**FONTE:** SÁ, Carlos *et al.*, *op. cit.*, s/p.

Na imagem, contemplamos o vasto território de Minas, ao lado direito, a figura de Francisco Sá segurando um compasso, instrumento importante para traçar circunferências, segmento de retas, verificação de ângulos, enfim, útil para estudos e definição de traçados. No mapa, especialmente a região norte mineira é cortada por ferrovias. A atuação de Francisco

<sup>240</sup> SÁ, Carlos *et al.* *Francisco Sá: Reminiscencias Biograficas*. Revista dos Tribunaes, São Paulo, 1938, p: 158.

<sup>241</sup> *IBIDEM*, p: 244.

Sá pode ser entendida como parte de uma rede de comunicações desenhada para o Norte de Minas Gerais que poderia ser resultado da troca de favores e compromissos entre lideranças políticas e seus respectivos locais de origem. Outras questões estavam postas na montagem dessa malha ferroviária: o projeto de construção de uma nação e a necessidade de regiões periféricas, como o norte mineiro, de se verem incluídas nesse processo; a resolução de divergências dentro do próprio território mineiro, bem como relações de reciprocidade e compromisso de lideranças políticas e suas regiões de origem.<sup>242</sup>

Francisco Sá, com o auxílio de outros deputados mineiros, por intermédio da lei nº 834 de dezembro de 1901, pôde influenciar na decisão do governo de transferir as garantias de juros da antiga linha EFPA para Diamantina. A edição de 12 de dezembro de 1901 do jornal *O Municipio*, noticiou esse processo:

A comissão de Orçamento da Câmara Federal aprovou a emenda do nosso ilustre conterrâneo dr. Francisco Sá, concedendo garantia de juros em ouro para a construção da Estrada de Ferro Vitória à Minas, com a condição da estrada vir até a cidade. Costa que foi levantado um capital de 40 milhões de francos.<sup>243</sup>

Desse modo, o traçado delineado até a cidade de Diamantina não foi uma escolha aleatória. Foi marcado por questões técnicas, econômicas e, sobretudo, políticas. Em virtude da referida autorização, foi extinta a linha Peçanha-Araxá e celebrado o contrato em fevereiro de 1902, que autorizava as modificações e a fusão das concessões referentes à Vitória-Peçanha e Peçanha-Diamantina, por meio do decreto nº 4.377. Mantendo os prazos e garantias em juros do traçado anterior, Peçanha-Araxá.

Artigo único. É confirmada a Companhia Estrada de Ferro de Vitória à Minas a concessão feita pelo decreto n. 1.082, de 28 de novembro de 1890, pelas cláusulas que com este baixam assinadas pelo Ministro de Estado da Indústria, Viação e Obras Publicas, substituído, porém, o traçado já aprovado da Estrada de Ferro de Peçanha ao Araxá por outro que, partindo da cidade da Vitória, Estado do Espírito Santo, passe por Peçanha e termine em Diamantina, no de Minas Gerais; ficando por esta forma extinta a concessão dada pelo de n. 574, de 12 de julho do mesmo ano.

Capital Federal, 1 de fevereiro de 1902, 14º da República.  
M. Ferraz de Campos Salles.<sup>244</sup>

---

<sup>242</sup> Victor Nunes Leal, ao examinar a vida política dos municípios interioranos brasileiros, nos apresenta um complexo fenômeno político de compromissos, troca de favores entre o poder público e senhores locais (LEAL, *Coronelismo, enxada e voto*, op. cit, p: 43).

<sup>243</sup> *O Municipio* [Diamantina], 12 de dezembro, 1901, p: 02.

<sup>244</sup> BRASIL. Decreto nº 4.337, de 1º de Fevereiro de 1902. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1900-1909/decreto-4337-1-fevereiro-1902-527419-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em: 25/08/2017.

Criada a Companhia Vitória a Minas, em 05 de Agosto de 1902, foram iniciados os estudos visando alcançar o território diamantinense. Os estudos estiveram a cargo do engenheiro Emílio Schnoor (1855-1923). Na presidência da nova Companhia estava o engenheiro João Teixeira Soares (1848-1927) e entre os diretores Pedro Nolasco.

### **2.3 Estrada de Ferro Vitória a Minas**

A partir do Espírito Santo, no ano de 1903, foram iniciadas as obras da EFVM. O Objetivo era ligar o canal de Vitória (popularmente conhecido como Baía), às águas do rio Doce em Minas Gerais. A partir da margem esquerda do rio, seguindo condições técnicas consideradas mais econômicas, o objetivo era alcançar a cidade de Diamantina, na Serra do Espinhaço, Norte de Minas Gerais. A imprensa diamantinense divulgou amplamente todos os aspectos envolvidos na construção da estrada de ferro:

Uma boa parte da imprensa mineira tem acolhido com inequívocas mostras de entusiasmo a notícia de ter-se dado princípio formal na construção de uma via férrea que partindo da capital do Espírito Santo, virá terminar em Diamantina.

A notícia é verdade, não o negamos; o que pomos em dúvida é o andamento das obras com a precisa regularidade, de modo a nos convencer que em dado prazo possamos aflagar a esperança de um dia ouvirmos aqui o silvo da primeira locomotiva, dizendo-nos, na sua voz aguda e estridente: - Vinde ao meu encontro, festivos e alegres; trouxe-me flores e coroas de louro, para com elas me coroades, porque eu sou a vida, a animação e o progresso dos povos civilizados e trabalhadores.<sup>245</sup>

Na citação acima, é evidente o receio de que o projeto da EFVM não se concretizasse. A insegurança era a única certeza apontada pelo jornal. Esse é um aspecto presente na história ferroviária brasileira, que testemunhou traçados serem alterados a depender de suas respectivas potencialidades futuras, conjunturas políticas e interesses presentes. Ainda tratando sobre o desmantelamento de projetos anteriores, continuou o jornal:

De uma feita, há dez ou doze anos passados, uma estrada de ferro para Diamantina chegou a revestir todas as aparências de verdade; a cidade encheu-se de engenheiros; as terras devolutas e os prédios suburbanos da parte alta da cidade, subiram de preço, e não foram poucos os que compraram lotes e lotes de terrenos pelos lados do rego público e Pedra Grande. Foram Feitos estudos de locação, que ainda hoje subsistem, e para que subisse de ponto a crença ou ingenuidade do povo, bateram-se estacas nas vizinhanças da rua da Glória, como lugar mais apropriado à estação terminal.<sup>246</sup>

---

<sup>245</sup> “Estrada de Ferro: Espírito Santo e Minas”. *A Estrela Pollar* [Diamantina], 10 de março, 1903, p: 03.

<sup>246</sup> *IBIDEM*, p: 03.

Com o passar do tempo, “os engenheiros arrumaram as malas”, os imóveis se desvalorizaram e o mato cresceu a ponto de cobrir as estacas e balizas colocadas no local da futura estação. Assim, o tom otimista, que viemos destacando até agora, no que se refere ao ensejo regional por vias férreas, não representava uma voz uníssona. Portanto, havia certa desconfiança de que a EFVM, para Diamantina, seria mais uma promessa, talvez, apenas mais uma “artimanha política”, pois “de tempos em tempos”, em especial, “em certos períodos da vida política nacional”, continua o periódico, ecoaria em Diamantina notícias semelhantes.<sup>247</sup>

No relatório referente ao ano 1903 da recém-criada Companhia, observamos alguns telegramas trocados na ocasião da inauguração dos trabalhos de construção da Estrada de Ferro Vitória à Diamantina, dos quais destacamos dois:

Dr. Moniz Freire – Vitória. Congratulo-me com V. Ex. e com o Estado do Espírito Santo, que dignamente preside, pelo início do trabalho de construção da Estrada Ferro de Vitória à Diamantina, que representa o grande fator do progresso dos dois Estados, ligados já pela contiguidade de território, comunhão de interesse e identidade de sentimentos.  
Afetuosas saudações. – Francisco Salles.

Dr. Francisco Salles Presidente de Minas – Belo Horizonte. Aceito com viva emoção as afetuosas congratulações que V. Ex. me dirigiu, e cordialmente retribuo-as, saudando o ilustre Presidente do Estado pelo auspicioso início de um empreendimento, cuja final realização virá concorrer poderosamente para o engrandecimento dos nossos dois Estados, que já irmanados por tantos laços de estima vêm seus interesses cada vez mais se confundirem.  
Moniz Freire, Presidente do Estado do Espírito Santo.<sup>248</sup>

Interessava a Minas Gerais e Espírito Santo a construção do referido ramal, haja vista que suas fronteiras eram marcadas por intensos conflitos, seja com indígenas ou até mesmo por questões políticas e de interesses locais. De acordo com Raquel Gotardelo Audebert Delage, o governo do Espírito Santo entendia a ferrovia como um elemento propulsor do desenvolvimento de sua região norte. Ao passo que Minas teria, finalmente, uma saída para o mar para o escoamento de seus produtos.<sup>249</sup> Porém, as estradas de ferro não possuíam caráter apenas comercial. Exemplo disso é o fato de que a Companhia seria obrigada a transportar gratuitamente quando requisitado:

- Colonos e imigrantes, suas bagagens, ferramentas, utensílios e instrumentos para arado;
- Sementes e plantas enviadas pelo Governo ou pelos governadores dos Estados para serem gratuitamente distribuídas pelos lavradores;
- As malas do correio e seus condutores, pessoal encarregado por parte do Governo pelo serviço das linhas telegráficas, bem como seu respectivo material.

---

<sup>247</sup> *IBIDEM*, p:3.

<sup>248</sup> EFVM, 1903, [s.p.](anexo 10).

<sup>249</sup> DELAGE, *Estrada de Ferro Vitória a Minas, op. cit.*, p: 16.

- Qualquer soma de dinheiro pertencente ao Tesouro Nacional ou do Estado – sendo este tipo de transporte efetuado em carro especial para este fim.

Seriam transportados com abatimento de 50% do valor integral da tarifa:

- Autoridades, escoltas policiais;
- Munição de guerra e qualquer número de soldados do exército ou da guarda nacional ou polícia com seus oficiais;
- Todos os gêneros, de qualquer natureza que sejam, pelo Governo ou pelo governador do Estado, enviados para atender aos socorros públicos exigidos pela seca, inundação, peste, guerra ou outra calamidade pública.<sup>250</sup>

Assim, pelas exigências acima, podemos observar um projeto ideológico e estratégico do Governo Federal visando garantir sua penetração nos mais longínquos rincões do país.

Regiões mineiras e capixabas disputavam quais seriam os melhores locais que a ferrovia poderia servir. Alguns municípios reivindicavam os trilhos alegando o expressivo número de sua população, bem como os produtos para comercialização. Exemplo disso foram os apontamentos, apresentados nos primeiros estudos da EFVM, realizados pelos engenheiros Paula Guimarães e Emilio Schnoor quanto ao município do Pau Gigante e Santa Tereza. Os dois municípios alegavam ser mais vantajosos para serem locais por onde a estrada passaria. Prevaleceu o município de Pau Gigante, pois através dele a EFVM poderia chegar a 230 metros de altitude e logo atingir o leito do rio Doce, ao passo que por Santa Tereza a altitude aproximada seria de 700 metros. Esse aspecto evidencia que, tecnicamente, objetivo primeiro era tornar a linha menos sinuosa a fim de reduzir gastos, o que nos aponta o quanto esses empreendimentos poderiam ser onerosos.<sup>251</sup>

Já nos primeiros anos de construção, entre os 21km e 23km, a direção e trabalhadores da EFVM tiveram um prelúdio de como seria dramático o avanço dos trilhos sobre a densa região da Mata Atlântica: impaludismo, febres palustres, vários nomes para uma mesma enfermidade: a malária. Essa doença, desde o primeiro ano de construção, caminhou *pari passu* com o avanço da ferrovia e, por muitas vezes, foi o argumento para justificar os atrasos nos prazos.

Mesmo com as febres flagelando e afastando trabalhadores, o primeiro trecho da ferrovia que ligava as estações de Cariacica e Alfredo Maia, às margens da baía de Vitória, foi inaugurado aos 13 de maio de 1904.<sup>252</sup> A doença dificultava o recrutamento do pessoal para o

---

<sup>250</sup> EFVM, 1903, p:01.

<sup>251</sup> EFVM, 1903, p: 12.

<sup>252</sup> LIRA, Joseli Ferreira. *Vitória a Minas: análise do discurso jornalístico sobre o único trem de passageiros cotidiano no Brasil*. [dissertação], Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2009, p: 05.

trabalho. Uma das alternativas encontradas para solucionar a defasagem na mão-de-obra foi oferecer vencimentos maiores para atrair os trabalhadores e tornar o serviço mais regular.<sup>253</sup>

Em 1905, pela primeira vez, foram apontadas nos relatórios de construção queixas referentes aos gastos para combater a doença e cuidar dos doentes. Os custos foram considerados “extraordinários”. As febres palustres, tal qual como a adjetivação indica, eram entendidas como resultado da decomposição das matas ao longo dos trechos de construção da estrada. Havia a crença de que a “derrubada das matas com antecedência” permitiria o espraiamento da luz solar e, como consequência, contribuiria para que “as febres se dissipassem”.<sup>254</sup> Não nos compete, nesta dissertação, discutir a dicotomia *verdade-erro* nas concepções médicas que orientaram as soluções encontradas para diminuir os acometidos por moléstias enquanto trabalhavam para a EFVM.<sup>255</sup> Porém, por certo, essa perspectiva esteve essencialmente ligada a teorias miasmáticas. E nos aponta como a derrubada das matas, ou seja, sua “conquista e colonização” esteve associada à ideia de salubridade bem como de civilização, uma vez que a EFVM evocava, em seus relatórios, o seu caráter civilizatório apontando que as doenças que acometiam os trabalhadores eram o preço a ser pago, pois eles eram os primeiros a desbravar um espaço antes inóspito.<sup>256</sup>

Do lado mineiro, as condições dos terrenos e os embates com alguns grupos indígenas reforçavam, em alguma medida, as conexões do advento ferroviário com a civilização do litoral. A primeira cidade mineira atravessada pela EFVM foi Natividade, em 1907. Marcando a presença e resistência indígena naquele lugar, sobretudo, do grupo *botocudos*. O nome da referida cidade foi alterado para Aimorés.<sup>257</sup> O mapa a seguir apresenta o traçado da EFVM para o ano de 1903.

---

<sup>253</sup> De acordo com o relatório de construção referente ao ano de 1904, no trecho compreendido entre os quilômetros 21 e 23 ocorreu o desenvolvimento de uma grande epidemia de febres palustres. Como consequência, o empreiteiro teve de remover a habitação dos operários para um lugar mais salubre, onde os mesmos eram transportados diariamente para o trabalho. O relatório apontou que nesse quadro, houve um Consul que chegou a aconselhar os trabalhadores que abandonassem os serviços. Assim, segundo a Companhia, ocorreu o afastamento de operários, tendo como consequência que haver um aumento nos salários a fim de atrair mais pessoal efetivo (EFVM, 1904, p: 05).

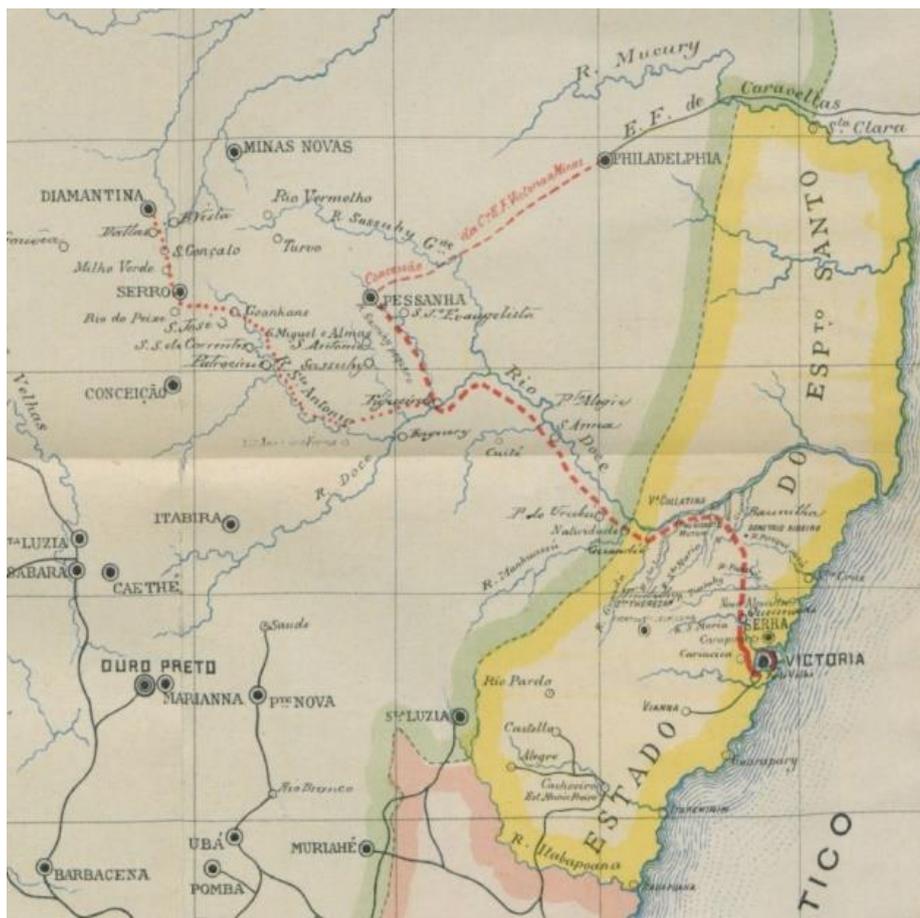
<sup>254</sup> EFVM, 1911 p.01.

<sup>255</sup> Essa perspectiva que considera o passado em seus próprios termos no que tange a área do conhecimento médico pode ser observada na obra de Benchimol (BENCHIMOL, Jaime Larry. *Dos micróbios aos mosquitos: febre amarela e a revolução pasteuriana no Brasil*. Rio de Janeiro: Editora FIOCRUZ/Editora UFRJ, 1999).

<sup>256</sup> EFVM, 1908, p: 05.

<sup>257</sup> Delage aponta o grupo indígena conhecido como botocudo como um dos mais hostis e de grande resistência ao processo de construção da ferrovia, haja vista que seu território passava por transformações consideráveis na medida em que a ferrovia avançava (DELAGE, *Estrada de Ferro Vitória a Minas, op. cit.*, p:22).

**MAPA 05:** Detalhe do traçado da Estrada de Ferro Vitória a Minas.



**FONTE:** EFVM, 1903 (Anexo).

A Companhia tinha interesses ambiciosos: a perspectiva era criar uma rede regional de comunicações. Minas, a partir da EFVM, teria acesso ao litoral do Espírito Santo e, posteriormente, ligaria a cidade Peçanha a Teófilo Ottoni (Filadélfia) e esta, por sua vez, a Estrada de Ferro de Caravellas, no litoral da Bahia. A estrada Central do Brasil, que já estava em território mineiro, visando alcançar as margens do Rio São Francisco, poderia ser também um possível entroncamento com a Vitória-Minas.

Pedro Nolasco, ao obter a concessão da linha de Teófilo Ottoni-Peçanha, iniciou estudos a fim de construir uma estrada que, partindo das mediações da atual cidade de Governador Valadares, nas margens do rio Doce, percorresse o nordeste de Minas Gerais a fim de alcançar a cidade de Conquista, em território baiano, entroncando-se à Estrada de ferro Nazaré.<sup>258</sup>

Esses ambiciosos projetos estavam em discussão na cidade de Diamantina. Observamos isso ao perceber, por exemplo, que em 1902, quando foi autorizada a concessão

<sup>258</sup> Fundada em 1875 com o nome de *Tram Road de Nazareth* teve o nome alterado em 1906 para Estrada de Ferro Nazaré (EFN) e partia da cidade de Nazaré, Recôncavo Baiano, em direção ao Sudoeste do estado da Bahia alcançando a cidade de Jequié. Fonte: [www.estacoesferroviarias.com.br/ba\\_ilheus/nazare.htm](http://www.estacoesferroviarias.com.br/ba_ilheus/nazare.htm). Acesso em: 04/04/2017.

do trajeto antigo de Peçanha – Araxá a favor de Diamantina, deputados mineiros, como Carlos Honório Benedito Otoni (1846-1919), já se mobilizavam para que a cidade fosse servida também pela Central do Brasil, via férrea que, dentre outros benefícios, ligaria aquele sertão ao Rio de Janeiro.

Carlos Otoni iniciou a vida pública em 1869, quando foi nomeado promotor público na cidade de Minas Novas e, posteriormente, juiz municipal em Diamantina. Além destes cargos, atuou também como presidente da província do Ceará (1884-1885) e deputado federal por Minas Gerais (1900-1905).<sup>259</sup> Enquanto deputado mineiro, ciente da aproximação da Central do Brasil, por meio da cidade de Curvelo, empreendeu esforços para que a cidade de Diamantina fosse também contemplada pelos trilhos da Central. O objetivo era transformar a cidade em um cruzamento de duas importantes ferrovias e, mais, garantir posição da mesma enquanto um empório comercial na região.

A Central visava chegar às margens do rio São Francisco, no norte mineiro. Em junho de 1904, foi inaugurada a estação de Curvelo e a do seu distrito, Currealinho, em 1905.<sup>260</sup> Nessa conjuntura, Diamantina se via cada vez mais próxima dos trilhos do progresso, seja pela EFVM ou pela Central do Brasil.

A atuação de Carlos Otoni merece destaque. O deputado, em vigorosos discursos, apresentou o norte mineiro como uma rica terra e, tratou sobretudo, da conquista de sua natureza com o auxílio de vias férreas. Em 1904 discursava:

A câmara conhece a vasta, rica e populosa região de Minas.  
A Diamantina é o centro de convergência daquela zona, pode-se dizer a capital do norte.  
É uma cidade das mais prósperas e adiantadas.  
Seu município possui estabelecimentos de instrução de primeira ordem: um ginásio, escola normal, seminário, escola em todos os distritos.  
Nesse existem lavras riquíssimas de diamantina, ferro, de todos os metais.  
Há também muitas fábricas de tecidos, de ferro, lapidação de diamantes (...).  
(...) E a Diamantina é o grande vestíbulo dessa vasta, rica e importante região que só precisa, para completa grandeza, que lhe concedam alguns quilômetros de estradas de ferro.  
Não criminamos, pedimos.<sup>261</sup>

Segundo Otoni, com o advento da ferrovia, o Norte de Minas passaria por uma transformação radical, pois a partir da cidade de Diamantina outras seriam beneficiadas como: Serro, Guanhanes, Peçanha, Teófilo Otoni, Araçuaí, Minas Novas, Bocaíuva e Montes Claros.

---

<sup>259</sup> Carlos Honório Benedito Otoni, disponível em: <http://cpdoc.fgv.br/sites/default/files/verbetes/primeira-republica/OTONI,%20Carlos%20Hon%C3%B3rio%20Benedito.pdf>. Acesso em 26/08/2017.

<sup>260</sup> *Antiga Estação Ferroviária*. Dossiê de tombamento. Curvelo, 2002.

<sup>261</sup> “Orçamento da Viação”. *O Jequitinhonha* [Diamantina], 17 de novembro, 1904, p: 02.

Todas as referidas localidades compartilhavam também de uma vasta riqueza a ser explorada. Portanto, o projeto de entroncar Diamantina a duas importantes ferrovias não era de cunho municipal, afirmava Carlos Otoni. Ao contrário, era um projeto que beneficiaria toda uma região, a qual contava com uma “população densa, forte e afeita ao trabalho e nunca inferior a dois milhões de habitantes”.<sup>262</sup>

Além de escoadores da riqueza regional, os trilhos eram percebidos como pontes para a civilização. A previsão apresentada pela diretoria da EFVM para que seus trilhos tocassem o território diamantino era de 5 anos, ou seja, 1911. Com os trilhos da Central cada vez mais próximos de Curvelo, mais veementes eram também as manifestações diamantinenses para que os mesmos se encontrassem na sede da cidade.

Nas condições levemente descritas – exatas, verdadeiras, verificamos a luz dos mapas, das nossas estáticas, dos estudos dos profissionais, seria um erro imperdoável, se atravessando a Estrada de Ferro Central do Brasil o rico Município de Diamantina, a menos de uma centena de quilômetros da importante sede, não fosse aproveitado o momento para a ligação necessária. Ligar a estrada de ferro Central a Diamantina é prendê-la a grande artéria Vitória a Diamantina, juntando num amplexo duas redes de linhas comerciais e estratégicas, separadas apenas por dezenas de quilômetros. As duas grandes redes são vias de penetração, abrindo passos ao comércio, a indústria, as nossas imensas jazidas de ferro, de ouro, diamantes, de todos os metais, incrementando a colonização, o aproveitamento das matas, o povoamento do território. Ligá-las é abrir campo as estradas vicinais, valorizar as terras, fazer navegáveis nossos rios interiores, tornar fácil a introdução de máquinas para a lavoura, as indústrias fabris, a exploração extrativa.<sup>263</sup>

Ser a capital do norte era um dos principais objetivos das elites diamantinenses. A glória do período minerador e o peso de suas instituições políticas desde o período colonial faziam com que as elites diamantinenses lutassem para firmarem a cidade como um importante centro econômico na região.<sup>264</sup> O contato direto com a capital federal, por meio da Central do Brasil, seria a alternativa para que esse ideal fosse concretizado. Haja vista que,

Minas não é uma enjeitada dos poderes públicos, privada dos favores da comunhão.  
Não pode ser deixada aos seus recursos, lutando contra a distância, ou quase encerrada em muralhas chinesas.  
O Norte de Minas vale a proteção que solicita da orientação do governo e do patriotismo da Câmara.  
Tais são os fundamentos da emenda por mim subscrita e outros distintos colegas.  
Carlos Ottoni.<sup>265</sup>

---

<sup>262</sup> *IBIDEM*, p: 02.

<sup>263</sup> “Orçamento da Viação”. *O Jequitinhonha* [Diamantina], 17 de novembro, 1904, p: 02.

<sup>264</sup> SOUZA, *Cidade: momentos e processos, op. cit.*, & FERNANDES, *O Turíbulo e a Chaminé, op. cit.*

<sup>265</sup> “Orçamento da Viação”. *O Jequitinhonha* [Diamantina], 17 de novembro, 1904, p: 02.

Nessa conjuntura, logo a proposta de Carlos Otoni passou a fazer parte da lei orçamentária. O entroncamento de Diamantina com a Central também interessava a EFVM. Podemos observar isso na reprodução de uma carta direcionada de Francisco Sá a Carlos Otoni, a qual foi apresentada na edição de 30 de novembro de 1905 de o *A Estrella Polar*, qual seja:

Meu Caro Dr. Carlos

Vou dar-lhe uma notícia que lhe será de certo agradável, pois exprime a vitória do seu infatigável esforço pelo progresso da nossa querida Diamantina.

A Companhia Vitória à Minas está trabalhando com grande empenho para que a Central, ataque, desde já a construção do prolongamento de Curalinho à Diamantina comprometendo-se aquela companhia a imprimir o maior impulso aos trabalhos de sua linha, para vir a entroncar na Central<sup>266</sup>.

O contato direto com a capital federal representaria de fato a chegada da civilização pelo papel do Rio de Janeiro como uma vitrine do moderno, inspiradora de muitas cidades brasileiras.<sup>267</sup>

## 2.4 O Serviço Geológico e Mineralógico do Brasil

A expectativa de ter em Diamantina o encontro de duas importantes ferrovias foi frustrada. Em 1908, quando a EFVM estava com a ponta dos trilhos<sup>268</sup> no quilômetro 313, na estação da cidade de Cachoeirinha, à direita do Rio Doce, os concessionários da empresa consideraram alterar o traçado da via férrea. Agora ela deveria atingir a região ferrífera de Itabira e não mais a zona de Diamantina. Essa mudança foi orientada a partir de estudos do Serviço Geológico e Mineralógico do Brasil (SGMB)<sup>269</sup>

O SGMB foi criado pelo decreto nº 6.323 de 10 de Janeiro de 1907, e estava vinculado ao Ministério da Agricultura e Obras Públicas.<sup>270</sup> Dentre suas principais funções destacavam-se realizar estudos científicos sobre a estrutura geológica, mineralógica e de recursos minerais

---

<sup>266</sup> *A Estrella Pollar* [Diamantina], 30 de novembro, 1905, p: 04.

<sup>267</sup> GOODWIN JR, *Cidade de Papel*, op. cit, p: 45.

<sup>268</sup> De acordo com Helena Guimarães Campos (2012), “ponta de trilho”, é uma expressão ferroviária que indica o ponto extremo de uma determinada linha férrea (CAMPOS, Helena Guimarães. *Caminhos da história*, op. cit., p: 111).

<sup>269</sup> PIMENTA, *A Estrada de Ferro Vitória a Minas*, op. cit., p: 07.

<sup>270</sup> FIGUEIRÔA, Silvia Fernanda de Mendonça. *As ciências geológicas no Brasil: uma história social e institucional, 1875-1934*. Editora Hucitec, 1997.

do país, além disso, a SGMB também era conferida a missão de propagar sistematicamente tais recursos.<sup>271</sup> Seu primeiro diretor foi estadunidense Orville Derby (1851-1915).<sup>272</sup>

De acordo com Arno Luís Bertoldo, o mapeamento geológico constitui-se como o reconhecimento do subsolo de uma determinada área a fim de obterem-se informações necessárias para o aproveitamento de recursos minerais, energéticos, hídricos, bem como a prevenção de catástrofes e proteção do meio ambiente.<sup>273</sup> Em 1907, o SGMB destacou um pequeno grupo de engenheiros de minas, os quais estiveram sob o encargo do Dr. Luiz Gonzaga de Campos. Esse grupo deveria estudar as condições geológicas e econômicas das jazidas de ferro na região central do Estado de Minas.<sup>274</sup>

José Murilo de Carvalho, ao estudar a Escola de Minas de Ouro Preto, fundada em 1876, aponta que esta instituição dedicou-se exclusivamente ao ensino e, pela prática de seus anos iniciais, a EMOP pode ser considerada uma instituição fundamental no processo de implantação da geologia, mineralogia, metalurgia e desenvolvimento tecnológico no Brasil.<sup>275</sup> No entanto, o autor enfatiza também as dificuldades desta instituição em recrutar alunos, bem como de empregá-los. Essa conjuntura se altera a partir da criação do SGMB, haja vista que um número considerável de ex-alunos da EMOP compôs o quadro de empregados.<sup>276</sup>

O SGMB logo se tornou uma importante instituição de pesquisa que produziu numerosos estudos sobre o território nacional e formações de subsolo.<sup>277</sup> Silvia Figueirôa também aponta a importância dessa instituição acrescentando que a mesma desempenhou função de assessora do governo federal, chegando até mesmo a organizar pequenas coleções de minerais para presentear representantes de outras nações.<sup>278</sup> Sua primeira tarefa significativa foi o estudo de jazidas ferríferas de Minas Gerais. Como um dos resultados da

---

<sup>271</sup> *IBIDEM.*

<sup>272</sup> Derby viveu 40 dos seus 64 anos no Brasil. Realizou trabalhos em muitas áreas do conhecimento, destacando-se nas publicações sobre Paleontologia brasileira e minérios, como ferro, ouro, diamante e magnésios (PIRES, Fernando Roberto Mendes & CABRAL, Alexandre Rafael. *Estudos de Orville Derby sobre os depósitos manganésíferos do Brasil: Edição comemorativa dos 150 anos de nascimento do cientista*. Rem: Revista Escola de Minas, v. 54, n. 3, p. 205-209, 2001.

<sup>273</sup> BERTOLDO, Arno Luís. *Avaliação das atividades de levantamento geológico e dos Serviços nacionais: uma abordagem comparativa internacional*. [tese] Campinas: Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Geociências, 2000, p: 01.

<sup>274</sup> PIMENTA, A *Estrada de Ferro Vitória a Minas*, *op. cit.*, p: 07.

<sup>275</sup> CARVALHO, José Murilo d., *A Escola de Minas de Ouro Preto*, p: 21.

<sup>276</sup> De acordo com Silvia Figueirôa a Escola de Minas de Ouro Preto alimentou, quase com exclusividade, os quadros técnicos do SGMB (FIGUEIRÔA, *As ciências geológicas no Brasil*, *op. cit.*, 219).

<sup>277</sup> CARNEIRO, Henrique S. *História da ciência, da técnica e do trabalho no Brasil*. Nuevo Mundo Mundo Nuevos [Em Línea], Bibliografías, 2005.

<sup>278</sup> Segundo Figueirôa, o SGMB investigava e produziu estudos sobre depósitos de carvão, ocorrências de minerais quaisquer que pudessem interessar ao aproveitamento econômico no país (FIGUEIRÔA, *As ciências geológicas no Brasil*, *op. cit.*, 2016-232).

apresentação destes estudos, destacamos a influência na mudança de traçado da linha da EFVM, a qual estava direcionada para Diamantina.

A cidade de Itabira foi identificada como uma das áreas que compõe o quadrilátero ferrífero, uma estrutura geológica cuja forma, tal como o nome indica, assemelha-se a um quadrado, com uma área que alcança a extensão de 7.000 km<sup>2</sup>.<sup>279</sup> Assim, a existência de jazidas de minério de ferro na região de Itabira durante o Governo de Nilo Peçanha despertou o interesse pela exploração daquele espaço por parte de grupos estrangeiros.

No ano de 1908, durante o XI Congresso Geológico Internacional, em Estocolmo, capitalistas ingleses tiveram conhecimento dos estudos do SGMB e apressaram-se em comprar as principais jazidas do município de Itabira. No entanto, antes de efetivarem as compras, preocuparam-se em examinar a possibilidade de transporte de minério de ferro pela estrada que “vinha subindo o Rio Doce”.<sup>280</sup>

Três empresas férreas poderiam ligar a zona ferrífera ao litoral, sejam elas: Central do Brasil, Leopoldina Railway e Estrada de Ferro Vitória a Minas. No entanto, naquele momento, nenhuma dessas objetivava prolongar ou alterar seus traçados na direção de Itabira.<sup>281</sup>

Assim, em 1908, J. Dawsson, Normanton e Murley Gotto, procuraram a diretoria da EFVM. Pedro Nolasco, um dos diretores e maiores acionistas foi quem os recebeu. O mesmo relata o fato. Consideramos de importância transcrevê-lo integralmente,

Em 1908, a Diretoria da Companhia Estrada de Ferro Vitória a Minas, foi procurada pelos Srs. J. Dawsson, Normanton e Murley Gotto, declarando que possuíam uma opção para a compra das jazidas de minério de ferro da região denominada o “Pico de Itabira”, e que desejavam levantar a opção, se fosse possível transportar o minério de ferro pela nossa estrada e por que preço poderiam contratar o transporte.

Eles nos ponderaram que o minério de ferro não podia suportar frete alto, por ser o seu preço no mercado inferior a 20.000 réis, preço corrente da libra esterlina naquela ocasião.

Declaramos que ainda estávamos muito longe da conclusão da linha, pois, nessa época, a última estação era Nack, no 426km, mas que mandaríamos estudar o problema, para, em pouco tempo, podermos responder à pergunta.

---

<sup>279</sup> ROESER, Hubert Matthias Peter; ROESER, Patricia Angelika. *O quadrilátero ferrífero-MG, Brasil: Aspectos sobre sua história, seus recursos minerais e problemas ambientais relacionados*. Revista Geonomos, v. 18, n. 1, 2010, p: 33.

<sup>280</sup> PIMENTA, A *Estrada de Ferro Vitória a Minas, op. cit*, p: 09.

<sup>281</sup> *IBIDEM*, p: 08.

A Companhia encarregou a Eng. Emilio Schnoor de estudar o caso e, no fim de janeiro de 1909, recebeu o seu importante trabalho, aconselhando a eletrificação da linha, com a substituição dos trilhos por outros mais pesados, reforço das pontes, etc., podendo, só assim, a Companhia cobrar oito réis por tonelada quilômetro de minério a transportar.

Em vista desse relatório, informamos ao grupo inglês o preço por que poderíamos transportar o minério. Aceito o preço, o mesmo grupo organizou um sindicato denominado “Brazilian Hematite Syndicate” que procurou adquirir a maioria das ações da Vitória a Minas e eu lhes concedi, em 1909, uma opção para a venda de 42.000 ações da Vitória a Minas minhas e de amigos”.<sup>282</sup>

Esse episódio contribuiu para que houvesse maior pressão para a transferência do traçado de Diamantina para Itabira. Restava apenas a autorização do governo federal, posto que a EFVM possuía contrato de concessão para a construção da linha Vitória-Peçanha-Diamantina e não de Vitória a Itabira.

Foi nessas circunstâncias, com o receio de que o projeto da EFVM em favor de Diamantina descarrilhasse, que no ano 1909, foi organizada uma Comissão Popular Permanente cuja finalidade principal seria empreender esforços para que pelo menos a Central do Brasil alcançasse a cidade. Criada em 31 de janeiro de 1909, iniciou-se a partir de reuniões realizadas na casa de João Leão.<sup>283</sup> A Comissão lançou mão de vários recursos a fim de chamar atenção das autoridades, reiterando sempre a importância da ferrovia para aquela localidade. Assim, mobilizaram-se reuniões, manifestações pelas ruas de Diamantina, abaixo-assinados, mobilização de simpatizantes à causa na capital mineira, cidade de Belo Horizonte.

A foto a seguir apresenta alguns integrantes da Comissão Popular, sendo eles respectivamente da esquerda para a direita: Cosme Alves do Couto, Pe. Antônio Torres, Antônio Cícero de Menezes, Maestro João Nepomuceno Ribeiro Ursini, João Felício dos Santos, Redelvim Andrade, Antônio de Almeida Ramon, Vicente Pereira Guimarães Torres, João Leão (secretário), Dr. Gustavo Alves do Prado, Anselmo Pereira de Andrade (presidente) e Professor José Augusto Neves.<sup>284</sup>

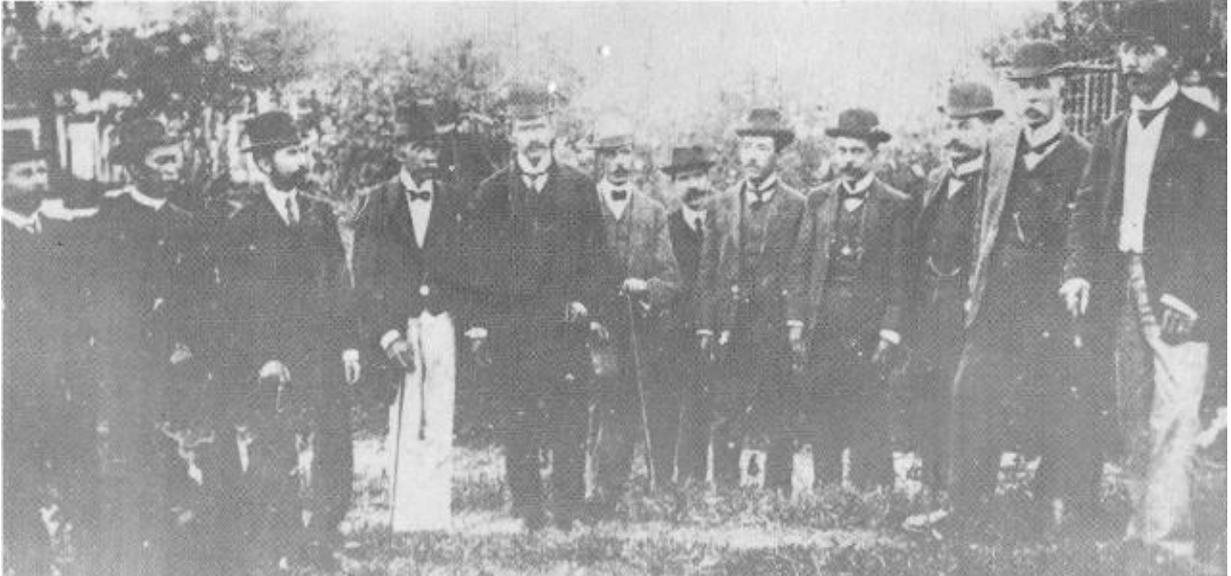
---

<sup>282</sup> *IBIDEM*, p:10.

<sup>283</sup> NEVES, José Augusto. *Anotações Pessoais*. Biblioteca Antonio Torres (BAT), Diamantina.

<sup>284</sup> NEVES, José Augusto Neves, *op. cit.*, p:28.

**FIGURA 04:** Comissão Permanente de Diamantina (1909).



**FONTE:** NEVES, Jayme, *José Augusto Neves, op. cit.*, s/p.

A atuação da Comissão em prol da construção do ramal férreo merece destaque. Esse grupo, além de representar a cidade de Diamantina, também recebeu ofícios de outros municípios do Norte de Minas, os quais reforçavam a máxima do quão importante seria a ligação com a Central do Brasil para a região como um todo. Observamos isso, por exemplo, na transcrição de ofícios e abaixo-assinados dirigidos à Comissão e apresentados no *A Idéia Nova*, edição de 16 de Maio de 1909, em que dois arraiais do município de Peçanha, sejam eles: S. José do Jacuri e S. Antônio da Coluna, apontavam que quando os trilhos da Central alcançassem Diamantina, todo o norte se beneficiaria.<sup>285</sup> Portanto, não se tratava de um interesse campanário, ao contrário, definiam a estrada de ferro como um interesse nortista.

A Comissão dialogava com as personalidades políticas locais: Francisco Sá e Carlos Ottoni. Além desses, apontamos também a figura de Juscelino Barbosa (1875-1947), nascido em Minas Novas, foi uma figura proeminente na cena pública mineira, à época, Secretário das Finanças de Minas Gerais.<sup>286</sup> Sua atuação foi importante para ver o sertão norte mineiro ligado a Central. Além disso, também empreendeu esforços para outra melhoria importante, que estava ocorrendo paralelamente ao clamor por vias férreas na cidade de Diamantina, qual seja: a abertura e manutenção de estradas de rodagem. Nessa conjuntura, Barbosa foi importante mediador como nas estradas do Gavião e a do Curimatahy.<sup>287</sup>

Em 27 de Janeiro, a Comissão se reuniu e elaborou um relatório apontando as riquezas do solo, os produtos agrícolas e industriais e as vantagens de um ramal ferroviário na cidade,

<sup>285</sup> “Ramal-Diamantina.” *A Idéia Nova* [Diamantina], 16 de maio, 1909, p: 01.

<sup>286</sup> *IBIDEM*, p:01.

<sup>287</sup> *IBIDEM*, p:01.

podemos considerar esse ato como o mito fundador da mesma. O objetivo era apresentar o relatório ao Presidente do Estado e a Juscelino Barbosa.<sup>288</sup> Mediando o processo, por meio de telegrama, Barbosa agradeceu a mobilização da Comissão e indicou que não desistira do norte.

O jornal *O Norte*, edição de 15 de Maio de 1909, apresentou 15 motivos pelos quais a ferrovia em Diamantina estaria na berlinda. Carregados de ironia e em tom jocoso, alguns dos motivos apontados seguem listados abaixo:

(...) Porque o primeiro trem que aqui chegar depois de construída, não trará apito para não assustar o povo.  
Porque ela vem num balão.  
Porque o dia em que ela aqui chegar se imortalizará para o Norte o Governo de Minas, com especialidade o Juscelino, que justiça seja feita, tem trabalhado (...).  
Porque a política diamantinense se resume nestas palavras: Estrada de Ferro.  
Porque os membros da Comissão terão de receber importante manifestação.  
Porque o dr. Carlos Ottoni aparecerá nessa ocasião em Diamantina que reconhece os enormíssimos serviços a ela prestados por tão ilustre filho (...).  
Porque ela vem em trilho de pau (...).  
Porque se não vier nunca mais Diamantina terá uma Estrada de Ferro e então irá tratar uma via aérea.<sup>289</sup>

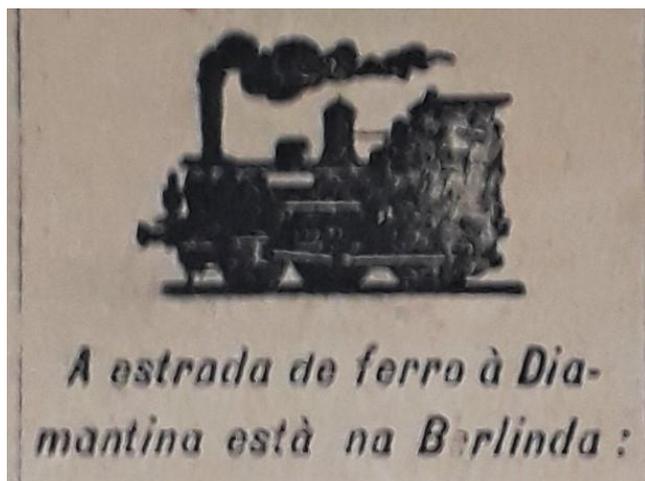
Em 1909, parecia mais urgente que a questão da via-férrea logo se resolvesse. A EFVM considerava possível mudar seu traçado, portanto, a única alternativa, rápida e viável, seria o prolongamento do distrito curvelano de Currealinho a Diamantina. Mas, de fato, parecia que a ferrovia pretendia vir para Diamantina em “balão ou em trilhos de pau”. Isso revela como os planos de viação era frágeis e se desfaziam a despeito dos esforços empreendidos pelos representantes políticos daquele espaço, bem como as necessidades e potencialidades locais.

---

<sup>288</sup> “Estrada de Ferro”. *O Norte* [Diamantina], 30 de Janeiro, 1909, p: 02.

<sup>289</sup> “A estrada de ferro a Diamantina está na Berlinda”. *O Norte* [Diamantina], 15 de Maio, 1909, p: 02.

**FIGURA 05:** A Estrada de Ferro à Diamantina está na berlinda.



**FONTE:** “A estrada de ferro a Diamantina está na Berlinda”. *O Norte* [Diamantina], 15 de Maio, 1909, p: 02.

A situação de impotência se reverteu quando em julho de 1909, Francisco Sá foi nomeado Ministro de Viação e Obras Públicas no governo de Nilo Peçanha (1867-1924). Sá havia assumido o compromisso com Diamantina, assim, uma vez empossado, apressou-se de modo que, em 08 de Julho do mesmo ano, o presidente da República assinou o decreto n° 7.455, o qual tratava das resoluções sobre o ramal férreo de Currálinho a Diamantina. Assim, definia-se: “fica substituído o trecho de Sant’Anna dos Ferros a Serro, da Estrada de Ferro Vitória a Diamantina, pela de Currálinho, da Estrada Central do Brasil, a cidade de Diamantina”.<sup>290</sup> Incorporando a concessão 4.337, de 1 de fevereiro de 1902, o prolongamento de Currálinho a Diamantina ocorreria a cargo da EFVM.

Em Diamantina, o jornal *O Norte* celebrava a assinatura do decreto. Teceu elogios a Francisco Sá, apontado que sua postura demonstrava como um Governo deveria fazer política. Foram reproduzidos, na edição de 17 de julho, 14 telegramas enviados para a Comissão Popular, os quais elogiavam a postura da mesma em prol do prolongamento Estrada de Ferro Currálinho a Diamantina. Dentre os remetentes estavam Pedro Mata, Carlos Otoni, Wenceslau Braz e Juscelino Barbosa.<sup>291</sup>

Além da efetiva construção do ramal, o decreto n° 7.455 determinava também que os estudos definitivos acerca da referida linha deveriam começar em oito dias, a contar da assinatura do decreto. O prazo máximo para a entrega dos mesmos seria de 6 meses. Após a entrega dos estudos finais, se aprovados, a construção deveria ser iniciada em 30 dias. Por fim, estabelecia também que o prazo máximo para a realização da obra era de 18 meses.

<sup>290</sup>BRASIL. Decreto n° 7.455 de 8 de junho de 1909. Disponível em: <http://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:decreto:1909-06-08:7455>. Acesso em 28/08/2017.

<sup>291</sup> “E. F. Currálinho a Diamantina”. *O Norte* [Diamantina], 17 de julho, 1909, p: 03.

A rapidez em todo esse processo é evidente, pois a conjuntura era favorável: o Ministro da Viação era filho do norte. Aproveitar a ocasião e apressar-se em responder as demandas de sua região de origem seria a necessidade mais urgente de Francisco Sá, considerando eventuais interesses futuros em suas empreitadas eleitorais.

Em letras garrafais, na edição de agosto, *O Norte* anunciou que os engenheiros João Teixeira Soares, presidente da EFVM, Pedro Nolasco e Emilio Schnoor apresentaram os estudos a Francisco Sá. Dentre as considerações apresentadas ao Ministro, estavam: o ramal de Currálinho a Diamantina teria cerca de 147 quilômetros de extensão, contaria com 10 estações e, na sede diamantinense, a estação seria construída no Largo Dom João. O tempo de viagem entre as duas extremidades seria de 4 a 5 horas. É interessante notar também as sugestões dos nomes apresentados para as estações: dr. Nilo Peçanha, dr. Wenceslau Bras, dr. Francisco Sá, Juscelino Barbosa, Júlio Bueno, dr. Carlos Otoni, dr. Mata Machado, senador Olympio Mourão e dr. Pedro Matta.<sup>292</sup>

De fato, em dezembro de 1909, a EFVM teve seu traçado alterado. O governo federal, ciente dos estudos realizados pelo SGMB, que foram amplamente divulgados pelo seu então diretor Orville Derby, autorizou a mudança a favor da região de Itabira fosse aprovada pelo decreto 7.773 de dezembro de 1909,

O Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil, usando da autorização conferida pelo art. 16, n. III, da Lei n. 2.050, de 31 de dezembro de 1908, decreta:

Artigo único. Fica autorizada a modificação do contrato celebrado com a Companhia Estrada de Ferro de Victoria a Minas, em virtude do decreto n. 4.337, de 01 de fevereiro de 1902, para o fim de ser adquirido pela União o direito de reversão das linhas da mesma companhia, mediante as cláusulas que com este baixam, assignadas pelo ministro e secretário de Estado da Viação e Obras Públicas.

Rio de Janeiro, 20 de dezembro de 1909, 88º da Independência e 21º da República.

Nilo Peçanha<sup>293</sup>

O decreto permitiu que a EFVM se dirigisse a Itabira, portanto, adquirindo outra feição. Além disso, previa ainda que fosse construída uma usina metalúrgica com a capacidade de 1.000 toneladas de ferro.<sup>294</sup> A reorganização do traçado da EFVM foi compreendida como mais um golpe não apenas na cidade de Diamantina, mas a toda região

---

<sup>292</sup> “E. F. Currálinho a Diamantina”. *O Norte* [Diamantina], 18 de agosto, 1909, p: 04.

<sup>293</sup> BRASIL. Decreto 7.773. Disponível em: < <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1900-1909/decreto-7773-20-dezembro-1909-527812-publicacaooriginal-1-pe.html>>. Acesso em 27/08/2017.

<sup>294</sup> *IBIDEM*.

do Norte de Minas. Além disso, o fato revela a associação entre produção de conhecimento científico e interesses industriais, considerando que inovações técnicas e a produção de conhecimento sobre determinadas regiões foram elementos essenciais para estimular o desenvolvimento das mesmas. Como vimos, o exemplo do SGMB produzido conhecimento acerca de Itabira.

No entanto, com a articulação da Comissão Popular e os políticos de origem nortista, em Diamantina pôde ser acertada, ao menos, a construção de um prolongamento da Central do Brasil. Porém, garantido o ramal, a Comissão Popular passou a empreender novas batalhas. Seja observando, passo a passo, a construção que foi iniciada em 16 de outubro de 1909<sup>295</sup>, ou travando embates diretos com o que, porventura, pudesse “descarrilhar a locomotiva” antes mesmo dos trilhos serem postos.

O ano de 1909 é importante para entendermos a história da construção do ramal de Diamantina. A EFVM, responsável pelo prolongamento de um ramal partindo de Currálinho, administrá-lo-ia de forma especial, uma vez que o mesmo estaria à parte dezenas de quilômetros de sua nova linha tronco – Vitória a Itabira. Esse especial modo de administração gerou ainda mais gastos para uma empresa que já vinha enfrentando problemas financeiros relacionadas às doenças que acometiam os trabalhadores.

Especificamente sobre a construção do prolongamento até a cidade, dispomos de poucas informações. Ao certo foi complexo, haja vista o traçado do futuro ramal de Diamantina foi apontado como sinuoso, entre espigões e grotas, contando com constante movimento de terras devido a inclinação lateral do terreno.<sup>296</sup> A construção esteve a cargo dos engenheiros Henrique Paixão e Gonçalo Gomes de Melo Leitão e seus auxiliares Cassimiro Abranches Júnior e Augusto Gomes Jardim.<sup>297</sup>

A firma Zoroastro Meinick & Cia, empreiteira responsável pela construção de todo o trecho Currálinho-Diamantina, optou por instalar seus armazéns e depósitos em Currálinho. A reação em Diamantina não foi favorável. A Comissão Popular Permanente empreendeu duras críticas. Em respostas, os periódicos curvelanos justificavam a escolha em detrimento de Diamantina, a qual intitularam de estéril.<sup>298</sup> A Comissão encaminhou ofício a Francisco Sá. Solicitava a interferência do mesmo, pois a partir da instalação das oficinas, o município de Diamantina seria contemplado com um local de aprendizagem para os filhos daquela terra. Antes da ferrovia o trabalho na cidade, com exceção das indústrias têxteis, referia-se

---

<sup>295</sup> Relatório Viação e Obras Públicas, 1909, p: 208.

<sup>296</sup> EFVM, 1910, p: 09.

<sup>297</sup> “Sem título”. *O Norte* [Diamantina], 25 de agosto, 1909, p: 03.

<sup>298</sup> “Ao centro de Minas”. *O Norte* [Diamantina], 30 de janeiro, 1909, p: 01.

essencialmente às atividades agrícolas e de mineração. Ser contemplada com oficinas para a preparação de trabalhadores ferroviários contribuiria, portanto, também para o crescimento do mercado de trabalho e novas oportunidades para a população da cidade. Porém, a oficina foi mantida em Curralinho, considerado o entroncamento da linha centro da Central do Brasil que alcançaria outras regiões como Pirapora e Montes Claros. Diamantina era apenas um prolongamento da mesma.

A locomotiva adentrou o município de Diamantina pela primeira vez em 07 de maio de 1911, com a estação de Santo Hipólito.<sup>299</sup> As condições climáticas adversas, comuns a partir de outubro e início do ano seguinte, prejudicaram o bom andamento das obras, no entanto os atrasos provocados pelas chuvas ocorreram não só naquele ano, mas em todo o processo de construção. Somado às chuvas, outro aspecto que contribuiu para dificuldades na construção foi a topografia acidentada. Ao longo do traçado do ramal, também foi necessária a transposição de alguns rios, sejam eles: rio das Velhas, Jabuticabas, Capim Branco, Pardo e Tabatinga. De acordo com o relatório referente ao ano de 1910, achava-se em serviço um total de 1.200 operários.<sup>300</sup>

Dispomos de poucas informações sobre a situação dos trabalhadores envolvidos na construção do ramal de Diamantina. Mas, por certo, estiveram expostos a riscos de saúde provocados pelas condições materiais ocasionadas a partir da construção da ferrovia, à medida que o desmatamento e o revolvimento do solo poderiam produzir sulcos que, por sua vez, facilitariam a propagação de mosquitos na região, permitindo que os trabalhadores fossem expostos às picadas de vetores de malária, por exemplo. Doença que, aliás, somada a outros aspectos, na altura da linha Vitória-Itabira, não parou de acometer os trabalhadores da EFVM comprometendo assim o avanço dos trilhos com destino a Itabira.<sup>301</sup>

Além dessa questão mais relacionada à saúde, na edição de 17 de abril do jornal *A Idéia Nova*, observamos outro aspecto relacionado à condição daqueles trabalhadores. No jornal, foi apontando que a Vitória-Minas enviou um fiscal para investigar algumas denúncias realizadas sobre as péssimas condições dos trabalhadores empregados na construção do ramal. De acordo com o jornal, havia irregularidades praticadas pelos empreiteiros que elevavam o

---

<sup>299</sup> NEVES, José Augusto. *Anotações Pessoais*. Biblioteca Antonio Torres (BAT), Diamantina.

<sup>300</sup> EFVM, 1911, p: 02.

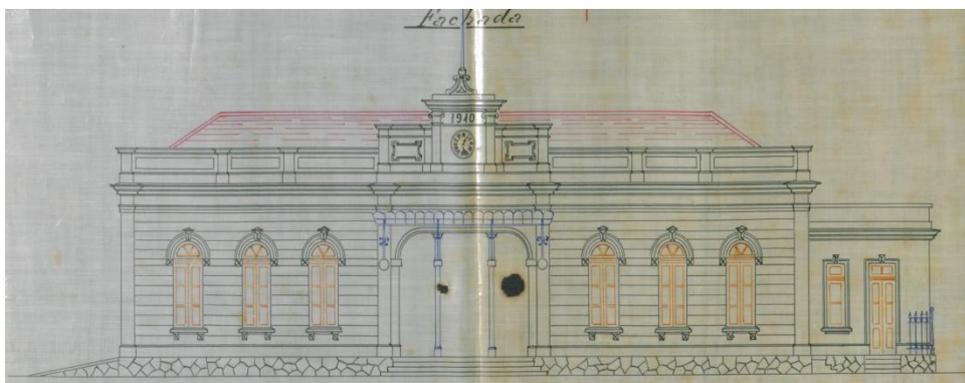
<sup>301</sup> A fim de tratar o pessoal efetivo envolvido nos trabalhos, a EFVM criou dois distritos sanitários ao longo de sua linha. No ano de 1911, os distritos estiveram a cargo dos médicos Dr. Manoel Sylvino Monjardim e Luiz de Lacerda Guimarães, o primeiro responsável pelo trecho de Argolas-Natividade, o segundo, por sua vez, de Natividade-Baguary. Nenhuma informação consta nos relatórios acerca dos serviços sanitários e de assistência prestado no ramal de Diamantina (EFVM, 1911, p: 06).

preço dos gêneros alimentícios e, além disso, a modicidade dos salários também foi alvo de críticas.<sup>302</sup>

De fato, a questão dos vencimentos dos trabalhadores foi um problema recorrente para a EFVM. Nos relatórios da Companhia, observamos constantes reclamações aos preços pagos, que os diretores consideravam altos. Próximo àquela região, além do ramal construído a cargo da EFVM, havia outras ferrovias sendo construídas: a própria Central do Brasil e a Oeste Minas. Assim, diante tal concorrência, os salários oferecidos pela EFVM aumentavam pois havia demanda de trabalhadores.<sup>303</sup>

Dois anos depois de chegar ao município, com a construção da estação de Santo Hipólito, começou a ser construída a estação final na sede de Diamantina, em setembro de 1913.<sup>304</sup> As estações eram construídas baseadas no grau de importância da mesma. Assim, o ramal de Diamantina recebeu em sua maioria estações de 4º classe e, na ponta de trilha, foi construída uma de 1º Classe e, no seu *hall*, foram colocadas fotos de Francisco Sá, Carlos Otoni e Juscelino Barbosa.<sup>305</sup> Abaixo segue alguns detalhes das fachadas das estações de 1º e 4º classe ainda na planta, para vislumbrarmos as suas respectivas dimensões das estações:

**FIGURA 06:** Detalhe da fachada (estação 1º classe).



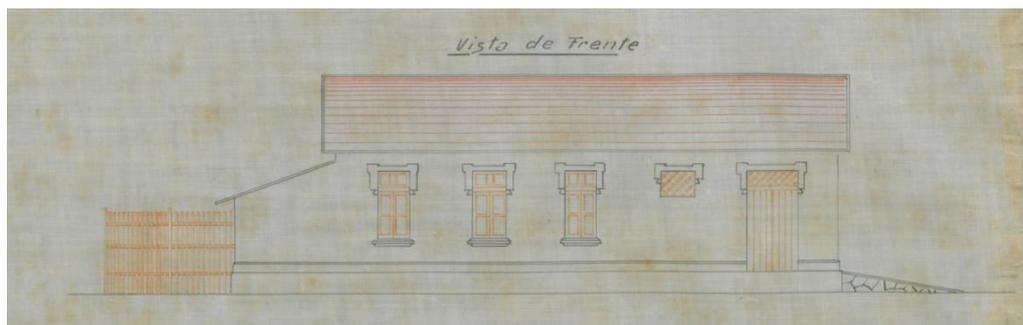
<sup>302</sup> *A Idéa Nova [Diamantina]*, 17 de abril, 1910, p: 02.

<sup>303</sup> A situação dos trabalhadores do ramal de Diamantina não foi da mais favorável, constantemente, reclamações diversas eram divulgadas nos jornais locais. Cerca de um ano após a inauguração da estação de Diamantina, observamos reclamações acerca dos atrasos nos vencimentos dos trabalhadores. O jornal *Pão de Santo Antônio* empreendeu críticas a EFVM. Na edição de 14 de maio de 1915 a situação do atraso foi descrita como “afitiva e penosa”, pois o atraso se dava em meio a uma “crise assustadora”, se referindo a conjuntura da Primeira Guerra Mundial. Esse fato é um dos demonstrativos que, pouco tempo depois da inauguração plena da linha, a sua eficácia e a rentabilidade era questionável (“Que situação!”). *Pão de Santo Antonio [Diamantina]*, 14 de maio, 1915, p: 01.).

<sup>304</sup> NEVES, José Augusto. *Anotações Pessoais*. Biblioteca Antonio Torres (BAT), Diamantina.

<sup>305</sup> “Operários Diamantinenses”. *A Estrella Polar [Diamantina]*, 03 de maio, 1914, p: 06.

**FIGURA 07:** Detalhe da fachada (estação 4º classe).



**FONTE:** (GIFI – Ministério dos Transportes, maço: 148, ano: 1910), Arquivo Nacional.

As estações de 1º classe contavam com um armazém, um biblioteca e telegrafia, dois quartos, sala de visitas, sala de jantar, cozinha, banheiro, plataforma e um salão de embarque. As de 4º classe, por sua vez, constituíam-se por dois quartos, armazém, agência, cozinha e o pátio.

Em 1914, devido à Primeira Guerra Mundial, as obras de construção da EFVM foram paralisadas. No entanto, pouco antes da guerra eclodir na Europa, os últimos dormentes<sup>306</sup> na cidade de Diamantina já haviam sido assentados. À medida que as obras do ramal de Diamantina eram concluídas, foi apontado como o de maior altitude do território brasileiro, sendo seu ponto culminante era a estação do Guinda.

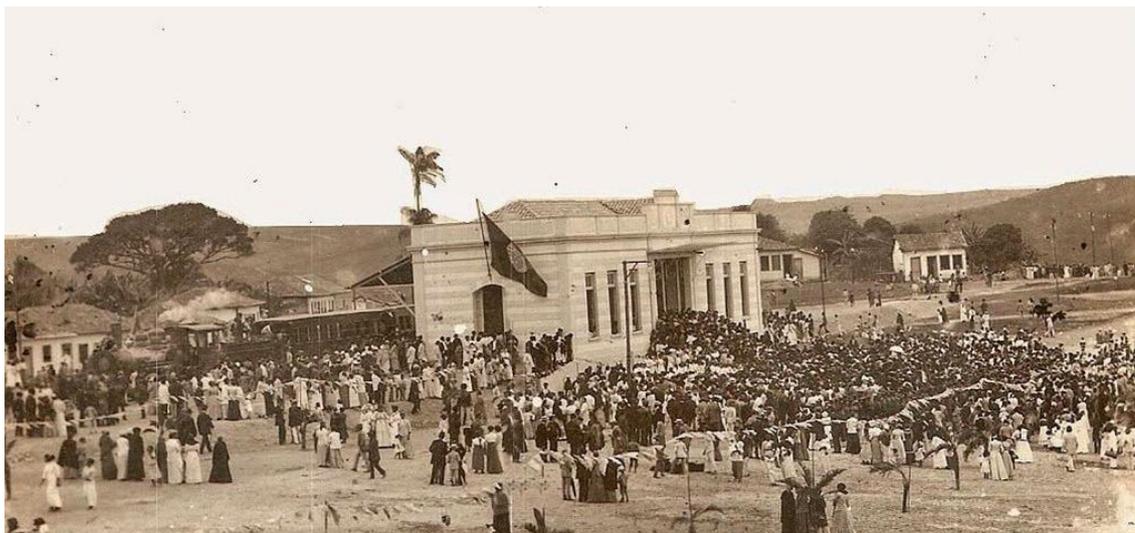
A linha foi aberta em sua totalidade aos 03 de Maio de 1914. A inauguração foi amplamente noticiada. *A Estrela Pollar* trazia em sua primeira página uma homenagem aos benfeitores, a quem Diamantina deveria a estrada de ferro, sejam eles: Júlio Bueno Brandão (Presidente do Estado de Minas), Francisco Sá, Nilo Peçanha e Juscelino Barbosa.<sup>307</sup> Além disso, apresentava o programa dos festejos da inauguração, cujo início seria às 13 horas. A Comissão, por meio do jornal, convidou os diamantinenses a aplaudirem a estrada de ferro. Seria esse o dever patriótico do povo de Diamantina.<sup>308</sup>

<sup>306</sup> O dormente é elemento da superestrutura ferroviária que tem por função servir de suporte dos trilhos, permitindo sua fixação e mantendo invariável a distância entre eles (bitola). De acordo com Brina, a madeira reúne todas as qualidades exigidas para o dormente e continua a ser, até os dias atuais, o principal tipo de dormente (BRINA, *Estradas de Ferro, op. cit.*, p: 21).

<sup>307</sup> *IBIDEM*, p: 01.

<sup>308</sup> *IBIDEM*, p: 03.

**FIGURA 08:** Inauguração da Estação de Diamantina.



**FONTE:** Disponível em: [http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcb\\_mg\\_ramais/diamantina.htm](http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcb_mg_ramais/diamantina.htm). Acesso em 11/01/2018.

Anunciada por salvas e foguetes, a ferrovia conduzindo Júlio Bueno, presidente do Estado, chegou a Diamantina às 14 horas. Além dele, estiveram presentes: José Gonçalves (Secretário da Agricultura), Américo Lopes (Secretário das finanças), Herculano Cezar (Chefe de Polícia), Irineu Barreto (Fiscal Federal da Estrada), Leite Ribeiro (Superintendente da Estrada e representante da EFVM), além de Francisco Sá, Carlos Ottoni e Juscelino Barbosa. Recebidos com música pelas bandas: corinho, do Seminário Episcopal e a do 3º Batalhão. A Comissão, à frente da estação, recepcionando os convidados. Encerrando o dia, a noite foi oferecido um banquete da Câmara Municipal à comitiva do presidente do Estado.

A festa se prolongou até o dia seguinte, 04 de Maio de 1914, com fervorosos discursos que evocavam a memória e os meandros enfrentados por Diamantina para que a ferrovia pudesse alcançá-la. Diamantina podia comemorar, aparentemente, o sonho de integração ao litoral tinha se realizado. Abaixo segue um quadro apresentando detalhes do ramal de Diamantina:

**QUADRO 03:** Características do ramal de Diamantina.

<b>Dados Técnicos</b>	
Extensão em trafego	147,516 km
Extensão em desvios	5, 254 km
Extensão em total	152, 770 km
Extensão em alinhamentos retos	81, 411 km
Extensão em curvas	66, 104 km
Extensão em nível	43, 384 km
Extensão em declividade	104, 130 km
Número de Estações	08
Número total de paradas	01
<b>Pessoal</b>	

Administração Central	03
Trafego	21
Locomoção	26
Via Permanente	126
Total Geral	176
<b>Material Rodante</b>	
Locomotivas	04
Carros de Passageiros	07
Carros de bagagens e Correios	07
Vagões	49

**FONTE:** EFVM, 1917, p: 12-15.

A implantação da ferrovia em Diamantina foi o apogeu dos melhoramentos urbanos que vinham ocorrendo na cidade desde meados do século XIX. Além disso, oferecia uma alternativa viável às elites econômicas da cidade, no processo de diversificação das atividades de renda, pois garantiria um melhor escoamento dos produtos locais. Assim, a ferrovia incrementou as relações comerciais interregionais, além de produzir outros impactos àquela sociedade, seja com a formação de um novo tipo de trabalhador: o operário, responsável pela manutenção da linha, seja no aspecto técnico, a percepção da passagem do tempo, e até mesmo nas relações saúde e ambiente, uma vez que a linha de ferro alterava a dinâmica urbana, bem como expunha aquela região ao maior contato com outras localidades e, à medida que possibilitava o aumento na circulação de pessoas, favorecia a propagação de doenças.

## 2.5 Considerações Finais

O processo pelo qual a cidade de Diamantina recebeu um ramal férreo é um bom exemplo de como, no Brasil, a construção de ferrovias foi morosa e irregular.<sup>309</sup> É nessa conjuntura que se torna inteligível a afirmação do poeta, citado na epígrafe desta dissertação: “lá vai o trem sem destino”.<sup>310</sup> À primeira vista, embora parecessem bem definidas as concessões, os decretos, como vimos, em Diamantina, a penetração dos trilhos foi marcada por distintos interesses: regionais, nacionais e, sobretudo, econômicos, os quais foram orientados por argumentos políticos e/ou científicos – como o caso do SGMB.

Portanto, o ideal de civilização e modernização dos sertões, caros ao regime republicano, não era suficiente para empreender as transformações que os espaços atrasados

<sup>309</sup> BORGES, Barsanufio Gomides. *Ferrovia e Modernidade*. Revista UFG, ano XIII, nº 11, 2011, p: 29.

<sup>310</sup> “O Trenzinho do Caipira” melodia composta por Heitor Villa-Lobos e recebeu letra, em 1975, na obra *Poema Sujo* de Ferreira Gullar.

precisavam passar. Para tal, distintas esferas de interesses precisavam se encontrar, públicas ou não. Assim, mais do que uma tomada de consciência de que os sertões precisavam de melhorias e, para o caso específico, de ferrovias, outras questões estavam postas e reorientavam os trilhos como lhes conviessem.

Nesse capítulo discorreremos sobre o desejo das elites diamantinenses em transformar a cidade de Diamantina no cruzamento de duas importantes ferrovias: EFVM e EFCB. No entanto, esse projeto não deu certo e na cidade foi construído um ramal modesto, com 147,5 km de extensão e que era administrado de forma especial a quilômetros de distância de sua linha tronco. Embora a cidade não tenha assumido uma posição destacada no cenário ferroviário, mudanças importantes ocorreram. Observar mais de perto o processo de construção do ramal ferroviário de Diamantina nos elucida que a modernização pelo advento tecnológico das vias-férreas, à época, não era apenas mais uma etapa pela qual a cidade deveria passar, porém, mais complexo que isso, foi resultado de interesses específicos que se tencionavam e, por conseguinte, conformaram a identidade regional daquele espaço, fazendo de seu isolamento um instrumento político.

No próximo capítulo discorreremos sobre os principais impactos da ferrovia na cidade. Procuraremos analisar como ocorreu a relação entre a ferrovia e aquele espaço do norte de Minas. Observaremos o surgimento de uma nova dinâmica urbana e social na cidade. Desde o novo trabalhador, as novas relações, as mudanças ambientais as quais se concentraram ao redor da ferrovia. Além disso, analisaremos o discurso paradoxal que envolvia a presença dos trilhos naquela região. De um lado, sinônimo de progresso, do outro, principal propagador de doenças, as quais, nos primeiros anos republicanos, eram uma manifestação da condição de sertão de determinados espaços.

### **CAPÍTULO 3: *Da linha de centro às margens da Central: O ramal de Diamantina e seus impactos no ambiente social, natural e na saúde pública (1914-1922)***

Nos estudos sobre ferrovias, muito se escreveu acerca das mudanças que ocorreram em relação à percepção do tempo.<sup>311</sup> Esse foi um dos maiores impactos percebidos pelos habitantes das localidades em que os ramais férreos eram inaugurados. A discrepância foi grande entre os passos de mulas das antigas tropas e os km/h. Ao longo deste capítulo, analisaremos outros impactos e também os diferentes discursos sobre a presença dos trilhos naquela região. A ferrovia foi ao mesmo tempo progresso e transformadora do ambiente natural com suas locomotivas e trilhos, alterando a paisagem original, produzindo ruídos e fumaça e demandando a utilização mais intensiva dos recursos naturais da região. Do ponto de vista da salubridade, por sua vez, a malha ferroviária no Norte de Minas foi um meio facilitador da propagação de doenças, por exemplo, a gripe espanhola no ano 1918.

Apesar da recepção positiva ao progresso trazido pelos trilhos, ocorreram críticas contundentes ao avanço ferroviário no país e também na porção norte mineira. Não era consensual a visão sobre quais meios seriam necessários à integração e ao progresso da região. Especificamente em Diamantina, o maior temor era que as tradições daquele espaço poderiam se esvaír pelos trilhos à medida que poderiam ser assimiladas a cultura do Rio de Janeiro e de Belo Horizonte.

O objetivo deste capítulo é descrever e analisar os múltiplos significados dos trilhos naquela região e quais foram seus principais impactos sociais, ambientais e sanitários. Levaremos em conta transformações que ocorreram antes mesmo do assentamento dos últimos dormentes.

Esse capítulo está dividido em quatro tópicos. O primeiro trata das impressões e transformações sociais associadas ao advento ferroviário na cidade. No segundo, discorreremos sobre as mudanças provocadas no meio ambiente e como as características ambientais do trecho Curralinho-Diamantina exerceram influência direta sobre o ramal da cidade. No terceiro tópico, abordaremos as relações entre a ferrovia e a saúde pública, em particular na chegada da epidemia de gripe espanhola em 1918. Por fim, no último tópico,

---

<sup>311</sup> Em menor ou maior grau, a questão temporal é destacada nos estudos ferroviários. Barsanúfo Gómes Borges, por exemplo, apontou que a ferrovia além de ter sido o primeiro meio de transporte moderno utilizado pela economia de mercado como instrumento no seu processo de expansão, ela reduziu o tempo e o espaço entre os povos. Pablo Luiz de Oliveira Lima, por sua vez, enfatizou que a ferrovia prometia o desenvolvimento da economia capitalista no Brasil e, ao mesmo tempo, a integração política nacional e que, ambos os processos, influenciaram na mudança de hábitos culturais. Portanto, as noções de tempo, distância e duração seriam profundamente transformadas. (BORGES, *Ferrovia e Modernidade*, *op. cit.*, p: 28 & LIMA, Pablo Luiz de Oliveira, *A máquina, tração do progresso memórias da ferrovia no oeste de Minas*, *op. cit.*, p: 24).

trataremos sobre o processo de encampação do ramal de Diamantina pela Central do Brasil em 1922, marco final de nossa análise.

### **3.1 *Nada ficará sem sofrer a influência estranha desse progresso que chega: A Ferrovia do século XIX na cidade do século XVIII***

Dentro em pouco o grito estridente da locomotiva anunciará uma nova existência à Diamantina. Novos costumes, novas vestimentas, nova gente. Todo o dia, ao arfar das caldeiras, o trem despejará uma onda de povo estranho nas estreitas ruas da velha e tradicional cidade, e do interior, procurando o caminho da costa, olhos admirados, corações satisfeitos e medrosos, os velhos e as crianças virão ver, pela primeira vez, o progresso invadindo o sertão solitário.<sup>312</sup>

A citação acima é um trecho do artigo *Vão-se as Tradições*, do diamantinense Aldo Delfino, o texto foi exposto na edição de 01 de agosto de 1909 do jornal local *A Idéia Nova*. O texto de Delfino revela uma dissonância no que se refere às concepções acerca da noção de modernização e integração regional. Com um tom saudosista e um tanto cético o autor manifesta o temor de que a velha cidade fosse subordinada pela cidade do futuro.

Com Delfino, o medo dos sertões, predominante na Primeira República, transformava-se em seu reverso: em medo do progresso.<sup>313</sup> Na exposição do autor às noções atribuídas ao signo de progresso não estão claras. Porém, palavras como “estranho” e “invadindo”, utilizadas para se referir ao progresso que representaria a ferrovia em Diamantina, sugere uma ambivalência nos significados dos trilhos como progresso. Helena Morley, pseudônimo de Alice Dayrell Caldeira Brant (1880-1970), entre os anos de 1893 e 1895, também escreveu alguns apontamentos sobre a cidade de Diamantina e sobre o significado da ferrovia. Para Morley, canalizar a água e consertar o calçamento da cidade seriam necessidades mais urgentes do que, por exemplo, a estrada de ferro, da qual, em suas palavras: “não temos nenhuma precisão. Com certo romantismo enfatizou: andar a cavalo é muito bom.”<sup>314</sup>

Havia o receio de que a cidade seria inundada de outros elementos e como consequência se tornaria irreconhecível. Ambos os autores mencionados, em alguma medida, deram ênfase

---

<sup>312</sup>“Vão se as Tradições”. *A Idéia Nova [Diamantina]*, 10 de agosto, 1909, p: 01.

<sup>313</sup> Estamos parafraseando com a dissertação de Caser, defendida na Casa de Oswaldo Cruz, com o título de: *O Medo do Sertão: Doenças e ocupação do território na Comissão de Linhas Telegráficas Estratégicas de Mato Grosso ao Amazonas (1907-1915)*, sob orientação da professora dr<sup>a</sup> Dominichi Miranda de Sá. Em seu texto, Caser analisou as relações entre doenças, conhecimento e ocupação do território na Comissão de Linhas Telegráficas Estratégicas de Mato Grosso ao Amazonas (CLTEMA), entre 1907 e 1915, e como as condições dos “sertões do noroeste” como o contato com sociedades indígenas e algumas doenças endêmicas, como a malária, dificultaram a concretização de alguns objetivos da referida Comissão (CASER, *O Medo do Sertão, op. cit.*, 2009).

<sup>314</sup> MORLEY, Helena. *Minha vida de menina*. São Paulo: Companhia das Letras, 1998, p: 140.

ao passado daquele espaço em contraposição ao que a ferrovia representaria. Abaixo, outro trecho da fala de Delfino:

Transformar-se-á o aspecto da cidade, mudará o seu vocabulário; e cada dia, com pedreiros e carpinteiros importados, irá perdendo o que lhe resta ainda do pitoresco, o ar dos bons tempos primitivos. Os próprios filhos da terra, ao voltarem à pátria, depois da entrada triunfal e ruidosa da locomotiva, custarão a reconhecê-la.<sup>315</sup>

Em decorrência disso nada ficaria “sem sofrer a influência estranha” daquele “progresso que chega”.<sup>316</sup> O que parecia estar em jogo era a contraposição entre o novo e o velho. A ferrovia, os seus ruídos e o ferro, em detrimento das mulas dos tropeiros, ao som bucólico da Serra do Espinhaço e a madeira – matéria-prima de muitos utensílios à época. Não seriam apenas mudanças na feição da cidade cujas origens remontam ao início do século XVIII. As tradições locais, na concepção de Aldo Delfino, também sofreriam transformações. *Quem diria?* Indignava-se com o fato que aquele sertão isolado nas antigas montanhas do Serro Frio, graças ao advento da via-férrea, presenciaria,

[...] Poder um homem, de cima de um cocuruto de serra, a mil e quinhentos metros acima do litoral, num dia, ir comer camarões e ostras à praia do oceano, é a alegria maior que se pode prometer aos sertanejos. Pois terão isso.<sup>317</sup>

Estava presente o receio de que os moradores perdessem o sentido do que seria ser diamantinense. O isolamento geográfico que teria, “naturalmente”, produzido hábitos e comportamentos que permitiram que seus habitantes se diferenciasssem dos de outras regiões, seja em suas formas de organização ou mesmo em sua alimentação.<sup>318</sup> À primeira vista, sendo o isolamento minorado a partir das vias-férreas, a identidade local poderia se tornar “esquizofrênica”, considerando que pessoas, utensílios e hábitos, comuns em outros espaços, se tornariam mais acessíveis. Assim, seriam duas Diamantinas, uma antiga que viveria “na memória dos moços e na saudade dos velhos” e a nova cidade que cresceria “perdendo em costumes locais”.<sup>319</sup>

---

<sup>315</sup> “Vão se as Tradições”. *A Idéia Nova [Diamantina]*, 10 de agosto, 1909, p: 01.

<sup>316</sup> *IBIDEM.*

<sup>317</sup> *IBIDEM.*

<sup>318</sup> Esse aspecto refere-se a noção de mineiridade. Segundo Fernando Correia Dias, é fora de dúvida que a cultura regional, em Minas Gerais, tenha se formado nos traços essenciais da mineração. A identificação de Minas com sua topografia sinuosa atribuem características que chamam atenção e compuseram os elementos a partir dos quais forjaram-se hipóteses sobre alguns traços da mentalidade coletiva mineira (DIAS, *Mineiridade, op. cit.*, p: 75).

<sup>319</sup> “Vão se as Tradições”. *A Idéia Nova [Diamantina]*, 10 de agosto, 1909, p: 01.

Desses escritos podemos inferir que a glória do período minerador permaneceria como o eixo mais forte da história local. Portanto, a memória do auge da mineração ainda tinha peso na narrativa acerca da região.

O ideal de uma cidade e região mais integrada e invadida por elementos “de fora” precisa ser analisado com cuidado, pois não bastaria apenas a tecnologia da ferrovia. Uma série de elementos estavam postos como: o abastecimento comercial até então realizado por tropeiros, adaptação dos moradores locais ao novo meio de transporte, a concorrência da EFVM, responsável pelo trecho Curralinho-Diamantina, com a EFCB no entroncamento em Curralinho.<sup>320</sup> É preciso considerar a operação e as primeiras consequências do caminho de ferro naquele espaço, para assim podermos entender se esse modal de transporte, de fato, prosperou como um veículo integrador e transformador daquele sertão.

A inauguração do ramal de Diamantina, em maio de 1914, ocorreu em período conturbado. Em julho eclodiu a Primeira Guerra Mundial (1914-1918). Esse contexto pôs em questão as justificativas referentes a utilidade do recém-inaugurado ramal. A guerra afetou a amortização de contratos da EFVM que eram financiados por capitais de origem europeia e também diminuiu a exportação de alguns produtos comercializados no porto de Vitória.<sup>321</sup>

O período da guerra foi propício para que a Vitória a Minas reivindicasse maior atenção do Governo Federal para a facilitação de acordos e contratos necessários para que em Itabira, o novo destino da linha tronco, consolidasse-se a exploração das jazidas de minério e o estabelecimento de usinas siderúrgicas. A Companhia afirmava que o contexto da guerra exigia uma maior necessidade de ferro o que, por consequência, tornava evidente o prejuízo brasileiro na exportação do minério. O prejuízo era atribuído à demora nas negociações a favor de Itabira. Desse modo, a EFVM reivindicava que o governo facilitasse os acordos a fim de que fosse realizada a exploração naquela região.<sup>322</sup>

O futuro remetido ao minério de ferro atraiu mais a EFVM do que o passado em diamantes. Esse foi o principal aspecto que contribuiu para que o ramal de Diamantina fosse

---

<sup>320</sup> Sobre as tropas na região o livro *Breviário de Diamantina: Uma história do Garimpo de diamantes nas Minas Gerais (século XIX)* de Marcos Lobato Martins apresenta uma importante contribuição. Sobre o segundo exemplo, a concorrência entre as estradas de ferro Central do Brasil e Vitória à Minas, segue a narrativa no relatório da EFVM de 1910: (...) No trecho de Curralinho a Diamantina os serviços não tiveram o andamento necessário para que a linha, segundo o contrato, fique concluída em Fevereiro de 1912, e isso devido à dificuldade de se obterem operários que eram ao mesmo tempo disputados pelas construções da E. De Ferro Central e da Oeste de Minas (MARTINS, *Breviário de Diamantina, op. cit.* & EFVM, 1910, p: 07.).

<sup>321</sup> Uma evidência desse cenário pode ser observada no relatório referente ao ano de 1914, o qual se iniciou lamentando a crise na Companhia provocada pela grande guerra. A própria estrutura do relatório se apresentou em poucas páginas, muito conciso se comparado aos dos anos anteriores (EFVM, 1915).

<sup>322</sup> O relatório referente ao ano de 1916 se iniciou com críticas de João Teixeira Soares, presidente da Companhia, aos prejuízos do Brasil no que tange a exportação de ferro na ocasião da Primeira Guerra Mundial (EFVM, 1917, s/p).

visto pela diretoria da EFVM como um ônus ao seu desenvolvimento. Ainda em 1909, quando se iniciou a construção efetiva do ramal de Diamantina desejava-se que o trecho Curralinho-Diamantina fosse encampado pela Central do Brasil. A demanda pela encampação foi reforçada pela crise gerada pela Primeira Guerra Mundial e partiu tanto de interesses diamantinenses, quanto da própria Vitória-Minas.

É inegável que a cidade sofreu transformações que estiveram associadas a uma ressignificação no valor das terras, a intensificação da colonização considerando o crescimento e ao surgimento de povoados, novos hábitos e costumes estranhos aos habitantes locais. Como evidenciamos na fala de Delfino, até mesmo “o velho garimpeiro barbado” poderia mudar suas tradições, “passando do feijão com torresmos e angu aos camarões, ostras e badejos”.<sup>323</sup>

Tal como em outras linhas novas, o ramal de Diamantina foi inaugurado sem estar totalmente terminado. Havia trechos precisando de manutenção. No ano de sua inauguração alguns dormentes de madeira (aroeira) que haviam sido assentados nos primeiros trechos construídos precisaram ser substituídos. Além disso, trechos da linha ainda descobertos receberam o necessário lastro de cascalho, bueiros provisórios foram substituídos por de alvenarias, entre outras melhorias.<sup>324</sup>

A parte alta de Diamantina, região próxima ao Largo Dom João e local escolhido para a instalação da estação ferroviária, passou por sucessivas reformas. O objetivo era embelezar aquele espaço a fim de torná-lo mais receptivo e higiênico. Afinal, dada a presença da estação ferroviária, o *hall* de entrada para a cidade de Diamantina deveria ser uma espécie de termômetro de seu grau de civilidade. Na edição de 06 de agosto de 1916, do jornal *Pão de Santo Antonio*, observamos os redatores preocupados em chamar atenção a esse aspecto:

Não deve, entretanto, ficar no esquecimento o nivelamento da grande praça compreendida entre a Estação do nosso ramal e o seminário Diocesano, no largo do D. João. Com a terraplanagem daquela grande parte do largo, cheia de altos e baixos, os que nos visitam terão, certamente, outra impressão ao chegar a gare da nossa via-férrea.<sup>325</sup>

O Largo Dom João era a maior praça da cidade e no seu entorno encontrava-se uma importante instituição local: o Seminário Episcopal de Diamantina. Embora fosse uma praça pública “tão frequentada”, prevalecia o descaso com sua conservação. O seu desnível

---

<sup>323</sup> “Vão se as Tradições”. *A Idéa Nova [Diamantina]*, 10 de agosto, 1909, p: 01

<sup>324</sup> EFVM, 1915, p: 35.

<sup>325</sup> “Obras Públicas”, *Pão de Santo Antonio [Diamantina]*, 06 de agosto, 1916, p: 03.

favorecia o acúmulo de águas após as chuvas facilitando a proliferação de mosquitos e gerando incômodos lamaçais.<sup>326</sup>

A área escolhida para a construção da estação diferenciava-se da área central da cidade que tinha uma topografia acidentada e os logradouros que se caracterizavam pela arquitetura colonial com referências também ao XIX. O Largo constituía-se como um dos espaços mais planos da cidade e com monumentos associados a uma arquitetura mais moderna que rompia com a paisagem colonial. Exemplos disso são os prédios do Seminário Episcopal e o da Igreja do Sagrado Coração de Jesus.

A primeira imagem (Figura 09) refere-se à Igreja São Francisco de Assis, cuja construção foi iniciada em 1762 por iniciativa da Ordem Terceira de São Francisco de Assis na área central de Diamantina.<sup>327</sup> A segunda imagem (Figura 10), a Igreja do Sagrado Coração, por sua vez, construída entre 1884 e 1889, apresentando influência neogótica e rompendo com a tradicional estética colonial local.<sup>328</sup>

**FIGURA 09:** Igreja São Francisco de Assis.



**FIGURA 10:** Igreja Sagrado Coração de Jesus.



**FONTE:** Igreja São Francisco de Assis, disponível no link: <http://acervodigital.unesp.br/handle/unesp/252406>. Sagrado Coração, disponível no link: <https://sascjblog.wordpress.com/seminario-arquidiocesano-sagrado-coracao-de-jesus-2/>. Acesso em 05/05/2018.

Como observamos nas imagens, a Igreja de São Francisco está situada em um terreno acidentado com visíveis desníveis. Ao passo que o templo do Sagrado Coração, na parte mais

<sup>326</sup> *IBIDEM*, p: 03.

<sup>327</sup> Informações acerca da Igreja São Francisco de Assis podem ser encontradas no site do IPHAN-MG, disponível no link: <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/1490/>. Acesso em 05/01/2018.

<sup>328</sup> De acordo com Celina Lemos, a Igreja do Sagrado Coração de Jesus definiu a última fase do arquiteto inglês John Rose, que foi responsável por importantes transformações no espaço urbano diamantinense (LEMOS, Celina Borges *et al.* *Diamantina e sua arquitetura nos contextos da formação do arraial e consolidação da vida: registros e manifestos da modernidade na paisagem cultural entre os séculos XVIII e XIX*. Anais XIII Seminário sobre Economia mineira, 2006, p: 72-93).

alta e plana da cidade, localiza-se num ambiente que foi considerado como o mais favorável à expansão e construção de uma nova feição urbana para Diamantina. Portanto, se antes a expansão urbana esteve associada a uma lógica que seguia o curso das águas, as zonas de atividades garimpeiras e/ou o entorno das igrejas, o Largo D. João, mais afastado do centro de ocupação inicial, se convergiu, gradativamente, como um novo espaço de colonização, ou seja, de expansão urbana e consideramos que a ferrovia potencializou esse processo.

Assim, mais uma vez nos remetendo a fala de Aldo Delfino, o aspecto da cidade mudou, “os ares primitivos” deram espaço a uma nova Diamantina.<sup>329</sup> As próximas imagens ilustram bem essa transformação. Numa vista panorâmica do Largo Dom João, observamos a visível transformação naquela praça. O aspecto pastoril (Figura 11), que justificava o nome anterior de *Largo do Curral*, cedeu cada vez mais espaço para uma “nova cidade” (Figura 12), a praça já com a presença da ferrovia.

**FIGURA 11:** Largo Dom João antes do advento ferroviário (s/d).



**FIGURA 12:** Largo Dom João com a presença da ferrovia (s/d).



**FONTE:** Acervo Zé da Sé. Disponível em: <http://zedaseblog.blogspot.com.br/>. Acesso em 09/01/2018.

A ferrovia potencializou a expansão urbana em Diamantina. Todavia a mesma não foi o elemento principal desse processo. De modo geral, de acordo com Helena Guimarães Campos, ao redor das ferrovias se consolidaram sólidos núcleos urbanos e uma nova dinâmica urbana. No caso de Diamantina as maiores transformações em termos de adensamento e expansão urbana ocorreram especialmente após 1940.<sup>330</sup> Destacar essa peculiaridade é importante, pois nos leva a refletir sobre os significados dos trilhos naquele espaço. Havia

<sup>329</sup> “Vão se as Tradições”. *A Idéa Nova [Diamantina]*, 10 de agosto, 1909, p: 01.

<sup>330</sup> De acordo com Guilherme Varajão, as maiores transformações de Diamantina, em termos de adensamento e expansão urbana, aconteceram após 1940. Para o autor a expansão urbana esteve atrelada a múltiplos fatores e não apenas ao aumento populacional. Entre 1950 e 2010, por exemplo, a população do distrito sede cresceu 3,3 , ou seja, de 9.837 habitantes passou a 32.891 (VARAJÃO, *Por uma Geografia de Diamantina*, op. cit., p: 127).

dúvidas se o ramal asseguraria o progresso, o crescimento e, em especial, a integração regional. E se, de fato, depois de sua chegada, teve os efeitos esperados por seus entusiastas.

Antes mesmo do assentamento dos últimos dormentes em Diamantina se observam transformações na cidade como, por exemplo, a valorização imobiliária.<sup>331</sup> No documento *Memória Descritiva de Construção do Ramal*, de 1910, foi apontada a necessidade de desapropriação dos terrenos na cidade, sendo, para tal, consignada uma verba de 100:000\$000.<sup>332</sup> A *Estrella Polar* por ocasião da decisão de fazer de Diamantina o destino final da EFVM, publicou:

De uma feita, há dez ou doze anos passados, uma estrada de ferro para Diamantina chegou a revestir todas as aparências de verdade; a cidade encheu-se de engenheiros; as terras devolutas e os prédios suburbanos da parte alta da cidade, subiram de preço, e não foram poucos os que compraram lotes e lotes de terrenos pelos lados do rego público e Pedra Grande.<sup>333</sup>

Além de explicitar uma nova percepção da cidade, o trecho acima também revela as expectativas que envolviam a presença da ferrovia em Diamantina como o incentivo a outras formas de transporte. A construção de estradas no modal rodagem, como os caminhos vicinais, facilitaria o tráfego e transporte de uma maior quantidade de produtos até a futura estação. Um resultado foi a criação de empresas de transporte rodoviário como a Empresa de Transporte Norte de Minas, pertencente a Almeida & Cia.<sup>334</sup>

Em pleno funcionamento a partir de 1914, a estação ferroviária de Diamantina passou a ser um importante espaço de convivência da sociedade diamantinense. Muitos eventos passaram a ser realizados na gare da estação de ferro. A chegada de figuras ilustres, missas e despedidas são exemplos dos eventos que eram registrados:

Ao embarque de S. Exc. Revma [Arcebispo Diocesano], na estação do nosso ramal. Compareceu todo o clero, distintíssimas famílias, representantes das diversas associações católicas, imprensa local e muitos católicos, que foram se despedir e receber a benção do venerado e querido Prelado diamantinense.<sup>335</sup>

---

<sup>331</sup> Segundo Helena Guimarães Campos, as estradas de ferro desempenharam papel importante na ocupação dos territórios, uma vez que ao longo de alguns trechos foram surgindo núcleos urbanos. Esses aspectos, relacionados a colonização e povoamento, implicariam, por consequência, numa maior valorização do espaço ao redor tornando evidente a tendência da ferrovia em orientar a ocupação do entorno (CAMPOS, *Caminhos da História*, op. cit., p:107).

<sup>332</sup> Memória descritiva EFVM, 1910, p: 09.

<sup>333</sup> “Estrada de Ferro: Espírito Santo e Minas”, *A Estrella Pollar*[Diamantina], 10 de março, 1903, p: 03.

<sup>334</sup> Segundo Marcos Lobato Martins, a ferrovia alterou, temporariamente, a distribuição das estradas de rodagem na região de Diamantina, uma vez que incentivou a construção de rodovias que contribuíssem para que alguns produtos pudessem chegar a estação ferroviária e assim melhor servir cidade e região. Assim, a medida que os trilhos avançaram na cidade de Diamantina, os percursos das tropas eram encurtados (MARTINS, *Breviário de Diamantina*, op. cit., p: 152-170).

<sup>335</sup> “Visita Pastoral”, *Pão de Santo Antonio* [Diamantina], 07 de maio, 1916, p: 01.

A euforia com a chegada e partida dos trens tão aclamada em algumas canções e romances<sup>336</sup>, também se manifestava no ramal de Diamantina, chegando ao ponto de ser divulgado no jornal *Pão de Santo Antonio* um alerta de que “na estação do nosso ramal, poder se dar, a qualquer hora, um desastre evitável. A menina ali pinta o sete, por um milagre, não houve ainda uma desgraça a lamentar-se”.<sup>337</sup> Outro exemplo pode ser observado em Currallinho, quando Victor de Freitas, engenheiro residente da Central do Brasil naquela localidade, apontou que ali a vida era “pasmaceira”. Continuou: “Cinema não há e, para distração, o remédio é ir-se à tardinha a gare”. A chegada dos trens a estação era o “espetáculo de maior realce cotidiano e o que empresta mais vida a localidade”.<sup>338</sup>

O surgimento dessa nova dinâmica urbana se consolidou com a melhoria nos serviços dos correios e telégrafos e, também, no estímulo ao comércio em seu entorno.<sup>339</sup> Houve incremento da produção de bens que pudessem ser exportados e importados, bem como uma estrutura (restaurantes, bares e hotéis) para atender as demandas de passageiros foi criada. Na região de Currallinho, por exemplo, “três hotéis [disputavam] as preferências dos viajantes suspeitos de desembarcar”.<sup>340</sup> Em Diamantina, a relação entre o comércio e a estrada de ferro pode ser evidenciada nos endereços dos estabelecimentos divulgados nos periódicos locais. Como estratégia, a informação da proximidade com a estação ferroviária era destacada:

---

<sup>336</sup> Poderíamos elencar várias canções e romances que possuem as estações ferroviárias como os locais de encontro, divertimento e despedida das populações ao redor. No quesito música recomendamos a canção intitulada *Encontros e Despedidas* de Milton Nascimento e Fernando Brant e, em se tratando de romance, indicamos o livro intitulado *O Grande Mentecapto*, de autoria de Fernando Sabino.

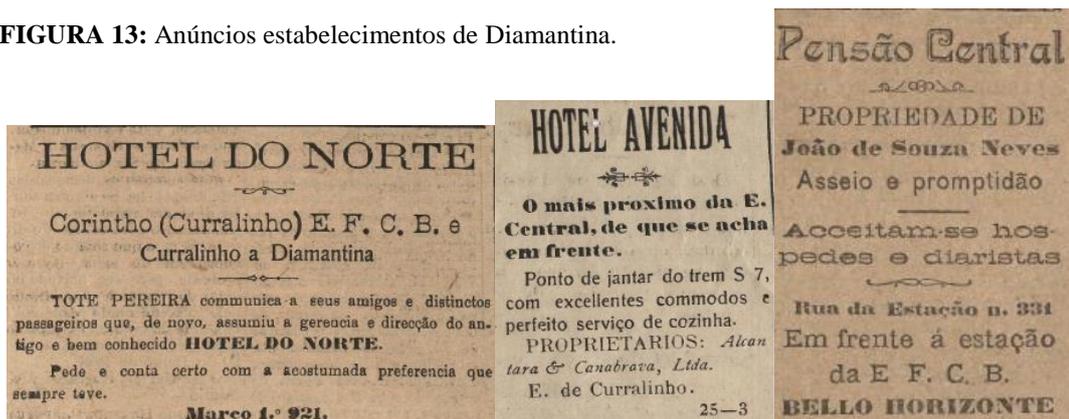
<sup>337</sup> “Na Estação”, *Pão de Santo Antonio* [Diamantina], 30 de maio, 1920, p: 03.

<sup>338</sup> FREITAS, Victor Figueira de. *Perfis e Briguelas – da linha e a à margem da Central*. Belo Horizonte. Gráfica Belo Horizonte, 1953, p: 25.

<sup>339</sup> De acordo com Helena Guimarães Campos as ferrovias revolucionaram a técnica e os trabalhos de transportes e por isso incentivavam, direta ou indiretamente, muitos setores econômicos. Assim, a relação ferrovia-comércio foi percebida como profícua e esse aspecto atraiu para ao redor das estações férreas um número considerável de estabelecimentos comerciais (CAMPOS, *Caminhos da História*, *op. cit.*, p: 95).

<sup>340</sup> Segundo Freitas, em Currallinho três hotéis disputavam as preferências dos viajantes suspeitos de desembarcar (FREITAS, *Perfis e Briguelas*, *op. cit.*, p.25).

FIGURA 13: Anúncios estabelecimentos de Diamantina.



FONTE: “Hotel do Norte”, *Pão de Santo Antonio* [Diamantina], 10 de maio ,p:04, 1921 ; “Hotel Avenida”, *Pão de Santo Antonio*, [Diamantina], 05 de dezembro, p: 04, 1920 & “Pensão Central”, *Pão de Santo Antonio*, [Diamantina], 10 de dezembro, p: 04, 1922.

Se antes a região tinha uma demanda marcadamente associada ao garimpo, às indústrias têxteis e a agropecuária, a mesma passou a receber também indivíduos envolvidos com outras atividades como, por exemplo, o turismo.<sup>341</sup> Além disso, como havia alertado Aldo Delfino, “pedreiros e carpinteiros importados”, se refletiram em uma nova dinâmica que, paulatinamente, se estabeleceu na figura dos trabalhadores ferroviários. Diferentes profissões como maquinistas, foguistas e guarda-freios passaram a compor também o âmbito de moradores locais. No ano de 1916, o número do pessoal envolvido diretamente na atividade ferroviária do trecho Currallinho-Diamantina era de 176 e, em 1909, ano do início das obras de construção do ramal esse número chegou até 328.<sup>342</sup>

Esse perfil de trabalhador era uma das maiores necessidades da EFVM. A escassez dessa mão-de-obra tinha motivos diversos: epidemias que afastavam o pessoal dos locais de trabalho, atrasos de pagamento e a concorrência de outras ferrovias que estavam sendo construídas próximas a região como Estrada de Ferro Oeste Minas e a Central do Brasil. Outro aspecto, que não é apontado nos relatórios, mas que consideramos como influente na falta de pessoal efetivo, refere-se ao fenômeno da migração que desde o início de seu processo de colonização marcou a história da região.<sup>343</sup> Pois, se no início de sua colonização o Norte de Minas era o destino de muitos atraídos por sua fama aurífera, já nos primeiros anos

<sup>341</sup> De acordo com Carlos Eduardo Silveira, a expansão viária influenciou na acessibilidade a cidade e, como consequência, em sua atratividade. Pouco depois, em 1938, Diamantina recebeu do IPHAN o título de Patrimônio Histórico aspecto que atraiu ainda mais turistas ao seus limites (SILVEIRA, Carlos Eduardo *et al.* *Caminhos do turismo em Diamantina: a relação com a origem mineradora, a cultura e o título de patrimônio cultural da humanidade*. Revista Vozes dos Vales da UFVJM, 2014, p: 01-21).

<sup>342</sup> EFVM, 1910 & 1917.

<sup>343</sup> A referida região sempre foi marcada por intensos movimentos migratórios. Desde o século XVIII, com a riqueza proveniente da mineração a meados do XIX a partir do desenvolvimento da pecuária extensiva e da agricultura. À parte esses aspectos, que atraíram pessoas para a região, um dos elementos que contribuem para movimentos migratórios sazonais é a seca (BRANT, Tatiana C. *et all*, *Análise preliminar sobre emigração, desenvolvimento regional e desigualdade no Vale do Jequitinhonha*. UFMG, Anais CEDEPLAR, 2016, p: 03).

do século XX a região passou a ser a origem. Essa inversão do sentido migratório levou muitos mineiros do Norte de Minas Gerais a procura de trabalho e melhores condições de vida em grandes centros como Belo Horizonte e outras cidades mais ao sul do estado e, também, em São Paulo ou no Rio de Janeiro.<sup>344</sup>

A ferrovia atravessou não apenas o território mas também várias dimensões da vida social e política. Um exemplo foi a crescente influência que as lideranças e agentes ferroviários passaram a ter no cotidiano de Diamantina. Assim, por exemplo, ações rotineiras como aniversários ou adoecimentos eram divulgadas nos periódicos locais. Em 17 de dezembro de 1916, a doação de José Gomes de Souza, superintendente do ramal, do valor de 10\$000 (réis) para o natal dos pobres do Recolhimento dos Pobres do Pão de Santo Antônio foi notificada em jornal local.<sup>345</sup>

Tal como o presságio de Aldo Delfino, nada e ninguém ficou imune à influência daquela via-férrea. À medida que avançou, a ferrovia produziu conhecimento sobre a região, seja por meio de cartas topográficas, croquis e relatórios sobre vegetação, população e fauna.

### **3.2 Do ambiente: Lenha e água, o cardápio das locomotivas**

O ramal de Diamantina, como outras vias férreas brasileiras e empreendimentos de similar magnitude, contribuiu para afirmar o papel da engenharia enquanto um agente articulador do processo de modernização da sociedade brasileira no início do século XX.<sup>346</sup> As soluções técnicas, em busca de traçados mais econômicos, salubres e seguros, apresentavam mais do que categorias técnico-científicas disponíveis à época. Contribuíram diretamente para que a feição de alguns locais fosse alterada, gerando impactos observados até hoje.

A ferrovia, à medida que avançou pela porção norte mineira, estimulou a exploração dos recursos naturais disponíveis na região. É esse aspecto que pretendemos discutir neste tópico, buscando incorporar ao nosso estudo algumas variáveis ambientais.

---

<sup>344</sup> Segundo Helena Guimarães Campos, na Primeira República houve uma inversão do sentido migratório em Minas Gerais. Se antes Minas era o destino, então, passou a ser a origem. Ou seja, mineiros passaram a buscar trabalho, especialmente, em São Paulo. Segundo a autora, pesquisas recentes acerca da origem do paulistano apontam considerável parcela de nordestinos e mineiros (CAMPOS, *Caminhos da História*, op. cit., p: 150).

<sup>345</sup> “Natal dos Pobres”, *Pão de Santo Antonio* [Diamantina], 17 de dezembro, 1916, p: 01.

<sup>346</sup> O livro *Missionários do Progresso: Médicos, Engenheiros e educadores no Rio de Janeiro* apresenta os campos da medicina, engenharia e educação como os mais destacados, entre o final do século XIX e início do XX, no processo de construção de uma sociedade brasileira moderna. Os autores Micael Herschmann, Simone Kropf e Clarice Nunes apontam que os agentes dos referidos campos se dispuseram a atuar como articuladores do processo de modernização da sociedade brasileira (HERSCHMANN *et al*, *Missionários do Progresso*, op. cit., p: 07).

De modo geral as características ambientais da área atravessada pelo trecho Curralinho-Diamantina definiram decisivamente nas formas como a ferrovia pôde se manter em pleno funcionamento. Para além da degradação da natureza pelo impacto da ferrovia, pretende-se mostrar também como o meio ambiente foi importante fator na conformação de soluções para o funcionamento do ramal de Diamantina, desde seu abastecimento a sua manutenção. Fundamental foi o acesso e a utilização de lenha para construção de dormentes e para alimentação das fornalhas das locomotivas a vapor e o consumo de água das máquinas que circularam na região.

Antes mesmo da inauguração da primeira estação, Roça do Brejo, do ramal de Diamantina em 1909, os impactos no ambiente eram visíveis com a derrubada das matas e a terraplanagem para assentamento dos trilhos. À medida que os trilhos avançavam e novas estações eram construídas, as condições materiais proporcionadas pela construção de pontes, caixas-d'água e bueiros contribuía para transformações no espaço. Especificamente sobre a retirada de madeira, um artigo na edição de 06 de dezembro de 1910, do jornal *Pão de Santo Antonio*, que, sob o título de *Protesto*, vocaliza a queixa dos de fazendeiros da região acerca da invasão de suas terras:

Nos abaixo assinados declaramos que somos senhores e possuidores das terras das Fazendas de Santa Paula, Saguim, Monjolos e Santo Hipólito, sítias no distrito de Pissarão, freguesia de Curimataí, e bem assim o moinho sito nos Monjolos, que obtivemos por herança de nossos finados pais João Lopes Vieira Leite e Eufrasia Maria de Jesus.

As terras dividem pelo Nascente com a fazenda do Bueno, forquilha e pelo Sul com o Breno, Capim Branco e Brejo.

Nosso direito e posse estão comprovados por disposição legal, títulos solenes e imposto territorial pago.

Havendo chegado ao nosso conhecimento que indivíduos invadiram parte das terras cortando matos, transformando as madeiras em dormente, edificando casas e praticando outros atos abusivos, protestamos contra os criminosos e os responsabilizamos por perdas e danos.

E para que não aleguem ignorância, prescrição, ou posse clandestina, fazemos público o presente protesto, que vai imprensa local.<sup>347</sup>

Matas cortadas não representavam apenas a destruição da natureza, mas também a gradativa colonização daquele território. Estações como a de Rodeador, Santo Hipólito, Riacho das Varas e Braúnas deram origem ou incentivaram maior colonização daqueles espaços que, posteriormente, se consolidaram como municípios desmembrados de Diamantina, respectivamente: Monjolos, Santo Hipólito, Conselheiro Mata e Gouveia.

---

<sup>347</sup> “Protesto”, *Pão de Santo Antonio* [Diamantina], 06 de dezembro, 1910, p: 04.

Em um artigo publicado no *Pão de Santo Antonio* os redatores reivindicavam uma ponte sobre o rio Araçuaí, nos limites do município de Diamantina com o do Serro:

Secundando aos nossos colegas d' *A Idéa Nova*, fazemos também nossas as suas justíssimas reclamações ao patriótico governo do Estado, sobre a necessidade urgente da construção de uma ponte sobre o rio Araçuaí, nos limites do nosso município com o do serro.

E' um fato que, com as chuvas contínuas, a estrada do Gavião, cujos consertos não ficaram em poucos contos de reis para o Estado, será abandonada pelos tropeiros, porque, no rigor do inverno, o rio Araçuaí, absolutamente, não é vadeável. Segundo as informações dirigidas a colega, a construção da ponte em questão pouco custara ao Governo, porquanto nas circunvizinhanças do lugar existem grandes matas com riquíssimas madeiras de lei.<sup>348</sup>

À primeira vista, madeira de qualidade não seria um problema para distintos usos na região. Em 1910, no documento intitulado *Resumo Geral de Orçamento*, apresentado ao Ministério da Viação e Obras Públicas, na seção *Natureza da Zona Atravessada*, foi apontado que o terreno que receberia o ramal de Diamantina possuía “vegetação rasteira, campos, capoeirões de machado e pequenos trechos de mata virgem, no vale do Rio Pequeno, onde se encontra madeira de lei.” A abundância desse recurso também foi registrada na edição de 20 outubro de 1912 do mesmo jornal, informando que, na altura da estação de Monjolos e faltando menos de dois anos para que os trilhos alcançassem a cidade de Diamantina, foi construído um depósito de madeira de lei:

[...] A margem da estrada depararam-se depósitos de madeira de lei, em diversos tamanhos e milhares de dormentes, além de lenha (...) trafego da estrada.

As matas do rio das velhas e do Rio parto abundam de madeiras de lei, principalmente de aroeira.

Na parada denominada de Monjolo deparamos uma serraria de madeira da The Sopa Diamond Limited. Ali estão os maquinismos desta Companhia, conduzidos para as minerações da Sopa, lavra comprada ao sr. Coronel Joao Pio Fernandes[...].<sup>349</sup>

A atividade ferroviária, direta ou indiretamente, incentivou muitos setores econômicos. A *The Sopa* é um exemplo disso. Esta serraria surgiu como uma resposta a demanda de madeiras para o posteamento do telégrafo da Companhia, criação de dormentes para o avanço dos trilhos e de lenhas para o funcionamento das locomotivas que já circulavam nas primeiras estações daquele ramal. De acordo com o Anuário Mineiro de 1918, na região da fazenda de Santo Hipólito, que deu nome a uma das estações do ramal de Diamantina, as

<sup>348</sup> “Ponte sobre o Arassuahy”, *Pão de Santo Antonio* [Diamantina], 23 de setembro, 1911, p: 03.

<sup>349</sup> “Sem Título”, *Pão de Santo Antonio* [Diamantina], 20 de outubro, 1912, p: 01.

vias férreas da Central do Brasil e Leopoldina também exploravam as matas para a produção de dormentes.<sup>350</sup> Outro exemplo foi o incentivo ao setor siderúrgico local com a montagem de um pequeno forno para fundição de bronze em Currálinho.<sup>351</sup>

O advento da ferrovia não inaugurou a exploração madeireira na localidade. A presença e exploração de madeiras de lei nas matas da região eram reclamadas de longa data, sendo observável em relatos de memorialistas locais e de viajantes naturalistas que passaram pela mesma entre os séculos XVIII e XIX. De Saint Hilaire, em sua passagem pela região, ainda enquanto arraial do Tejuco, destacou duas árvores que descreveu como úteis aquela localidade, sejam elas: Monjolo e a Pereira da Serra. Enfatizou que ambas, “devido à dureza de suas madeiras, são empregadas na construção de casas, na dos objetos e aparelhos destinados à extração dos diamantes.” O naturalista, evidenciando a importância da madeira, apontou ainda que havia o cuidado de guardar as tábuas de madeira utilizadas no garimpo para o ano seguinte, pois, em suas palavras, “a raridade da madeira nesta região não permite desperdícios.”<sup>352</sup>

No ano de 1899, José Augusto Neves, em sua *Chorografia do município de Diamantina*, apontou a importância do que intitulou “reino vegetal”, enfatizando a variedade e qualidade das madeiras das matas do município.<sup>353</sup> As percepções dos dois autores parecem contraditórias. Essa visão difusa acerca dos recursos da região, considerados ora abundantes ora escassos, deve-se ao fato de que os autores se referiram a espaços diferentes de uma mesma Diamantina. De Saint Hilaire tratou, especificamente, sobre a sede tejucana que, posteriormente, também se constituiu como a sede do município. Neves, por sua vez, tratou acerca do município como um todo, o qual possuía uma ampla dimensão territorial.

Portanto, considerando as proporções e limites espaciais de Diamantina, por vezes seus aspectos ambientais foram apresentados de forma ambígua. No início do século XX, Diamantina foi considerada como um dos maiores municípios do território mineiro. Intitulado de “vastíssimo”, pelo anuário mineiro de 1918. No entanto, quando necessário, as elites da cidade lançavam mão da percepção daquele espaço como infértil, desértico etc, a fim de

---

<sup>350</sup> SENNA, *Anuário de Minas Gerais*, op. cit., p: 625.

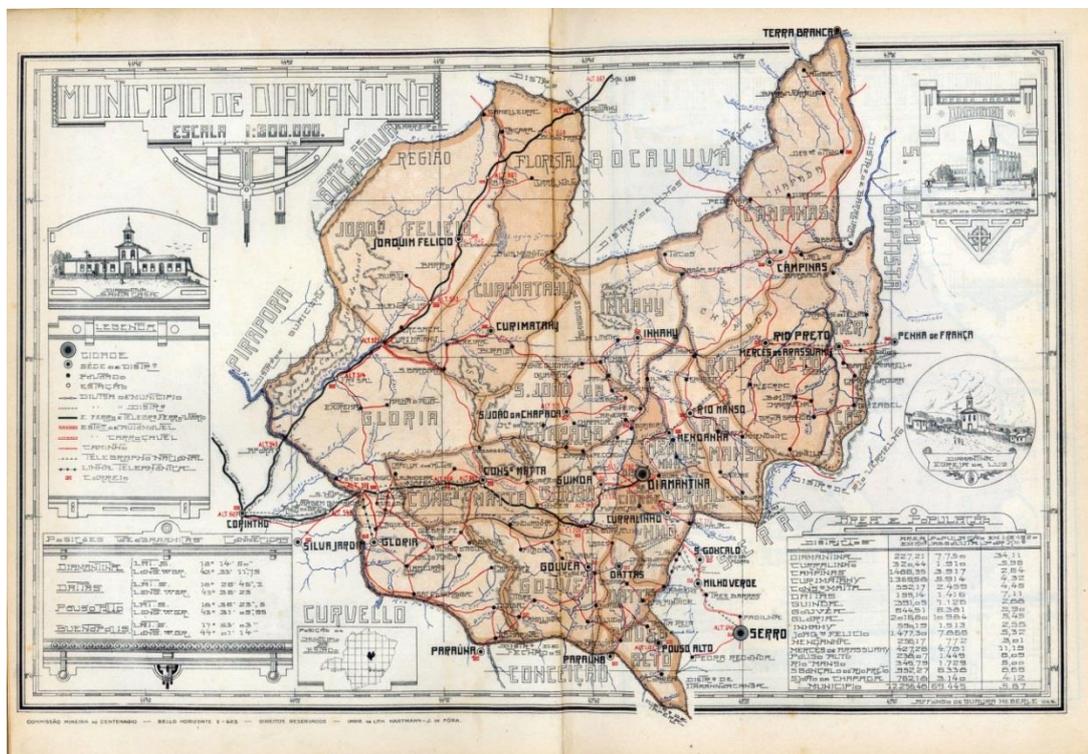
<sup>351</sup> EFVM, 1919, p: 26.

<sup>352</sup> Auguste de Saint-Hilaire em sua passagem pelo Distrito Diamantino apontou características relacionadas a prestação de serviços, clima e em relação às matas da região (árvores frutíferas e outras madeiras) (DE SAINT-HILAIRE, *Viagens pelo Distrito dos Diamantes e Litoral do Brasil*, op. cit., p: 23-50).

<sup>353</sup> José Augusto Neves apontou: “No reino vegetal, a nossa flora constitui outra importante riqueza do município, não só quanto às florestas e arbustos, como em variedade de plantas notáveis e uteis pelos seus simultâneos usos.” (NEVES, *José Augusto Neves*, op. cit., p: 138).

alcançarem benesses dos governos, federal e estadual. Para dimensionarmos a área do município nas primeiras décadas do século XX, segue o mapa abaixo:

MAPA 06: Município de Diamantina, 1920.



FONTE: <http://www.albumchorographico1927.com.br/indice-1927/diamantina>. Acesso em 05/01/2018.

Dada sua extensão territorial, o município possuía uma significativa diversidade de terras. Constituído por 17 distritos, cada qual com características bem peculiares, havia terras próprias para cultura e outras para mineração. Sua superfície abrangia cerca 12.655 quilômetros quadrados e contava com uma população superior a 75.000 habitantes.<sup>354</sup>

A Serra do Espinhaço está na interseção de três grandes biomas brasileiros, sejam eles: Mata Atlântica, Cerrado e Caatinga.<sup>355</sup> Foi esse ambiente de acentuadas diferenças altimétricas e de transição de três biomas que contribuiu para que a visão acerca do município de Diamantina fosse difusa e que, em especial, as características da sede municipal, localizada na região em que o bioma Cerrado prevalece, fossem associadas à condição de sertão. Também foi nesse ambiente que a ferrovia pôde se estabelecer e aquele espaço,

<sup>354</sup> SENNA, *Anuário de Minas Gerais, op. cit.*, p: 613.

<sup>355</sup> Segundo Guilherme Varajão, as partes mais elevadas atuam como barreiras geográficas proporcionando ambientes isolados que desenvolvem características próprias, na região de Diamantina, os campos rupestres constituíram como uma espécie de divisor entre os biomas Mata Atlântica, Cerrado e Caatinga na região. Assim, embora no Planalto de Diamantina haja características mais típicas do cerrado, é possível evidenciar também espécies dos outros dois biomas mencionados (VARAJÃO, *Por uma Geografia de Diamantina, op. cit.*, p: 54).

tradicionalmente apontando como infértil, pôde subsidiar com recursos naturais o pleno funcionamento da ferrovia e suas máquinas a vapor.

Entre 1909 e 1922, respectivamente, o ano em que ocorreu a inauguração da primeira estação do ramal de Diamantina (Roça do Brejo) e o ano em que se consolidou o processo de encampação do mesmo pela Estrada de Ferro Central do Brasil, circularam em Diamantina um total de cinco locomotivas a vapor ( ver figuras a seguir).<sup>356</sup> Embora cada locomotiva possuísse o diâmetro de suas rodas e pistões variáveis, o princípio de funcionamento dessas máquinas a vapor é fácil de ser entendido. À parte aspectos mais técnicos: primeiro, o carvão queima na lareira, em seguida, aquece a água numa caldeira produzindo assim o vapor. Vapor que, por sua vez, impulsiona um pistão de um movimento para trás e para frente, esse movimento alternativo é transformado em movimento rotativo.<sup>357</sup>

Os combustíveis para as locomotivas eram lenha, carvão e óleo combustível derivado do petróleo.<sup>358</sup> A depender do traçado, do modo de operação e da classificação das máquinas, as locomotivas exigiam um maior consumo para sua tração. O ramal de Diamantina, embora curto, era considerado muito sinuoso, pois dos seus 147,5 km, cerca de 100 km era em declividade e 66 km em curvas.<sup>359</sup> Além disso, também foi apontado como o de maior altitude do país<sup>360</sup>, assim, além de requer a manutenção constante de suas máquinas a vapor e via permanente, teve um consumo significativo no que se refere ao abastecimento de madeira e água.

A classificação das locomotivas se dava a partir do número de rodas ou eixos que possuíam, assim, por exemplo: a classificação 0-6-0 indica por meio do primeiro número (0) a quantidade de rodas guias que precedem as rodas/eixos acoplados para tração. As rodas de tração, por sua vez, são representadas pelo número do meio (6) e o último número (0) indica a quantidade de rodas que siga os eixos acoplados.<sup>361</sup> As locomotivas utilizadas no ramal de Diamantina foram dos tipos 0-6-0, 2-8-0 e 4-6-0. Todas as máquinas a vapor daquele ramal, entre 1909 e 1922, eram de origem estadunidense e foram fabricadas pela *Baldwin Locomotive Works*. O número de rodas motrizes das máquinas a vapor, apontados pelo

---

<sup>356</sup> Essas informações foram obtidas a partir da leitura de Eduardo J. J. Coelho e João Bosco Setti (2003) e do relatório da EFVM referente ao ano de 1919 (COELHO, Eduardo J. J. & SETTI, João Bosco, *A E. F. Vitória a Minas e suas locomotivas desde 1904: Memória do Trem*, 2000.& EFVM, 1920, p: 30).

<sup>357</sup> Essas informações estão disponíveis no site: [http://www.gaqm.net/Theme\\_4.html](http://www.gaqm.net/Theme_4.html). Acesso em 05/01/2018.

<sup>358</sup> Informações disponíveis nos relatórios da EFVM, foram consultados os referentes aos períodos entre 1909-1922.

<sup>359</sup> EFVM, 1920, p: 17.

<sup>360</sup> “Sem Título”, *Pão de Santo Antonio* [Diamantina], 09 de abril, 1916, p: 02.

<sup>361</sup> A classificação considera as principais características da locomotiva e o número de eixos, por sua vez, é um indicativo do peso aderente das mesmas. Informações disponíveis em: <http://vfco.brazilia.jor.br/locos/Classificacao-Locomotivas-Vapor.shtml>. Acesso em 05/01/2018.

numeral do meio nas classificações, indica quão pesado era o perfil daquele ramal que exigia locomotivas com maior aderência.<sup>362</sup>

**FIGURA 14:** Locomotiva “Dr. Pedro Nolasco” do ramal de Diamantina da EFVM.



**FIGURA 15:** Locomotiva “Francisco Sá” do ramal de Diamantina da EFVM.



<sup>362</sup> De acordo com Coelho e Setti, o perfil do ramal de Diamantina era pesado e exigia bastante perícia das equipagens uma causavam um acentuado desgaste das locomotivas (COELHO, Eduardo J J., & SETTI, João Bosco, *A E. F. Vitória a Minas e suas locomotivas desde 1904*, op. cit., p: 116).

**FIGURA 16:** Locomotiva “Diamantina” do ramal da EFVM.



**FONTE:** Baldwin, col. H. L. Broadbelt, acervo Railroad Museum of Pennsylvania. In: COELHO & SETTI, A E. F. *Vitória a Minas e suas locomotivas desde 1904*, op. cit., p: 16.

De acordo com Eduardo J. J. Coelho e João Bosco Setti, o nome das locomotivas do ramal de Diamantina elucidam como sua “construção e operação era na verdade troca de favores políticos”.<sup>363</sup> O considerável número de eixos das máquinas do ramal, por sua vez, nos indicam seus respectivos pesos e, além disso, que a necessidade de consumo das mesmas eram consideráveis. Levando em consideração esse aspecto, o quadro abaixo mostra variedade de madeiras da região.<sup>364</sup>

**QUADRO 04:** Variedade de madeiras encontradas no município de Diamantina.

Nome Popular	Nome Científico	Altura (metros)	Bioma/Fitofisionomia
Jacarandá rosa	<i>Dalbergia decipularis</i>	2 m- 30m	Bahia, Pernambuco e Minas Gerais.
Angico branco	<i>Piptadenia colubrina</i> (Vell.) Benth.	10m a 35m	Amazônia (Floresta Ombrófila), Cerrado, Caatinga.
Imburana	<i>Commiphora leptophloeos</i>	6m-9m	Caatinga, Pantanal Chaco.
Peroba	<i>Aspidosperma polyneuron</i>	20m a 30 m	Floresta estacional semidecidual e floresta pluvial atlântica.
Aroeira	<i>Myracrodruon urundeuva</i>	5m-30m	Caatinga, cerrados e cerradões.
Tamboril	<i>Enterolobium contortisiliquum</i>	20-35m	Ampla ocorrência no Brasil.
Cedro	<i>Cedrela fissilis</i>	20m-25m	Todo o país, principalmente entre os estados de Minas Gerais ao Rio Grande do Sul.
Vinhático	<i>Plathymenia foliosa</i>	12m-20m	Mata Atlântica, Cerrado, Caatinga.

<sup>363</sup> COELHO & SETTI, A E. F. *Vitória a Minas e suas locomotivas desde 1904*, op. cit., p: 116.

<sup>364</sup> O quadro 04 foi elaborado a partir da menção dos nomes de árvores encontradas nos limites do município de Diamantina em escritos regionais, especialmente, na obra *Chorographia do Município de Diamantina* de 1899 do jornalista diamantinense José Augusto Neves (NEVES, Jayme. *José Augusto Neves*, op. cit., p: 138-140).

Pau-ferro	<i>Caesalpinia férrea</i>	20m-30m	Mata Atlântica
Sucupira branca	<i>Pterodon emarginatus</i>	Até 20 m.	Cerrado
Pau-brasil	<i>Paubrasilia echinata Lam.</i>	8m-12m	Mata Atlântica
Angelim	<i>Andira antheimia</i>	14m-18m	Cerrado, Mata Atlântica.
Jequitibá	<i>Cariniana estrellensis</i>	30m-40m	Mata Atlântica, Floresta Amazônica e Brasil Central.
Pau d'oleo	<i>Copaifera langsdorfii</i>	30m-50m	Colômbia, Venezuela e Brasil, na mata atlântica, matas de transição, cerrado e floresta amazônica.
Bálsamo	<i>Myrocarpus frondosus</i>	15m-20m/35m	Nativo da América do Sul
Carne de vaca	<i>Clethra scabra Pers.</i>	Até 25	De Minas Gerais ao Rio

**FONTE:** NEVES, Jayme, *José Augusto Neves, op. cit.*, p: 138-139 & *Árvores do Brasil*, disponível: <http://arvores.brasil.nom.br/new/lista.htm> & *Árvores do Bioma Cerrado*, disponível em: <http://www.arvoresdobiomacerrado.com.br/site/lista-de-especies/>. Acesso em 05/01/2018.

Além das espécies mencionadas acima, outros nomes também foram encontrados.<sup>365</sup>

Por tal variedade, o reabastecimento de lenha para servir as locomotivas era feito em qualquer ponto do trecho Curralinho-Diamantina. Como consequência dessas paradas imprevistas, ocorriam constantes atrasos no horário dos trens o que acarretava em prejuízos para a Vitória-Minas, responsável pelo ramal. Para se evitar imprevistos no horário, a partir de 1914, foram organizados três depósitos ao longo dos seus 147,5 km.<sup>366</sup>

Por certo, as locomotivas foram devoradoras assíduas não só de quilômetros, mas também de carvão e água.<sup>367</sup> Nos relatórios da Companhia não dispomos de informações suficientes para apontar o consumo considerando desde a inauguração ao processo de encampação do ramal, é possível verificar apenas a quantidade de madeira consumida entre os anos de 1916 e 1921. Abaixo listamos as informações encontradas:

**QUADRO 05:** Consumo de madeira entre os anos de 1916 e 1921.

Ano	Lenha M <sup>3</sup> (Combustível)	Dormentes	Postes (telégrafo)
1916	25.116	4.843 (aroeira)	Não Consta
1917	9.322	Não Consta	Não Consta
1918	11.145	Não Consta	Não Consta

<sup>365</sup> Encontramos ainda nomes incomuns na descrição do Reino Vegetal de José Augusto Neves: landim, pau-marfim, catuá, garapa, folha de bole, arco etc (NEVES, *José Augusto Neve, op. cit.*, p:138).

<sup>366</sup> EFVM, 1915, p:36.

<sup>367</sup> Parafrazeando com o artigo “Témoins d’hier : que d’eau ! que d’eau !” de Paul Pastiels, disponível em: <http://rixke.tassignon.be/spip.php?article1221&lang=fr>. Acesso disponível: 05/01/2018.

1919	10.478	Não Consta	Não Consta
1920	10.410	4.963	407
1921	12.971	6.160	176

**FONTE:** Relatórios da EFVM referentes ao ano de 1909 a 1922.

É visível o fato de que em bem pouco tempo a necessidade de lenha começou a ser reclamada. Embora o cardápio fosse pouco variado (lenha e água), o mesmo era caro e muitas das vezes rendeu em prejuízos para a ferrovia, pois, além da lenha ser um recurso de preço elevado havia poucos trabalhadores empregados em sua retirada. O alto valor da lenha estava relacionado à concorrência com a Central do Brasil, que atraía eventuais tiradores para as suas minas de manganês.<sup>368</sup>

Os jornais de Diamantina chamaram atenção para a exploração predatória daquele recurso. Em 1913, por exemplo, um ano antes do pleno funcionamento do ramal, já sentindo os impactos da exploração madeireira, a edição de 15 de fevereiro do *Pão de Santo Antonio* apresentou um artigo com sob o título *Conservai as Matas!*, enfatizando a importância do controle do avanço do desmatamento, relacionou a predação das matas a insalubridade e falta d'água.<sup>369</sup> Em outra edição do referido jornal, datada 13 de agosto de 1916, intitulada *O Eucalipto*, o periódico enfatizou que “a escassez de lenha” já era prevista para um futuro próximo e descreveu as “constantes queimadas e derrubadas das florestas” como aspectos que deveriam “ir despertando a atenção dos poderes públicos”.<sup>370</sup> O trecho denunciava as queimadas, as quais ainda nos dias atuais são recorrentes naquele espaço e permanecem sendo associadas as tradições locais.<sup>371</sup>

Frente ao alto valor da lenha e a falta de “braços” para sua exploração, no ano de 1916, José Gomes de Souza, superintendente do ramal, percebeu na altura dos 92 km a presença do que denominou de Canela de Azeite, que em suas palavras: “experimentada deu um ótimo

<sup>368</sup> EFVM, 1910, p: 07.

<sup>369</sup> “Conservae as mattas!”, *Pão de Santo Antonio* [Diamantina], 913, 15 de fevereiro, 1913, p: 03.

<sup>370</sup> “O Eucalipto”, *Pão de Santo Antonio* [Diamantina], 13 de agosto, 1916, p: 02.

<sup>371</sup> De acordo com Juscelino dos Santos Gonçalves, no Brasil os incêndios florestais e as queimadas são problemas antigos, ligados, principalmente, ao uso do fogo como ferramenta de trabalho no modelo de agricultura desenvolvido pela colonização, no qual as queimadas se constituíram como instrumento de limpeza seja na abertura de novas frentes de plantio, eliminação de restos de cultura e manejo de pastagens. Tratando especificamente sobre a região mineradora, o autor aponta que a febre do ouro em Minas Gerais é uma prova contundente de que montanhas foram devastadas por inteiro, pois a terra era queimada como meio de facilitar o acesso e exploração a novas lavras. Ainda segundo o autor, até os dias atuais, a região norte de Minas Gerais apresenta os maiores índices detectados no território mineiro. O uso do fogo, sob forma de queimada, é uma prática constante nas atividades agrícolas e pastoris, sobretudo, entre os meses de julho a novembro, época que corresponde a estação de seca e preparatória para o plantio na região (GONÇALVES, Juscelino dos Santos. *A prática da queimada no saber tradicional e na concepção científica de risco: estudo sobre o uso do fogo por pequenos produtores no Norte de Minas Gerais*. [dissertação] Viçosa: Universidade Federal de Viçosa, 2005, p: 01, 84, 121).

combustível pelo óleo e rezina que contém”. O superintendente se referia a Canela- de- ema (*Vellozia Squamata Pohl*), planta arbustiva típica do Cerrado.<sup>372</sup> A utilização da Canela foi apontada como uma alternativa barata e mais eficaz para aquele ramal. De acordo com o superintendente, naquele ano, a Canela propiciou a Vitória-Minas um barateamento extraordinário no preço da tração.<sup>373</sup>

Esse exemplo nos aponta que o ramal de Diamantina demandou de alternativas que visassem diminuir despesas e, por consequência, garantir sua permanência, haja vista que por estar distante da linha tronco (Vitória-Itabira) e por requer uma administração especial, foi percebido como um entrave ao desenvolvimento da EFVM. Outro aspecto refere-se ao fato de que o uso da Canela elucida bem como o meio ambiente natural influenciou diretamente sobre o ambiente construído (a ferrovia) na busca por estratégias para sua manutenção e funcionamento. A natureza impôs custos a ferrovia tornando-a mais dispendiosa no consumo de combustível para sua tração e, por consequência, catalisando a percepção do ramal de Diamantina como um ônus a EFVM.<sup>374</sup>

No entanto, menos de um ano depois, em 1917, já era apontado no relatório da Companhia à escassez de Canela: “infelizmente a canela que ainda existe já está a grandes distâncias da linha e, apesar do aumento do seu custo, não encontra tiradores, devido a falta de braços nesta zona”.<sup>375</sup> Nada parecia diminuir o apetite das caldeiras.

Em 11 de julho de 1921, José Peixoto Simões substituiu José Gomes de Souza no cargo de superintendente do ramal de Diamantina<sup>376</sup>. Ao assumir o cargo, o mesmo tratou de estudar o combustível conhecido por Canela, o que nos aponta como a questão do combustível era urgente. De acordo com Simões, ao comparar a canela com lenha, não foi surpreendido: a Canela “é um mau combustível”. O novo superintendente afirmou que a Canela possuía uma ação calorífica extraordinária, porém, sua combustão era muito rápida, assim: “os foguistas dificilmente podiam graduar o fogo, dava lugar a dilatação da tubulação das máquinas, em consequência disso, atrasando os trens”.<sup>377</sup>

---

<sup>372</sup> Canela de Ema, disponível em: <http://www.aplantadavez.com.br/2015/05/canela-de-ema-vellozia-squamata-pohl.html>. Acesso em: 05/01/2018.

<sup>373</sup> EFVM, 1917, p: 22.

<sup>374</sup> Parte dessa discussão foi inspirada após a leitura do artigo *Influência do ambiente natural sobre o ambiente construído: um estudo sobre o índice de chuva dirigida*, no qual Fabiano Morelli, Maryangela Geimba de Lima & Wilson Cabral de Sousa Junior discutem como a variação de fatores ambientais como chuva e ventos podem exercer influência sobre as edificações (MORELLI, Fabiano., LIMA, Maryangela. G. D., & SOUSA Júnior, Wilson C. D., *Influência do ambiente natural sobre o ambiente construído: um estudo sobre o índice de chuva dirigida*, 2012, Ambiente & Sociedade 15.1, 2012. p: 41-52).

<sup>375</sup> EFVM, 1918, p: 43.

<sup>376</sup> EFVM, 1922, p:22.

<sup>377</sup> EFVM, 1922, p: 22.

Portanto, mesmo com uma variedade de madeira na região o ramal de Diamantina enfrentou uma constante crise de combustível. Algumas razões foram apontadas: má gestão, talvez, intensificada pela distância da linha tronco com sede em Vitória (ES), a falta de trabalhadores frente as melhores condições de salários oferecidos pela concorrência com a Central do Brasil<sup>378</sup> e a migração. E, também, a própria degradação das matas, incentivada pela ferrovia que além de consumir muita lenha e dormentes de madeira, estimulou a exploração em áreas anteriormente de difícil acesso.<sup>379</sup>

É preciso considerar também os impactos ambientais provenientes da queima de lenha para aquecer as caldeiras que, por sua vez, gerariam o vapor necessário às locomotivas. A queima de combustíveis sólidos constitui-se como “a maior fonte de produção de gases tóxicos, material particulado e gases do efeito estufa no planeta.”<sup>380</sup> Embora não tenhamos como mensurar os efeitos desse processo em Diamantina, em uma assertiva mais geral, chamar atenção para esse aspecto é levar em conta aos riscos à saúde que a ferrovia expunha a população por onde atravessou, considerando, sobretudo, problemas respiratórios, pois, não são novidades os impactos na qualidade do ar que a Revolução Industrial trouxe, sobretudo, no início do século XX, a países como a Inglaterra e Estados Unidos.<sup>381</sup>

Os impactos sobre os recursos hídricos foram importantes. O município de Diamantina possuía uma hidrografia destacada, pois a Serra do Espinhaço é divisor de importantes bacias hidrográficas como o Rio São Francisco (a oeste), Rio Doce (a leste) e o Jequitinhonha (a nordeste).<sup>382</sup> Porém, tal qual como observamos para o recurso madeireiro, na sede de Diamantina, a escassez de água desde muito também foi apontada como um problema. Na edição de 07 de setembro de 1908, por exemplo, observamos um artigo no periódico *Pão de Santo Antonio* chamando atenção para as funestas consequências da falta de cuidado com as

---

<sup>378</sup> As condições dos trabalhadores ferroviários, somadas a outros aspectos, contribuíram para que na cidade de Diamantina se aumentasse o clamor para a encampação do ramal pela Central do Brasil. O caso mais emblemático relacionado ao atraso dos salários foi o de Mariano Barbosa dos Santos, noticiado na edição de 29 de agosto de 1915, do *Pão de Santo Antonio*. Chefe da 3ª turma da estrada, Mariano Barbosa ao solicitar ao superintendente o pagamento de 04 meses em atraso recebeu uma suspensão de 30 dias como resposta. (“Clamorosa Injustiça”. *Pão de Santo Antonio* [Diamantina], 29 de agosto, 1915, p: 02.).

<sup>379</sup> MARTINS, Marcos Lobato. *A política florestal, os negócios de lenha e o desmatamento: Minas Gerais, 1890-1950*. História Ambiental Latinoamericana y Caribeña, v. 1, n. 1, 2011, p: 30.

<sup>380</sup> Marcos Abdo Arbex *et al.* trata acerca da combustão de biomassas apontado que seja em pequena ou larga escala é preciso considerar outras dimensões desse processo, pois os seus efeitos sobre a saúde humana, independentemente se o ambiente for externo ou interno, são mórbidos. Infelizmente, não dispomos de recursos para mensurar os aspectos que estiveram relacionados à combustão de sólidos para o funcionamento de cada locomotiva que circulou no ramal de Diamantina. (ARBEX, Marcos Abdo *et al.*, *Queima de biomassa e efeitos sobre a saúde*. J. bras. pneumol., São Paulo, v. 30, n. 2, abr. 2004, p:158-75).

<sup>381</sup> Diversos autores apontam as transformações provocadas pela Revolução Industrial. A inovação técnica ampliou ainda mais a demanda de fontes energéticas, em sua primeira etapa, a demanda por madeira e carvão para aquecimento das caldeiras e produção de vapor.

<sup>382</sup> VARAJÃO, *Por uma Geografia de Diamantina, op. cit.*, p.37.

esparsas fontes de água que abasteciam a cidade, discriminou o jornal: “pelos lados do Guinda, está sendo invadido, por temerários faiscadores, o córrego Pau de Fruta, manancial que abastece de água potável a população desta cidade.”<sup>383</sup>

Ano após ano o problema da água era denunciado. De acordo com o mesmo periódico, em uma publicação de 12 de outubro de 1911, havia a necessidade do “capricho e igualdade na distribuição do precioso líquido”, pois, “nesta época [de seca] em que ele, realmente, diminui muito, não havia razão para o chefe recorrer a S. Pedro”. Acrescenta ainda o redator, para elucidar as dificuldades relacionadas à água na cidade: “coitadinhos de nós se não fossem os favores que o céu nos concede anualmente”.<sup>384</sup>

A partir de 1914, especialmente, no distrito sede de Diamantina, essa situação tendia a se agravar. A estação de Diamantina era ponta de trilho e, na mesma, havia um girador. Esse equipamento, tal como indica o nome, era responsável por fazer com que a locomotiva retornasse ao seu trajeto inicial. Para cumprir o traçado a locomotiva deveria ser reabastecida com lenha e água.

Tal como o voraz apetite por madeira a sede das locomotivas por águas parecia insaciável. Frequentemente os trens paravam para se abastecer com água, mesmo havendo carvão ou lenha a bordo. O relatório de 1914, considerando o trecho Currallinho-Diamantina, enfatizou:

Água para serviço das oficinas e abastecimento de locomotivas em Currallinho continua a ser um problema difícil de resolver.

Foi aberto um poço com 2,80 de diâmetro de boca e 10 metros de profundidade, forrado de pedra seca até a altura de 1,20, que tem preenchido seus fins, apesar de aberto no rigor da seca.

Para o quilometro 11, foi mudada a caixa que havia em Santo Hipólito cujo poço secou, a fim de ser aproveitada a água do Rio Jabuticabas.<sup>385</sup>

Por certo, não apenas a sede de Diamantina passou por problemas relacionados à água, mas desde Currallinho a os quilômetros que se seguiam até a ponta de trilho observamos a reclamação desse recurso.<sup>386</sup>

---

<sup>383</sup> “Sem Título”, *Pão de Santo Antonio* [Diamantina], 07 de setembro, 1908, p: 04.

<sup>384</sup> “Sem Título”, *Pão de Santo Antonio* [Diamantina], 12 de outubro, 1911, p: 02.

<sup>385</sup> EFVM, 1915, p: 36.

<sup>386</sup> Não temos informações precisas sobre o volume de água necessário para a produção de vapor e tração das locomotivas que serviam ao ramal de Diamantina. Mas, ao observamos outras máquinas do fabricante Baldwin, também utilizadas pela EFVM em outras linhas e com classificação semelhante, verificamos que as mesmas possuíam tender para abastecimento de água que variavam entre 10.000 a 14.000 m<sup>3</sup> litros, aspecto que nos permite inferir sobre o consumo das Baldwin em Diamantina. Essas informações foram encontradas na obra de Eduardo J. J. Coelho e João Bosco Setti onde os mesmos apresentam as locomotivas a serviço da EFVM desde 1904. Especificamente na sessão Locomotivas a vapor da EFVM: características técnicas, observamos informações sobre o número de eixos e o volume dos tender das máquinas a vapor (COELLHO & SETTI, *A E. F. Vitória a Minas e suas locomotivas desde 1904, op. cit.*, p: 139).

O vapor não gera impactos negativos ao meio ambiente, mas sim os meios para obtê-lo. Desde a queima da lenha a construção dessas caixas d'água, valas e poços, que próximos às estações, visavam extrair e armazenar água de rios, mananciais etc. Consultando os relatórios da EFVM, verificamos que o ramal de Diamantina contava com, pelo menos, nove caixas d'água.

Dos poucos relatos acerca de caixas d'água encontrados, merece destaque, o de 19 de novembro de 1916, que registra a existência de uma caixa entre as estações do Guinda e Diamantina, às margens do principal manancial que abastecia a cidade, o Pau de Fruta.<sup>387</sup> Outro relato importante é o de 1926, quando ramal já era administrado pela Central do Brasil. Quando o município de Diamantina, a fim de solucionar e melhorar o serviço de distribuição de água e esgotos, apontados como o “máximo problema da cidade”, fez um acordo com a Central do Brasil contado mais uma vez com as mediações de Francisco Sá, conforme noticiou o jornal *Diamantina*:

Diremos, por hoje, que o acordo com a Central do Brasil, feito por autorizado do grande patriota e bem feitor de Diamantina, Dr. Francisco Sá, eminente ex-ministro da Viação, foi iniciativa felicíssima[...] conquista da atual administração do município que, desse modo, encontrou o único caminho possível para realizar o que, sozinhas, jamais poderiam conseguir as finanças municipais.<sup>388</sup>

Com o apoio financeiro da EFCB, o município poderia empreender as melhorias necessárias ao abastecimento de água, em contrapartida, o reservatório criado atenderia também as necessidades relacionadas ao abastecimento das locomotivas. Segundo a edição de 25 de julho de 1926 do *Estrella Polar* o acordo assegurava a EFCB o direito de suprir-se gratuitamente de água necessária as suas dependências e as que futuramente fossem instaladas.<sup>389</sup> Assim, estabelecia-se:

Por um acordo entre Câmara Municipal de Diamantina e a Estrada de Ferro Central do Brasil, esta última está construindo a linha adutora, sob a condição de lhe serem cedidos 55.200 litros d'água para as suas necessidades e de entrar a municipalidade com a importância de 60:000\$000. Ficam assim 1.500.000 litros para o abastecimento da cidade, volume d'água suficiente para uma população de 10.000 habitantes, na base de 150 litros por habitante, em 24 horas.<sup>390</sup>

---

<sup>387</sup> “Descarilamento”, *Pão de Santo Antonio* [Diamantina], 19 de novembro, 1916, p: 02.

<sup>388</sup> Essas informações podem ser encontradas na monografia de Telma das Dores Pio Fernandes, intitulada: *O saneamento urbano na cidade de Diamantina-MG: 1989-1938*. A autora cita a edição do jornal *Diamantina* de 19 de Dezembro de 1926, disponível na Biblioteca Antônio Torres, no entanto, ao procuramos no acervo da instituição não encontramos o referido documento (FERNANDES, Telma das Dores, *O saneamento urbano na cidade de Diamantina-MG: 1989-1938*, [monografia] Diamantina: FAFIDIA, 2006, p: 53).

<sup>389</sup> O acordo foi confirmado em 31 de dezembro de 1925. “Camara Municipal: Reunião Extraordinária”. *Estrella Polar* [Diamantina], 18 de julho, 1926, p: 02.

<sup>390</sup> *IBIDEM*, p: 53.

O volume de água exigido pela locomotiva contribuí para dimensionarmos seu impacto em uma cidade que há muito reclamava a escassez de recursos hídricos. Todavia, o acordo firmado entre aquela municipalidade e a ferrovia nos aponta para outras questões como, por exemplo, o quanto a ferrovia esteve relacionada a ideias de modernização e progresso. Canalizar água estava associado a melhores condições de saúde e as noções modernas de higiene. Para Juscelino Dermeval da Fonseca, agente executivo de Diamantina no período posterior ao acordo,

Quando assumi a presidência da Câmara, a água que abastecia Diamantina corria em rego aberto na terra, sem nenhum revestimento ou cobertura. Esse canal, oficialmente chamado “rego público”, fora construído em 1740, pela antiga “Sociedade da Lavra da Roda” para a lavagem de cascalho aurífero no morro da Grupiaria. Tinha, pois, cento e oitenta e tres annos. Originariamente destinado a fins muito diversos, não possuía nenhum dos requisitos necessários a um canal adutor de água potável [...]. Chegadas á cidade, suas aguas distribuíam-se em bicas de aroeiras ou telhas, que as levavam ás “pias”, de onde, em encanamentos particulares, quais sempre imprestáveis, iam ter ás casas. Tudo colonial, rudimentar, anti-higiênico.<sup>391</sup>

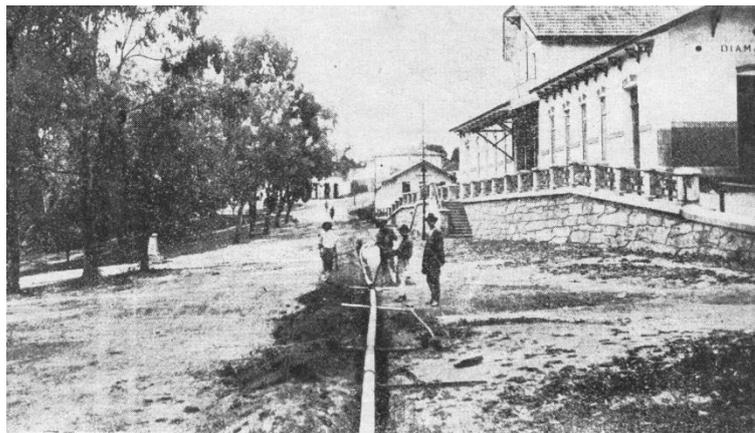
O discurso do representante de uma cidade marcada pela arquitetura colonial, considerando o “colonial” como rudimentar e anti-higiênico, é mais um aspecto das contradições da modernidade em Diamantina. A ferrovia era o elemento estranho daquele espaço mas também era o que conferia certo grau de civilidade e modernidade.<sup>392</sup> As imagens a seguir elucidam esse aspecto, as figuras tratam da execução do acordo entre a EFCB e a Câmara Municipal: as obras de distribuição de águas e esgotos (figura 17) e a construção do reservatório do Grupiara (figura 18), que atualmente é uma referência turística na cidade de Diamantina, pois devido a sua altitude constitui-se como um mirante.

---

<sup>391</sup> FONSECA, Juscelino Dermeval. *Relatório: prestação de contas da Câmara Municipal de Diamantina*. Belo Horizonte: Imprensa Oficial de Minas Gerais, 1931. p.09.

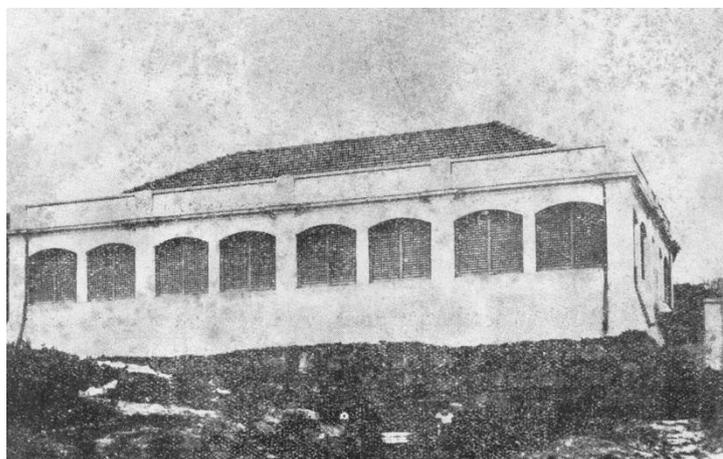
<sup>392</sup> Outro aspecto que considera a presença ferroviária e sua vinculação a ideias de modernização, pode ser observado para o caso de Curalinho. Victor de Freitas, primeiro Engenheiro Residente da Central do Brasil em Diamantina, relata que ao servir com o mesmo posto de serviço em Curalinho, possuía uma “pulga atrás da orelha” por residir em um lugar com tal nome. O engenheiro apontou que trataram de apressar a mudança do nome da estação, para Corinto, nome atual do município. E continuou, portanto, “já não nos atinge agora, senão em parte, o epigrama”. (FREITAS, Perfis e *Briguelas*, *op. cit.*, p: 23 ).

**FIGURA 17:** Obras de distribuição de água próximo a estação de Diamantina [s/d].



**FONTE:** FONSECA, Juscelino Dermeval, *op. cit.*, [s/p].

**FIGURA 18:** Reservatório Grupiara, Diamantina.



**FONTE:** *IBIDEM*, [s/p].

Confirmando a existência e o cumprimento do acordo, o primeiro engenheiro residente da Central em Diamantina, Victor de Freitas apontou que a estrada contribuiu com “a canalização d’água do Pau de Fruta para a cidade, ganhando por tal feito, substituindo por tubos a velha adução em rego aberto dos tempos coloniais”. Mas, em verdade, continuou Freitas, o esforço maior foi de Juscelino Demerval e de Francisco Sá.<sup>393</sup>

Assim, os impactos ambientais não significam, de longe, que o trem não produziu efeitos percebidos como positivos para a cidade. Embora seja importante enfatizar que as obras de melhoramentos sanitários mencionadas foram restritas a região mais central da cidade, onde estão localizados pontos importantes como a Catedral Metropolitana e a estação ferroviária. Como apontou Juscelino Demerval em sua prestação de contas: “<sup>394</sup>a rede de

---

<sup>393</sup> *IDEM*, p: 27.

<sup>394</sup> FONSECA, Juscelino Dermeval, *Relatório: prestação de contas da Câmara Municipal de Diamantina, op. cit.*, p: 10.

esgotos já construída abrange a parte mais importante e povoada da cidade.” Bairros periféricos permaneceram excluídos de tal modernização.

Por fim, outro impacto causado refere-se a construção de pontes sob os corpos de água e a colocação de bueiros ao longo dos 145,5 km do ramal. As mudanças forçadas no fluxo de correntes durante a construção de pontes devem ser consideradas, embora não tenhamos subsídios que nos apontem tais consequências, mencioná-las é chamar atenção para a necessidade de mais estudos sobre as mesmas. De acordo com o documento *Memória Descritiva do Ramal*, o total era de 05 grandes obras de arte em estrutura metálica.<sup>395</sup>

A maior ponte foi construída no Rio das Velhas contando com 155 metros, além desta observamos pontes sobre os rios Jabuticabas (20 metros), Tabatinga (15) metros, Capim Branco (10 metros), entre outras levando em conta também os pontilhões construídos sobre ribeirões como o Pau de Fruta que, como já dito, era o principal abastecedor da cidade de Diamantina.<sup>396</sup> Abaixo segue detalhe do da hidrografia do espaço traçado pela ferrovia:

**MAPA 07:** Detalhes da hidrografia do terreno servido pelo ramal de Diamantina



**FONTE:** (GIFI – Ministério dos Transportes, maço: 208, ano: 1914), Arquivo Nacional.

As condições materiais ocasionadas pela construção de pontes, além de acarretarem em transformações da paisagem, possuíam impactos negativos como o desmatamento da mata ciliar na área construída e, como possível consequência, o afastamento da fauna, considerando a diminuição do seu habitat e o aumento de ruídos na área.<sup>397</sup>

Os bueiros, por sua vez, estão relacionados aos riscos de contaminação dos corpos d'água superficiais e subterrâneos considerando possíveis infiltrações de resíduos não tratados. Se não há nos relatórios o total de bueiros construídos no ramal de Diamantina, no

<sup>395</sup> EFVM, 1910, p: 07.

<sup>396</sup> SENNA, *Anuário de Minas Gerais*, op. cit., p: 625.

<sup>397</sup> Esses apontamentos derivam de nossa interpretação do artigo: *Os impactos gerados na construção de uma ponte e sua projeção testada em uma maquete de espaguete*. Disponível em: <http://conic-semesp.org.br/anais/files/2014/trabalho-1000017462.pdf>. Acesso em 08/01/2018.

documento *Memória Descritiva do Ramal*, datado de 1910, a previsão era a construção de 350.<sup>398</sup>

A breve lista de impactos ambientais que apresentamos ao longo desse tópico é uma pequena parte de tudo que representou a passagem dos trilhos naquele espaço. A ausência de fontes permite mais inferências do que assertivas. No entanto, o mais importante é respaldar a perspectiva que acreditamos, seja ela: a não redução e separação da natureza e das ações humanas.<sup>399</sup>

As intervenções humanas que levaram à construção do ramal ferroviário de Diamantina criaram condições sociais e ambientais que propiciavam transformações em diversos aspectos daquela sociedade. Além das questões sociais e ambientais, destacamos também as diretamente relacionadas à saúde da população local. As condições materiais geradas pelo avanço das vias férreas facilitavam a proliferação de vetores e a possível incidência de doenças na região, na medida em que: alterou a fisionomia daquele ambiente expondo-o a um maior contato com outras regiões, provocando desmatamento, aumento de ruídos etc. Portanto, contribuindo assim para que a população local se tornasse mais suscetível a doenças.

### **3.3 Da saúde: A gripe espanhola no interior de Minas e a fúria dos acidentes provocados pela Estrada de Ferro**

Verdadeiramente assombrosa foi à epidemia de gripe que irrompeu no Estado em fins de 1918. O Governo tudo envidou para socorrer a população do Estado, vítima dessa grande calamidade. [...]

Para a obtenção de médicos como de medicamentos o governo lutou a princípio com grandes dificuldades, devido à irrupção simultânea da epidemia em toda a parte.<sup>400</sup>

O trecho acima foi retirado da mensagem governamental de julho de 1919, apresentada por Arthur da Silva Bernardes, presidente do estado de Minas Gerais, aos membros do Congresso Legislativo mineiro. A narrativa trata acerca da epidemia de gripe espanhola que irrompeu no estado nos meses finais de 1918. Dos primeiros casos em Belo

---

<sup>398</sup> De acordo com o documento seriam 192 bueiros de concreto entre 0,30 a 0,50 de diâmetro. Além desses, haveria 111 com 0,60 e mais 31 contando com 0,90 de diâmetro. Duplos totalizariam a quantidade de 01 com diâmetro de 0,60, 14 com 0,90 e, por fim, 01 triplo de 0,90.

<sup>399</sup> Essa perspectiva nos foi apresentada após a leitura do artigo *El control de los zancudos em Panamá: los entomólogos y el cambio ambiental durante la construcción del Canal*, de Paul Sutter. O autor trata da construção do canal do Panamá que foi realizada pelos Estados Unidos entre 1904 e 1914. Ao apontar os impactos da construção sobre o meio ambiente, o autor tentou inserir a voz da natureza a sua análise, considerando que os trabalhos sobre impactos no meio ambiente apresentam uma natureza como passiva e anódina (SUTTER, *El control de los zancudos em Panamá, op. cit.*, p: 67-90).

<sup>400</sup> MINAS GERAIS, 1919, p: 67.

Horizonte, capital mineira, em meados de outubro, a doença pôde percorrer facilmente para o interior do estado tendo nos caminhos dos trens uma via natural para sua proliferação.

Minas Gerais possuía a maior malha ferroviária do país<sup>401</sup> e esse aspecto que pode ter influenciado na percepção de Arthur Bernardes da epidemia enquanto um fenômeno “simultâneo” em todo o estado. A mesma ferrovia que provocou reações nos lugares que atravessou transformando de paisagens, valores sociais, culturais e políticos, também se infiltrou em aspectos relacionados à saúde.<sup>402</sup>

Apontada como uma doença de natureza viral, a influenza espanhola seria, de acordo com Anny Jackeline Silveira, impossível de ser precisamente diagnosticada e enfrentada com os recursos disponíveis na época. A sua primeira aparição ocorreu nos Estados Unidos e, a partir do advento da Primeira Guerra Mundial, logo alcançou as mais distantes regiões do globo, desde a Ásia, América, África e até mesmo os arquipélagos da Oceania.<sup>403</sup>

Não há um consenso sobre o número de vítimas da doença, mas de acordo com Adriana Goulart, em pelo menos oito meses, a espanhola percorreu o mundo e matou entre cinquenta e cem milhões de pessoas.<sup>404</sup> Nesses poucos meses, a epidemia dizimou mais pessoas do que os quatro anos da grande guerra (1914-1918).<sup>405</sup>

No Brasil, a espanhola atacou em setembro de 1918 e em praticamente todas as regiões que tocou desorganizou completamente a vida cotidiana. É difícil afirmar com precisão onde a epidemia se manifestou inicialmente, Silveira aponta os portos do Rio de Janeiro e do Recife como os locais mais prováveis, considerando que neles ocorriam o atracamento de embarcações oriundas de diversas regiões do mundo.<sup>406</sup>

---

<sup>401</sup> Felipe de Alvarenga Batista e Marcelo M. Godoy apontaram que Minas Gerais, ao final de sua “era ferroviária”, entre os anos de 1869 e 1940, detinha a maior malha do país, contando com cerca de 8.176 km de trilhos, aproximadamente 25% da malha férrea brasileira (BATISTA, Felipe de Alvarenga & GODOY, Marcelo Magalhães. O mito da modernização pelos trilhos: a “era ferroviária mineira”, 1869-1940. UFMG: CEDEPLAR, p: 01-23, 2012).

<sup>402</sup> Essa perspectiva é observada na tese de Christiane Maria Cruz de Souza que estudou a epidemia de gripe espanhola em Salvador e no interior do estado da Bahia no período de 1918 e 1919. A autora observou como a doença revelou uma sociedade complexa e desigual na medida em que analisou o uso político da epidemia (SOUZA, Christiane M. C., *A Gripe Espanhola na Bahia*, op. cit., p: 21- 41).

<sup>403</sup> Segundo Anny J. Silveira, a influenza é causada por três tipos de vírus: A, B e C e a intensa circulação as tropas e o movimento migratório, sobretudo, no período da guerra, permitiram que a espanhola se tornasse uma calamidade mundial. O vírus responsável pela influenza só foi conhecido na década de 1930 e as informações sobre sua ampla versatilidade e capacidade de mutação, em 1918, quando a epidemia eclodiu eram desconhecidos. (SILVEIRA, *A Influenza Espanhola e a cidade planejada*, op. cit., 19, 29, 34 e 213).

<sup>404</sup> GOULART, *Revisitando a espanhola*, op. cit., p: 101-42.

<sup>405</sup> Silveira aponta a dificuldade em estimar o número de vítimas, desde a atribuição de um diagnóstico seguro a censura no tempo de guerra etc. Assim, os números variam entre 20 e 30 milhões, mas há também, como vimos, autores como Goulart contestando as estimativas e apontando números maiores (SILVEIRA, *A Influenza Espanhola e a cidade planejada*, op. cit., p: 35).

<sup>406</sup> *IBIDEM*, p: 36 e 54.

Assim, do litoral para o interior do país, a influenza espanhola teve seu avanço facilitado pelas rotas de comércio e de maior circulação de pessoas. Nesse contexto, Minas Gerais que, diferentemente da maioria dos estados brasileiros, não possuía zona portuária, teve nos traçados circunscritos as estradas de rodagem, caminhos de carroça e, em especial, nas ferrovias o veículo propício para o avanço da epidemia.

A extensão ferroviária mineira em tráfego no ano de 1918 era de 6.557,298 km, a maior malha do país. O ramal de Diamantina, nosso objeto de estudo, embora curto, contando com 147,5 km, não estava isento do contato com lugares onde a epidemia já estava em curso.

A perspectiva que entende a ferrovia como meio facilitador da proliferação de determinadas doenças não é recente. Belisário Penna, médico sanitário, contemporâneo ao surto epidêmico de 1918, realizou duras críticas aos empreendimentos ferroviários realizados no país e, em especial, em sua terra natal, Minas Gerais. Os apontamentos de Penna na obra *Minas e Rio Grande do Sul: O Estado da doença e o Estado da Saúde* (1918) estavam imbuídos de suas perspectivas políticas. O médico percebia as ferrovias como resultado da politicagem mineira, portanto, relacionada a classes “dominantes camarilhas”. Em sua concepção, as estradas de ferro que em toda parte eram percebidas como elemento de progresso e crescimento econômico, em Minas eram meios pra favorecer oligarquias e produziam malefícios, considerando seus *déficits* constantes e, sobretudo, os impactos na saúde dos mineiros. Penna também criticou a falta de uma estrutura sanitária centralizada no estado, apontando que as questões relacionadas à saúde pública se davam a âmbito municipal, salvo em casos mais graves como em surtos epidêmicos. Para o autor nem todas as câmaras municipais mineiras tinham recursos para desenvolver políticas públicas eficientes, por isso, as considerava como células doentes que, por conseguinte, também adoeciam todo o organismo. Portanto, diante essa conjuntura, não havia recursos para assistir a enorme massa de gente que acompanhava a penetração das estradas e “elevava o número dos depositários de germens perigosos”. A moléstia de Chagas e o impaludismo foram às doenças citadas pelo autor.<sup>407</sup>

Além dos apontamentos de Penna, trabalhos historiográficos recentes como o de Anny Jackeline Torres Silveira e, sobretudo, o de Christiane Maria Cruz de Souza evidenciam também o advento ferroviário como um elemento importante para a difusão de doenças. As referidas autoras trataram especificamente sobre a gripe espanhola. Christiane Souza acerca do território baiano, considerou:

---

<sup>407</sup> PENNA, *Minas e Rio Grande do Sul, op. cit.*, p: 21-28.

Partindo da Estação da Calçada, em Salvador, em direção a Juazeiro, chegava-se a uma das mais movimentadas estações daquele trecho – a Estação de Pojuca.<sup>19</sup> Ali a epidemia se alastrou, e para o tratamento dos “espanholados” foi enviada ao delegado de higiene do município, Dr. Francisco Tavares, uma ambulância com os remédios necessários.<sup>408</sup>

Anny Silveira, por sua vez, ao tratar sobre Belo Horizonte, considerou:

A invasão da cidade pela doença era vista por alguns como algo inevitável, afinal, a proximidade com o Rio de Janeiro e a movimentação diária entre as duas capitais, facilitada pela rápida ligação proporcionada pelas linhas férreas, deixavam a cidade em uma situação vulnerável. Seria praticamente impossível evitar “o desembarque aqui de algumas dessas pessoas atacadas pela espanhola”, afirmava a primeira página do Diário de Minas, em sua edição do dia 18 daquele mês.<sup>409</sup>

Ao passo que Christiane Souza discutiu as condições materiais proporcionadas pelas estradas de ferro que permitiram que a doença partisse de Salvador para o interior do território baiano, Anny Silveira, por sua vez, tratou do encontro entre a espanhola e a cidade de Belo Horizonte, à época com os epítetos de cidade moderna e planejada. Portanto, contextualmente, essa última apresentou uma perspectiva que mais se aproxima de nossa abordagem, pois nos apresenta discussões enriquecedoras para entendermos melhor o contexto mineiro frente aquela doença. Em ambas as autoras foi evidenciada a percepção de que o trânsito intenso e constante de pessoas, por meio das vias-férreas, favoreceu a propagação da doença em diversas localidades.

Assim, no trajeto do trem, a espanhola pôde viajar pelos sertões brasileiros, alcançando até mesmo as regiões percebidas como as mais isoladas, como era o caso de Diamantina. A constatação de gripe espanhola na cidade, em outubro de 1918, nos evidencia o contato, a aproximação, ou seja, tudo que durante décadas era reclamado pelas elites locais. Portanto, aparentemente, a ferrovia parecia seu propósito inicial em Diamantina, qual seja: integrar aquele espaço, compartilhando até mesmo dos males que assolavam os principais centros urbanos do país.

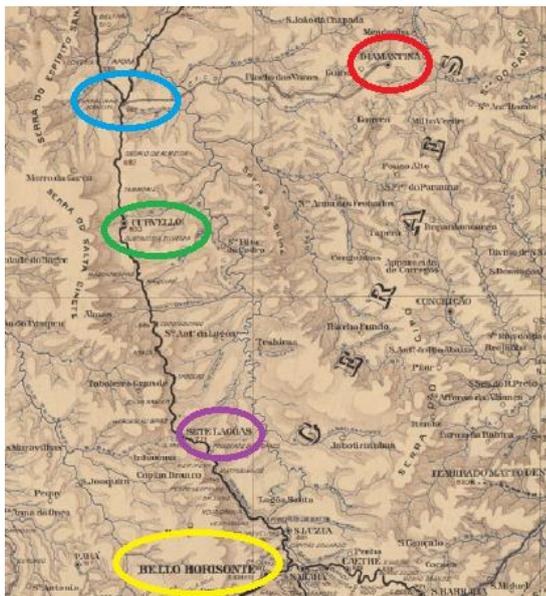
O trecho Curralinho-Diamantina estava em contato direto com a Central do Brasil, à época, a segunda maior ferrovia do país, que contava com um total de 1.281,143 quilômetros.<sup>410</sup> No mapa a seguir, de 1919, realçamos detalhes da linha tronco da EFCB por Minas Gerais. O detalhe em vermelho evidencia a cidade de Diamantina e os demais apontam importantes localidades que a ferrovia colocava em contato com aquele município, sejam elas: Curralinho (Azul), Curvelo (Verde), Sete Lagoas (Lilás) e Belo Horizonte (Amarelo).

<sup>408</sup> SOUZA, *A Gripe Espanhola na Bahia*, op. cit., p: 287.

<sup>409</sup> SILVEIRA, *A Influenza Espanhola e a cidade planejada*, op. cit., p: 79.

<sup>410</sup> MINAS GERAIS, 1918, p: 72.

**MAPA 08:** Detalhe das ligações propiciadas pela Central do Brasil ao Ramal de Diamantina



**FONTE:** Estrada de Ferro Central do Brasil, 1919 (Arquivo Público Mineiro).

Assim, dada a ligação com esses centros urbanos, incluindo também o Rio de Janeiro que foi a cidade apontada por Anny Silveira como a que pagou o maior tributo à pandemia no Brasil<sup>411</sup>, mesmo no pequeno trajeto do ramal de Diamantina, a chegada da espanhola seria inevitável.

As primeiras referências sobre a doença chegaram à cidade por meio da imprensa. A edição de 27 de outubro de 1918, do periódico católico *A Estrela Pollar*, divulgou informações que enfatizavam a presença da doença na Europa e no Rio de Janeiro. O jornal expressou a ideia de que a doença era resultado dos pecados humanos, portanto, um castigo divino.<sup>412</sup> Em outra edição, no artigo *A Lição dos Acontecimentos*, a doença foi intitulada de “maligna influenza” e “tufão da morte” que iria “se alastrando pelo país”. Segue a narrativa que devido a sua extensão reproduzimos parcialmente:

Nestas circunstancias angustiosas de verdadeiros cataclismo social, quando o pavor inunda as almas e o pânico se estabelece, de modo critico, pela incerteza do momento, cada um de nós entre si....no segredo de sua consciência procure indagar as razões de ordem moral, quiçá provocadoras de tantos males físicos e voz da nossa razão, iluminada pela Fé [...]  
A Sagrada escritura e a história universal guardam registradas no escrínio dos fatos verdadeiros e consumados, lições tremendas de medonhos castigos infligidos pela Justiça divina, provocado pelos crimes dos homens, pela

<sup>411</sup> De acordo com a autora, conforme os cálculos apresentados pela Diretoria Geral da Saúde Pública, apenas nos meses de novembro e dezembro, a doença teria feito cerca de 11.953 óbitos, num total geral de 16.996 mortos na capital (SILVEIRA, *A Influenza Espanhola e a cidade planejada*, op. cit., p: 39).

<sup>412</sup> “Medidas Urgentes.” *A Estrela Pollar* [Diamantina], 27 de outubro, 1918, p: 01.

infidelidade das nações, pelo condenado espírito de revolta contra Deus e sua Santa Lei.

(...) A indiferença religiosa, o cetiscismo moderno, as injustiças, a imoralidade, o espiritismo, o materialismo dos gozos e prazeres (...) A guerra cruel (...) a invasão da peste são o flagelo devastador para a punição dos crimes, que inundam a terra.

(...) O dilúvio universal, tragando a humanidade inteira (...) A Gomorra e outras cidades, arrasadas pelo fogo. Chegou também para nós a hora da vindita. (...)

O que vemos?

A peste, influenza espanhola, assim chamada, cujo micróbio, de natureza desconhecida, desafia as intelectualidades médicas, assolando a Europa, ao lado da guerra e da fome, alastra-se também agora pelo nosso Brasil.

Os hospitais não bastam: os salões dos conventos, dos colégios, das associações, casas particulares são outros tantos hospitais, improvisados às pressas para recolhimento de milhares de vítimas da maligna gripe – flagelo de Deus.

Arcebispos, Bispos, sacerdotes, freiras, médicos, farmacêuticos, comissões, enfermeiros, assistência, povo, polícia e governo, todos se movem pelos impulsos da caridade, da compaixão, da dor e do dever diante do pavoroso quadro da epidemia reinante [...].<sup>413</sup>

O artigo assinado pelo padre José Maria nos apresenta aspectos interessantes ao analisarmos um quadro epidêmico. O primeiro refere-se ao sentimento de medo, associado a elementos bíblicos como punição divina seja pela descrença do homem, as suas guerras ou a imoralidade, portanto, a gripe como o “flagelo de Deus”. Esse sentimento corrobora com o que afirmou Jacques Le Goff: que as doenças têm história e estão ligadas a estruturas sociais, instituições, representações e mentalidades de uma determinada época.<sup>414</sup> Portanto, essa chave explicativa que esteve relacionada a percepções religiosas, representa uma das respostas daquela sociedade, essencialmente católica, às experiências que a epidemia desencadeou. Um segundo aspecto trata sobre a incapacidade do saber médico da época diante “o micróbio de natureza desconhecida” da então chamada: peste, “influenza hespanhola” ou “gripe”. O diagnóstico que oscilava entre distintos nomes para a mesma doença somado aos hospitais improvisados às pressas, segundo o padre José Maria, eram reflexos de como a espanhola desafiava as intelectualidades médicas na Europa e, naquele momento, também do Brasil.

Por fim, outro aspecto interessante refere-se à convocação feita pelo padre. Ao listar todos os que deveriam empreender-se na luta contra a epidemia que se alastrava no território brasileiro, José Maria colocou lado a lado, indiscriminadamente, homens santos (arcebispos, bispos), mulheres santas (freiras), profissionais da saúde (médicos, enfermeiros, assistência), da política, da segurança e o povo. Portanto, devemos inferir que “ante a doença que se pega”

---

<sup>413</sup> “A Lição dos Acontecimentos.” *A Estrela Pollar* [Diamantina], 08 de novembro, 1918, p: 01-02.

<sup>414</sup> LE GOFF, Jacques (org). *As Doenças tem história*. Lisboa: Terramar, 1985.

as distinções sociais, sejam elas de classe, gênero ou cor, foram percebidas cada vez mais como de menor importância.<sup>415</sup>

Sendo mais uma vez associada à punição divina, no mesmo jornal, a epidemia de gripe espanhola também foi comparada com a varíola e o suicídio. O suicídio que dilacerava a sociedade, sua moral e, sobretudo, comprometia a salvação oferecida como dádiva de Deus ao homem foi apontado como uma das principais causas da epidemia.<sup>416</sup> A forma como o *A Estrela Pollar* percebeu e divulgou a experiência da cidade em contato com a doença deve ser vinculada aos seus princípios essencialmente católicos. No periódico *Pão de Santo Antonio* observamos também essa perspectiva divina, na edição de 01 de dezembro de 1918, a caridade era apresentada como um meio de remediar o mal que se alastrava pelo país.<sup>417</sup>

Em outros surtos epidêmicos que ocorreram no território brasileiro à explicação da doença enquanto resultado dos pecados humanos também se fez presente. Por exemplo, Sebastião Pimentel Franco ao analisar a epidemia de cólera no Espírito Santo, no século XIX, considerou que essa "teoria divina" foi resultado da forma assustadora como a cólera avançava naquele estado. E mais, enfatiza o autor, a fim de buscar o perdão da graça divina uma série de penitências, orações e procissões foram seguidas a risca pela sociedade e citou diversas regiões brasileiras onde esse fenômeno foi recorrente.<sup>418</sup>

Em Diamantina, guardadas as devidas proporções, esse fenômeno não foi diferente, antes mesmo da confirmação oficial dos primeiros casos da gripe na cidade, os periódicos recomendavam uma série de orações e jaculatórias. A doença, aparentemente, ainda não havia chegado à cidade. Mas o pavor que produzia, sim. Como exemplos seguem as imagens abaixo:

---

<sup>415</sup> Essa perspectiva se aproxima dos apontamentos de Gilberto Hochman (1998) onde é enfatizada a noção de "interdependência sanitária", pela qual há uma consciência de que, em se tratando de doenças epidêmicas, por exemplo, há uma comunidade nacional comum, onde as diferenças raciais e sociais pouco influem, pois ante a ameaça da "doença que se pega" os seres humanos seriam iguais (HOCHMAN, *A Era do Saneamento, op. cit.*, p: 47-71).

<sup>416</sup> "Medidas Urgentes". *A Estrela Pollar* [Diamantina], 27 de outubro, 1918, p: 01-02.

<sup>417</sup> "A lição dos fatos", *Pão de Santo Antonio* [Diamantina], 01 de dezembro, 1918, p: 01.

<sup>418</sup> Sebastião Pimentel Franco em seu texto: *Pânico e terror: a presença da cólera na Província do Espírito Santo (1855-1856)* aponta brevemente as atitudes e respostas que as moléstias geraram em regiões das províncias de Pernambuco, Minas Gerais, Bahia e Espírito Santo. De modo geral, era comum a população, em um primeiro momento, associar um surto epidêmico a uma espécie de punição divina (FRANCO, Sebastião Pimentel. *Pânico e terror: a presença da cólera na Província do Espírito Santo (1855-1856)*. Almanack. Guarulhos, n. 07, 2014, p: 117-136).

**FIGURA 19:** Recortes de Jornais divulgando orações de proteção contra a gripe espanhola.



**FONTE:** "Influenza Hespanhola", *A Estrella Pollar* [Diamantina], , p: 02, 1918 ; "Sem Título", *Pão de Santo Antonio* [Diamantina], 01 de dezembro ,p: 01, 1918.

Outro exemplo de como a gripe espanhola mudou hábitos por onde passou e gerou explicações de ordem diversas refere-se a alguns pedidos de provisões a arquidiocese de Diamantina para a realização de procissões para São Sebastião. O santo mártir é reconhecido como protetor dos doentes.<sup>419</sup> Normalmente as festas em sua homenagem ocorrem no mês de janeiro, mas observamos em Diamantina pedidos para realização no mês de novembro, dos quais transcrevemos a solicitação do padre Leopoldo da Silveira Seabra, do distrito diamantinense Mercês do Arassuahy: "A vista da epidemia que está grassando, pedem-me para promover uma procissão de São Sebastião, de penitencia, pelo que peço a V.Ex.<sup>a</sup> Rev.ma a necessária bênção para promovê-la, enviando inclusa a garantia de 20 mil réis."<sup>420</sup>

Além de uma abordagem ancorada no discurso religioso, outros setores da sociedade também começaram a lançar mão de meios para atenuar o medo da influenza que avançava. Em um artigo do *A Estrella Pollar*, datado de 08 de dezembro de 1918, observamos a repercussão de uma publicação do jesuíta, P. J. S. Tavares na revista científica intitulada "Broteria". Com o título *O transmissor da "Hespanhola*, o artigo científico apontava a semelhança entre a gripe espanhola e a doença dos três dias. A perspectiva era a de que o "transmissor de uma o seria o da outra". O Flebótomo foi apresentado como o vetor das duas doenças, assim, o artigo discorreu acerca das características e ecologia daquele mosquito.

<sup>419</sup> Preces aos santos antipestilenciais não foram uma reação exclusiva em Diamantina, Sebastião Franco Pimentel ao tratar sobre a Cólera na Província do Espírito Santo, em 1855, analisou um anúncio relatando sobre a realização de uma missa, na madrugada de 06 de outubro, na Igreja da Misericórdia, em homenagem a São Sebastião, pedindo a esse santo, protetor dos doentes, que os livrassem da peste. Além desse autor, Anny Silveira enfatizou que preces a São Roque, São Geraldo também era feitas em busca de proteção divina. A doença era vista como uma reação divina ao comportamento humano, assim, procissões e ladainhas foram meios percebidos por uma parcela da população como meio de atenuá-la (FRANCO, *Pânico e Terror*, op. cit., p: 122 & SILVEIRA, *A Influenza Espanhola e a cidade planejada*, op. cit., p: 57-58).

<sup>420</sup> Caixa 109 (Provisões), Arquivo Eclesiástico da Arquidiocese de Diamantina.

Portanto, nessa chave explicativa, o modo de transmissão da epidemia foi apresentado análogo à febre amarela e a malária.<sup>421</sup>

Uma série de teorias e explicações sobre o mal que grassava começaram a circular na cidade. Em uma publicação do *Pão de Santo Antonio*, de 01 de dezembro, era recomendado que fossem constantemente e perfeitamente lavadas a boca, garganta e cavidades nasais. A lógica do argumento partia do entendimento de que essas seriam “as principais, senão únicas entradas do micróbio ou micróbios, ainda não conhecidos, portadores da influenza”. Para a lavagem da boca e garganta era recomendado bocejos e gargarejos com folhas de eucalipto, de canela e também com água fervida e sal. Para a limpeza das narinas o uso moderado de “uma pitadinha” de rapé.<sup>422</sup>

Nesse contexto, as três farmácias da cidade em funcionamento puderam se beneficiar. As instituições Motta & Prado, Pharmacia Horta e Gruta de Lourdes, puderam oferecer seus produtos que, vinculados a noções de cientificidade, chamavam para si a eficácia no combate a doença a fim de atraírem mais clientes.

**FIGURA 20:** Anúncio da farmácia Gruta de Lourdes medicamento contra a gripe



**FONTE:**“Influenza Hespanhola ou gripe.” *A Estrela Pollar* [Diamantina], 27 de outubro, 1918, p: 03.

Do outro lado, médicos que prestavam serviços itinerantes divulgavam nos jornais seus respectivos ofícios e vantagens. De acordo com o Anuário Mineiro de 1918, a cidade contava com os serviços de seis médicos, sendo eles: dr. José Raymundo Telles de Menezes (rua Barão de Gauçuí), dr. Antônio Mota (Rua Guttenberg), Major dr. Alexandre Maia (Rua das Mercês), dr. José Eulálio de Souza (rua Campos de Carvalho), dr. Firmino Rodrigues da

<sup>421</sup> “O transmissor da “Hespanhola”. *A Estrela Pollar* [Diamantina], 08 de dezembro, 1918, p: 02.

<sup>422</sup> “A Influenza Hespanhola”, *Pão de Santo Antonio* [Diamantina], 01 de dezembro, 1918, p: 02.

Silva Junior (rua Guttenberg) e o dr. Álvaro da Mata Machado (rua Manoel Eustáquio)<sup>423</sup>. Além desses, existem relatos da presença de mais um médico, o dr. Zozimo Ramos Couto.<sup>424</sup> Esses profissionais divulgavam os seus serviços e concorriam com outros agentes da saúde, profissionais ou não - considerando os saberes populares de cura. Segue a narrativa que elucida bem esse cenário:

O Dr. José R. Monteiro da Silva, ilustrado médico que, há muitos anos se dedica ao tratamento das moléstias por meio de ervas medicinais, aconselha, contra a influenza, o seguinte remédio, que acho muito bom: folhas de eucalipto, de camará ou cambará, manga, pitanga, laranja da terra, limão, alfavaca, louro, melão de S. Caetano, flores de mamoeiro, flores de bananeira.

Deite-se um punhado de cada uma dessas folhas e flores em um grande bule, e ponha-se de infusão por uma hora em 3 garrafas de água bem fervendo, tomando se depois uma xicara de 2 em 2 horas.

Os casos leves e benignos curam-se com essa infusão de ervas agasalhando na cama. Está muito aconselhado o tratamento pela essência de canela. Vou fazer uma denúncia inocente, anunciado que há um pé de canela no quintal do Dr. Telles de Menezes, um outro no de D. Josephna Felicio e com certeza também na chácara do falecido Juca Neves, de saudosíssima memória.<sup>425</sup>

O chá de ervas era recomendado como uma alternativa mais “fácil, barata e eficaz”, assim, “antes de recorrer às drogas da farmácia, pois elas estão caríssimas” a assertiva era recorrer aquelas folhas que, inclusive, poderiam ser encontrada da casa do dr. Telles de Menezes. Havia uma disputa sobre quem possuía os melhores recursos de curar a doença que rondava a cidade.

Como resposta a todo esse amontoado de explicações e soluções que passaram a ser notificadas na imprensa, foi publicada em 10 de novembro daquele ano, no *A Estrela Pollar*, a fala do agente executivo em exercício, Cosme Alves do Couto. A narrativa tinha o propósito de “dissipar o pavor causado pela pandemia gripal”. Segue o texto:

A existência desta epidemia foi verificada aqui no dia 23 pelo médico do 3º batalhão onde se alastrou com rapidez, porém, de forma tão benigna que até hoje não se verificou um só óbito em nosso meio causado exclusivamente pela pavorosa influenza.

Parece, Sr., Redator, que o clima de Diamantina é privilegiado contra o terrível mal, que assola em todos os cantos do Brasil, que deveria ser aconselhado pelos médicos para refúgio das pessoas timoratas e até dos convalescentes atacados em outros pontos do País.

Como prova do que venho afirmar ofereço a seguinte estatísticas, extraída do registo de óbitos, desde o dia 23 de outubro até 07 de novembro.

Estatística de 23 de Outubro a 07 novembro.

Outubro

Enterramento no Cemitério de Diamantina.

<sup>423</sup> SENNA, *Anuário de Diamantina*, op. cit., p: 648.

<sup>424</sup> “Curralinho”, *Pão de Santo Antonio* [Diamantina], 08 de dezembro, 1918, p: 02.

<sup>425</sup> “Influenza”, *Pão de Santo Antonio* [Diamantina], 03 de novembro, 1918, p: 02.

- 29 Anna Pereira Gomes, 76 anos de idade, sem assistência médica.
- 30 Maria Theodora, 50 anos de idade, sem assistência médica.
- 31 Hermano de Siqueira, 24 anos de idade, pneumonia.

Novembro

- 3 João Inocêncio de Faria, nefrite
- 4 Maria Luiza, recém-nascida
- 4 Joaquim Salvador, preso na cidade, Gripe Complicada com tuberculoso
- 4 Benedito Ribeiro de Souza, Gripe Complicada.
- 6 Maria, recém-nascida.<sup>426</sup>

O discurso do agente executivo que tentava atenuar a presença da epidemia na cidade, considerando o clima local e o caráter benigno da mesma, pode ser entendido sob várias perspectivas, pois, como nos apontou Goulart, a morosidade e negação do estado de doença não é um fenômeno neutro.<sup>427</sup> O fato de a gripe ser uma moléstia comum pode ter contribuído para que, em um primeiro momento, pouca importância tenha sido dada aos primeiros casos ocorridos possibilitando que manifestações anteriores da mesma ficassem sem registro.<sup>428</sup> A morte de algumas pessoas, apresentadas na fala do agente executivo municipal, seja por “gripe complicada”, pneumonia ou sem assistência médica nos aponta como é difícil apresentar números exatos sobre vitimados pela gripe espanhola. Essa característica não se aplica apenas para Diamantina, mas como apontou Silveira, a censura no tempo da guerra, a desorganização dos sistemas de registro oficial, as dificuldades de diagnóstico e de atribuição segura da *causa mortis* são observadas na maior parte dos estudos sobre a pandemia de 1918.<sup>429</sup>

Pouco tempo depois de verificada pelas autoridades diamantinenses, apenas no dia 23 de outubro, constatamos como foram os primeiros contatos entre a doença e a cidade, um exemplo pode ser observado em uma correspondência datada de 09 de novembro de 1918, enviada pela irmã Eugênia ao Dom Joaquim Silvério, o arcebispo de Diamantina. A irmã iniciou sua carta apresentando a situação de que “achando-se muitos alunos do 4º ano atacados da epidemia” seria mais conveniente que “a distribuição dos diplomas para a 2ª época” ocorresse em março. Ao final da correspondência, a irmã pediu a bênção e uma ‘precezinha’, “para que nosso senhor nos proteja”. A correspondência da irmã Eugênia, nos

<sup>426</sup> “A Influenza Espanhola”. *A Estrela Pollar* [Diamantina], 10 de novembro, 1918, p: 03.

<sup>427</sup> Adriana Goulart apontou que, historicamente, epidemias e ideologias se difundem da mesma forma, proporcionando o aparecimento de conflitos sociais e de resistência ao intervencionismo e às tentativas de medicalização da sociedade. Assim, a classificação de um estado como doença não é um processo socialmente neutro, antes, torna-se uma linha tênue entre legitimação e estigma (GOULART, *Revisitando a espanhola*, op. cit., p: 104-105).

<sup>428</sup> De acordo com Anny Silveira apesar dessa visão difundida da gripe como uma doença benigna, logo ela apresentaria outro aspecto, fazendo sugerir complicações bronco pulmonares, elevando a mortalidade geral e causando pânico entre a população (SILVEIRA, *A Influenza Espanhola e a cidade planejada*, op. cit., p: 38).

<sup>429</sup> *IBIDEM*, p: 35.

exemplifica como a dinâmica da vida cotidiana de Diamantina foi sendo, gradativamente, desorganizada.<sup>430</sup>

A demora em reconhecer o avanço da espanhola em Diamantina, apontando seu caráter benigno e o clima local como excelente, nos revela que, até aquele momento, nenhuma estratégia de combate estava sendo efetivamente preparada para fazer frente a epidemia. E de fato, assim o foi, ao observamos uma enquete realizada pelo jornal *Pão de Santo Antônio*, o médico Eder Jansen de Mello afirmou que a criação de postos de socorros, à época, foi a medida universal no combate a gripe e que foi “lamentável não ter sido posta em prática nesta cidade [Diamantina], logo ao surgir do mal.”<sup>431</sup> A alternativa mais prática para a cidade foi o estabelecimento de acordos entre a câmara municipal e a Santa Casa.

Devido à natureza das fontes arroladas obtemos poucos subsídios para detalhar de forma profícua o período de convalescência da gripe em Diamantina e as formas de combatê-la. Todavia, encontramos informações no livro de óbito disponível no Arquivo Eclesiástico da Arquidiocese de Diamantina e no número de gripados registrados e atendidos pela Santa Casa da cidade, no entanto, como observaremos a seguir, os números obtidos não convergem.

No livro de óbito referente ao ano de 1918 observamos que no mês de outubro daquele ano foi registrado na cidade de Diamantina o total de 17 mortes. Desse montante pelo menos duas podem ser associadas a gripe espanhola, pois o diagnóstico apresentado como *causa mortis* era: gripe e moléstia desconhecida. Para o mês de novembro, que consideramos como o período mais intenso de convalescência da doença na cidade, observa-se que, de um total de 73 mortes, 47 podem ser associadas a gripe uma vez que as causas apontadas foram: gripe intestinal, brônquio-pneumonia-gripal, influenza, gripe cardíaca, moléstia desconhecida e gripe com complicações.

A partir de Dezembro os óbitos diminuíram, de 20 mortes, pelo menos 08 podem ser associadas a gripe espanhola. Casos de gripe ocorreram, em menor grau, até janeiro de 1919. Durante o período observado foram a óbito indivíduos com a faixa etária entre 00 e 94 anos, sendo a maioria dos mortos composta por 19 indivíduos de 00 a 01 ano; seguidos por 16 indivíduos entre 10 e 20 anos e pelo menos 09 entre 40 e 50 anos de idade. A maioria das pessoas registradas era do sexo feminino. Quando comparamos esses números com os registros da Santa Casa, os dados divergem. Uma justificativa primeira para tal divergência deve-se ao fato de que o livro de óbito registra apenas indivíduos que pertenciam a cidade de

---

<sup>430</sup> A correspondência recebidas por Dom Silvério no ano de 1918, Arquivo Eclesiástico da Arquidiocese de Diamantina.

<sup>431</sup> “A Epidemia”, *Pão de Santo Antonio* [Diamantina], 01 de dezembro, p: 02, 1918.

Diamantina, ao passo que a Santa Casa atendia pessoas oriundas de distritos municipais mais distantes e até mesmo outros municípios como Curvelo e Montes Claros.

Na edição do *Pão de Santo Antonio* de 08 de dezembro de 1918, foram divulgadas algumas declarações do dr. Antônio Mota, diretor da Santa Casa, sobre a ação daquela instituição diante o surto epidêmico na cidade. O médico apontou que antes da epidemia invadir Diamantina, a Santa Casa acordou com a câmara municipal uma série de medidas que prevenissem que a cidade passasse pelas desgraças que outros centros vivenciavam. O diretor do hospital disse ainda que a instituição estava preparada para servir a 300 gripados e, portanto, devidamente aparelhada para enfrentar, com vantagem, a situação.

A pauta principal da entrevista com o diretor da Santa Casa tratou acerca das reclamações de parte de população à falta de atendimento. Para Mota, a diminuta porcentagem de óbitos verificados no estabelecimento, sendo um total de 06 mulheres e 04 homens, evidenciava que eram infundadas as reclamações. E continuou dizendo que o pequeno coeficiente de mortalidade seria ainda menor se considerasse que as pessoas só procurariam o abrigo hospitalar quando já estavam bastante debilitadas.

Na ocasião, o diretor da Santa Casa informou ainda que até o dia 02 de dezembro de 1918, a instituição havia recebido 232 gripados, dos quais 120 eram militares. Agradeceu ainda a colaboração do arcebispado de Diamantina, na figura de Dom Joaquim Silvério, que auxiliou o estabelecimento com a generosa doação de 200\$00.<sup>432</sup>

Todavia, no que diz respeito à gripe, os números nunca são exatos. Os diversos diagnósticos, o caráter familiar e benigno da doença foram elementos que podem contribuir para que haja uma dissonância nos números apontados, por exemplo, para uma mesma cidade ou um mesmo hospital. A título de elucidação, podemos observar ao o livro de entradas e saídas da Santa Casa de Diamantina. Entre os meses de novembro de 1918 e fevereiro de 1919 foi registrado um total de 77 pacientes, dos quais apenas 47 foram diagnosticados com gripe. No livro os indivíduos registrados eram todos do sexo masculino e dos gripados ocorreram apenas três mortes. O quadro a seguir indica a classificação dos acometidos pela gripe pela cor da pele.

**QUADRO 06:** Classificação por cor dos gripados atendidos pela Santa Casa.

<b>Cor</b>	<b>Total</b>	<b>%</b>
Preta	09	19,14%
Mulato	23	48,93%

<sup>432</sup> “A Santa Casa”, *Pão de Santo Antonio* [Diamantina], 08 de dezembro, 1918, p: 03.

Branca	15	31,91%
--------	----	--------

**FONTE:** Livro de entradas e saídas da Santa Casa de Diamantina.

Dos gripados, pretos e mulatos, somavam 68,07%. A maior parte dos indivíduos acometidos pela doença residia na sede da cidade, em Diamantina, e o restante se dividia entre outros distritos do município como Guinda, São João, Rio Manso, Santo Hipólito e Inhaí e também de municípios vizinhos como Curvelo e seu distrito de Curalinho e até mesmo de Montes Claros, com o distrito de Grão Mogol. Ao observarmos a faixa etária identificamos que a maior incidência da doença foi sobre pessoas jovens, entre 00 e 30 anos, esse apontamento corrobora com informações levantadas para outras regiões atingidas pela doença.<sup>433</sup>

O mês de novembro foi o auge da gripe em Diamantina. Logo na ocasião da irrupção da epidemia, acordos entre a Santa Casa e a câmara municipal possibilitaram que as enfermarias daquele hospital pudessem atender aos enfermos, inclusive, “até alguns levados contra sua própria vontade, para serem tratados como pensionistas da câmara”. Como a situação pedia maior agilidade, continua a narrativa do jornal, que a fim de “evitar delongas nas entradas, foram suspensas todas as formalidades regimentais: a administração interna do estabelecimento exercida por irmãs de São Vicente de Paulo, estava sempre pronta para receber os doentes”, esse aspecto pode ter contribuído para a discrepância entre os dados apresentados anteriormente.<sup>434</sup>

Considerando ainda o registro de entradas e saídas da Santa Casa, observamos também que foram apontadas as respectivas profissões dos pacientes, sendo os acometidos pela gripe: lavradores, mineiros, carroceiros, jardineiros, pedreiros, padeiros, negociantes, carpinteiros e um foguista, sendo lavradores os mais recorrentes.

Ao observarmos o perfil de trabalhadores atendidos pela Santa Casa, apenas um esteve envolvido diretamente com a atividade ferroviária (foguista). Isso nos leva a inferir sobre a eficácia do serviço de assistência sanitário do ramal de Diamantina aos seus funcionários. Dispomos de poucas informações sobre a organização da estrutura sanitária para combater o avanço da doença pelas vias-férreas. Os relatórios da EFVM, especificamente, para a linha

<sup>433</sup> Segundo Anny Silveira, a epidemia matou mais adultos jovens do que qualquer outra pandemia de gripe havia matado antes (SILVEIRA, *A Influenza Espanhola e a cidade planejada*, op. cit., p: 34).

<sup>434</sup> Nessa mesma edição, de 15 de dezembro de 1918, foi apontado que até o dia 05 daquele mês, a municipalidade custeou um total de 747 diárias para doentes pobres, ou seja, mais um dado do total de doentes. Porém, como temos insistido, em se tratando da espanhola, os números nunca são exatos. Pois outras instituições e atores também trabalharam no combate e controle a epidemia (“Para Conhecimento de Todos”, *Pão de Santo Antonio* [Diamantina], 15 de dezembro, 1918, p: 02).

Vitória-Itabira, indicam a atuação dos dois distritos sanitários e as prestações de socorro. No entanto, a sessão dedicada à linha de Curralinho-Diamantina é sempre sucinta e objetiva além de não apresentar a mesma riqueza de informações como o espaço referente à linha Vitória-Itabira. Essa negligência elucida bem o porquê do objetivo dos diamantinenses de que o ramal de Diamantina fosse logo encampado pela Central do Brasil.

Embora sem riqueza de detalhes, o relatório de 1918, se iniciou apontando que em sua grande maioria o pessoal de ambas as linhas (Vitória-Itabira e Curralinho-Diamantina) adoeceu, porém, o tráfego nas mesmas se manteve em andamento graças a uns poucos que escaparam da doença. Em 1919, lembrando o avanço da gripe, Ceciliano Abel de Almeida, chefe do tráfego da EFVM, agradeceu aos funcionários da Companhia pela subordinação “nos dias difíceis, do surto da gripe”. Acrescentou ainda que “só não foi alterado o serviço dos trens e das estações porque muitos, dedicadamente vinham cuidar das suas obrigações, quando já sentiam os primeiros sintomas da moléstia ou quando apenas entravam em convalescença”. Essa informação é importante para elucidar a ideia em que temos insistido: que as estradas de ferro contribuíram para a proliferação da epidemia. Pois, mesmo apresentando alguns sintomas, alguns trabalhadores permaneciam em atividade e, por consequência, expunham mais pessoas ao vírus da doença.

Sobre a gripe no ramal de Diamantina e os meios para combatê-la raras são as informações disponíveis. Na edição de 01 de dezembro de 1918 do *Pão de Santo Antonio* foi apontado que a administração do ramal de Diamantina contou com os serviços do dr. Lacerda Guimarães e, em Curralinho, o dr. Luiz Azanbujá de Lacerda. A todos os necessitados, mesmo os estranhos à estrada, foram distribuídos medicamentos gratuitamente.<sup>435</sup> Apesar desses esforços, certamente, aquela ferrovia e caminhos vicinais do município de Diamantina foram fundamentais para que a espanhola se proliferasse no município e região. De acordo com o relatório de 1918, a estimativa é que ao longo daquele ano o ramal de Diamantina tenha transportado 16.130 pessoas.<sup>436</sup>

A edição de 01 de dezembro de 1918 do jornal *Pão de Santo Antonio* nos apresenta aspectos importantes para entendermos o período de convalescência da gripe na região. Na referida data foi divulgado um artigo que chamava atenção aos telegramas enviados pelo governo mineiro convocando os municípios do estado a agirem com espírito filantrópico em prol dos *Soldados da Democracia*. As contribuições arrecadadas seriam enviadas para o auxílio de soldados americanos que prestaram enorme favor a humanidade derrotando os

---

<sup>435</sup> “Sem Título”, *Pão de Santo Antonio* [Diamantina], 01 de dezembro, 1918, p: 02.

<sup>436</sup> EFVM, 1919, p: 15.

alemães na Primeira Guerra Mundial. Em Diamantina, a câmara municipal e o arcebispado receberam o nobre convite. Como resposta ao governo mineiro, na referida edição do jornal, foi feita a seguinte indagação: “Mas, caberá, por ventura ao governo de Minas, o direito de esperar da caridade de Diamantina uma anuência pródiga ao seu pedido oficial?” Esse questionamento, em um tom ressentido, se devia pelo fato de que, diante o surto epidêmico, quando o município solicitou ajuda ao governo mineiro, a resposta não foi das melhores. Segue a narrativa:

Quando foi do início da epidemia, cujas cortes aguerridas ocupam ainda hoje nosso território, ceifando, dia a dia, vidas por todos os títulos preciosas, o ilustre superintendente do Ramal de Diamantina, solicitou, telegraficamente, do governo do Estado, auxílio e socorro contra a peste que invadia a vasta região da Estrada.

Que resposta lhe deram os grandes senhores do poder?

—Não ser possível atendê-lo.<sup>437</sup>

Não fosse a “enérgica e inteligente” iniciativa de Gomes de Souza, superintendente do ramal, continuou o jornal, o pessoal da estrada não teria assistência médica, a qual, foi fornecida pela diretoria da Companhia. Além da insatisfatória resposta que recebeu quanto aos cuidados do ramal de Diamantina, a própria câmara municipal quando demandou atenção do governo mineiro, “sentindo-se sem defesa e meios de combate” teve como resposta: “1/2 kilo de quinino e dois pequenos frascos com essência de Canela!!! Isto, para cerca de 20 mil pessoas”. Parecia que por todos os lados, o governo mineiro se recusava a prestar auxílio à cidade. A solicitação de ajuda aos nobres soldados da democracia, de um lugar tão remoto como os EUA, incomodou muito aos redatores do *Pão de Santo Antonio*, somando-se também o fato de que o Recolhimento dos Pobres do Pão de Santo Antonio, instituição filantrópica criada pelo redator e diretor do jornal de nome homônimo, teve suprimida as subvenções que lhe eram destinadas pelo governo.

Recomendava o jornal às duas instituições diamantinenses que receberam o convite do governo mineiro: ao arcebispado que considerasse que a caridade de Diamantina poderia ser aplicada no consumo interno; ao agente executivo municipal, por sua vez, recomendava o jornal em tom irônico, que a câmara continuasse a fazer bom uso das drogas recebidas atendendo o enorme número de gripados, para assim, promovê-los a soldados da democracia “sul americana, com o fim especial de se tornarem legítimos criadores da superoriginal caridade do governo.”<sup>438</sup>

---

<sup>437</sup> “Soldados da Democracia”, *Pão de Santo Antonio* [Diamantina], 01 de dezembro, 1918, p: 01.

<sup>438</sup> *IBIDEM*, p: 01.

A partir dos questionamentos do jornal *Pão de Santo Antonio* entendemos que, em Diamantina, o combate à epidemia contou, sobretudo, com os esforços das instituições locais. A prestação de socorros esteve a cargo dos farmacêuticos locais, do Recolhimento dos Pobres do Pão de Santo Antonio, dos dois hospitais da cidade: Santa Casa e Nossa Senhora da Saúde, do arcebispado e também pela superintendência do ramal de Diamantina. É preciso considerar também as práticas populares de cura presentes na região e que se constituíam como herança do contato estreito entre brancos, indígenas e negros naquele espaço.<sup>439</sup>

Observando o exemplo apresentado pelo referido jornal e, lembrando-nos das críticas do sanitarista Belisario Penna, que comparou as câmaras municipais de Minas às células doentes de um organismo também doente, evidenciamos que havia uma tensão entre os governos municipal e estadual. E, consideramos que no contexto da gripe espanhola, os recursos econômicos disponíveis e os meios a partir dos quais foram realizados a prestação de socorros, contribuíram para que tal tensão se tornasse mais explícita.<sup>440</sup> Essa perspectiva nos aproxima dos apontamentos de Rosenberg que ao elaborar o conceito de *framing*, apontou que uma determinada doença não pode ser analisada fora da estrutura social em que está inserida.<sup>441</sup>

O surto epidêmico na região foi facilitado também pelo período em que ocorreu, entre os meses de novembro e dezembro. Pois as estradas regionais, além de precárias tornavam-se, em sua maioria, intransitáveis nos períodos chuvosos, aspecto que pode ter contribuído para que a doença tenha sido contida. Talvez por isso, no “tempo das águas” a epidemia tenha declinado.

Em outros distritos do município de Diamantina, servidos ou não pelo ramal ferroviário, a epidemia também se manifestou. Em Riacho das Varas foi apontando que a influenza ocorreu em caráter benigno, havendo apenas um caso fatal que “mesmo assim por complicação com outras moléstias.”<sup>442</sup> No distrito de Currálinho,<sup>443</sup> o dr. Zozimo Ramos Couto foi prestar socorro a população local por três dias, ali foram registrados um total de 59 gripados.<sup>444</sup> Sebastião Pereira da Luz foi “acometido de assalto pela sorrateira ‘gripe’ no

---

<sup>439</sup> CARVALHO, Keila Auxiliadora & SOUZA, Ramon Felipe. “*O Elixir da Vida*”: curas anunciadas nos periódicos diamantinenses do século XIX. Cadernos de Pesquisa do CDHIS, v. 29, n. 2., p: 01-16, 2015.

<sup>440</sup> PENNA, Minas Gerais e Rio Grande do Sul, *op. cit.*, p: 21.

<sup>441</sup> Partir desse pressuposto significa considerar o processo de construção social de uma enfermidade é indissociável a uma “atribuição de significado” (ROSENBERG, Charles E. *Explaining epidemics and other studies in the history of medicine*. Cambridge, Cabridge University Press, 1995).

<sup>442</sup> “Riacho das Varas”, *Pão de Santo Antonio* [Diamantina], 15 de dezembro, 1918, p: 03.

<sup>443</sup> Referimo-nos ao distrito diamantinense de Currálinho e não ao distrito de curvelano de nome homônimo, o qual era o entroncamento da Central do Brasil.

<sup>444</sup> “Currálinho”, *Pão de Santo Antonio* [Diamantina], 08 de dezembro, 1918, p: 02.

distrito diamantinense de São Gonçalo do Rio Preto”. Em carta publicada no jornal *A Estrela Pollar*, Pereira da Luz agradeceu aos cuidados do povo daquele distrito. Na correspondência, o mesmo grifou a palavra gripe o que demonstra uma imprecisão quanto ao diagnóstico da doença, dado que a gripe era uma moléstia comum, porém, a forma abrupta como a doença estava atacando deixava dúvidas se realmente se tratava de algo tão familiar.<sup>445</sup>

Outro exemplo que elucida a passagem da espanhola pela região, pode ser observado na cidade do Serro que era ligada ao município de Diamantina pela importante estrada do Gavião.<sup>446</sup> Em correspondência datada de 06 de dezembro, enviada ao arcebispo de Diamantina, foi enfatizado que na cidade do Serro estavam “a braços com a gripe”. Havia cerca de 50 vitimados e 1 morto. E a medida de urgência da Caridade foi à organização de um hospital, na Casa dos Ottoni, a qual foi cedida pela câmara municipal. A prioridade era o “tratamento dos que nem casa tem.”<sup>447</sup>

Evidenciamos também a passagem da gripe pela cidade de Curvelo, município ao qual o distrito de Currealinho, sede do entroncamento da Central do Brasil, pertencia. Em correspondência enviada a Dom Joaquim Silvério, aos 23 de novembro de 1918, o padre Thiago desejava ao arcebispo saúde diante a doença que “grassa por toda a parte”. E continuou: “aqui em Curvelo não somos dos mais infelizes, os casos são muitos mas em geral de caráter benigno”. Partindo de Curvelo, por meio da ferrovia, a espanhola pôde chegar a cidade de Diamantina.

Além da ferrovia, os caminhos e trilhas, em Minas, foram as principais rotas de circulação de pessoas. Mesmo sendo precárias as vias de acesso ao município de Diamantina, o mesmo era apontado com um dos mais importantes do território mineiro, estabelecendo importantes contatos inter-regionais.<sup>448</sup> Assim, um outro veículo importante de circulação de pessoas e que, em alguma medida, pode ter contribuído para o estabelecimento da epidemia na região foram às tropas de muares. As caravanas de burros, segundo Marcos Lobato

---

<sup>445</sup> “Revmo Snr Redator.” *A Estrela Pollar* [Diamantina], 08 de dezembro, 1918, p: 03.

<sup>446</sup> De acordo com Marcos Lobato Martins, a estrada do Gavião servia para o escoamento de produtos oriundos das matas de Peçanha e destinados aos mercados do Serro, Diamantina e Araçuaí (MARTINS, *Breviário de Diamantina, op. cit.*, p: 154).

<sup>447</sup> A correspondência se encontra no Arquivo da Cúria de Diamantina, na caixa de correspondências recebidas por Dom Silvério no ano de 1918.

<sup>448</sup> Os autores Télió A. Cravo & Marcelo M. Godoy, ao compararem as semelhanças e variações entre as narrativas de viagens de viajantes que passaram por Minas Gerais no século XIX, apontaram as permanências e mudanças na infraestrutura de transportes mineira. Incluíram a região de Diamantina como na área de alto nível de desenvolvimento, na medida em que se configurava como importante núcleo comercial a âmbito regional e inter-regional (CRAVO, T. A. & GODOY, M. M., *Por Estradas e caminhos no Interior do Brasil Oitocentista, op. cit.*, p: 01-27 ).

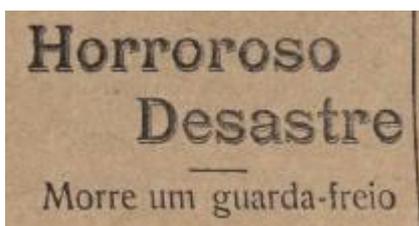
Martins, até meados do século XX, continuaram a transportar a maior parte dos gêneros de abastecimentos consumidos na cidade de Diamantina, mesmo após o advento ferroviário.

Em Diamantina a epidemia começou a declinar em dezembro de 1918. Embora nos meses que se seguiram ainda sejam observados alguns poucos casos. A edição de 15 de dezembro do *Pão de Santo Antonio* se despedia da “senhorita hespanhola” que “muito chorosa” partia sem deixar saudades. O desejo era o de que uma “impetuosa rajada de vento a destruía, ou a leve aos infinitos”.<sup>449</sup>

Além da gripe espanhola, outros aspectos relacionados à ferrovia e saúde podem ser observados. Como exemplo, podemos considerar os riscos de acidentes ferroviários como atropelamentos e descarrilamentos. Nos relatórios da EFVM, os descarrilamentos eram apresentados como sem importância e como fenômenos que não causavam grandes prejuízos a Companhia. Além disso, diante um acidente de maior magnitude ou até mesmo de casos de morte, também era comum a culpa ser atribuída ao descuido dos passageiros.

Detalhes de alguns acidentes podem ser observados nos periódicos locais. No *Pão de Santo Antonio* observamos algumas notícias sobre descarrilamentos e mortes ao longo do trecho Curalinho-Diamantina. No dia 13 de abril de 1916, o praticante de foguista, João Candido Filho, teve uma das coxas mutiladas após o descarrilamento da locomotiva.<sup>450</sup> Outro exemplo pode ser observado na edição de 19 de novembro do mesmo ano, quando na descida da caixa d’água a margem do Pau de Fruta, entre o Guinda e a cidade de Diamantina, ocorreu um descarrilamento. As consequências foram além de “algumas pessoas ligeiramente machucadas, um trabalhador, que foi imprudente em viajar fora do carro, teve a mão direita esmagada.”<sup>451</sup> Em outra ocasião, 01 agosto 1922, um guarda freio teve a perna direita fraturada e a esquerda esmagada, além de graves contusões na cabeça e no tórax, após “estar distraído” e ser arremessado violentamente numa porta de rocha enquanto o trem corria a toda velocidade.

**FIGURA 21:** Anúncio de acidente no ramal de Diamantina



**FONTE:** “Horroroso Desastre”, *Pão de Santo Antonio* [Diamantina], 01 de agosto, p: 03, 1922.

<sup>449</sup> “Sem Título”, *Pão de Santo Antonio* [Diamantina], 15 de dezembro, 1918, p: 01.

<sup>450</sup> “Descarrilamento e Morte”, *Pão de Santo Antonio* [Diamantina], 13 de abril, 1916, p: 02.

<sup>451</sup> “Descarrilamento”, *Pão de Santo Antonio* [Diamantina], 19 de novembro, 1916, p: 03.

Acidentes desse tipo, considerando a sinuosidade do traçado de Diamantina, passaram a ser recorrentes. Para dimensionarmos como no pesado traçado de Diamantina eram recorrentes esses acidentes podemos observar o relatório da EFVM do ano de 1917. Naquele ano, a linha Vitória-Itabira contado com cerca de 443 quilômetros contabilizou um total de 29 acidentes, ao passo que no ramal de Diamantina para o mesmo período, em seus 147,5 quilômetros, teve um total de 15.<sup>452</sup>

Animais na beira da estrada também eram vítimas. O exemplo mais emblemático pode ser observado em um extenso texto publicado na edição de 22 de janeiro de 1922 no jornal diamantinense *O Momento*, no qual Pedro Dumont, fazendeiro residente em Corinto (antiga Curalinho), reclamou a atenção do governo federal sobre a falta de fiscalização do ramal que, sem possuir cercas, acarretava em “prejuízos incalculáveis” aos criados às margens da linha. Drumont argumentou que a Vitória a Minas não cercava sua linha “apesar de passar por uma zona pastoril” e, com isso, colocava em risco o seu rebanho (e de outros fazendeiros) que não era inferior a trezentas rezes. O fazendeiro alegou que desde 1914, ano da plena inauguração da estrada, ele presenciava a sua criação “exposta à fúria da Estrada de Ferro”.

O fazendeiro reclamava a segurança de suas rezes e fez duras críticas a EFVM que, a quilômetros de distância, parecia esquecer a linha Curalinho-Diamantina. Segundo Dumont: “A poderosa Vitória a Minas tem dinheiro para subornar jornais mas não o tem para cercar suas linhas”. Assim, sugeriu o fazendo que a encampação do ramal pela Central do Brasil, à primeira vista, seria a solução mais eficaz. No entanto, continuou: “doce ilusão! A encampação não se fez até hoje e nós continuamos a curtir os prejuízos sem sabermos para quem apelar”.<sup>453</sup>

O texto de Pedro Drumont nos remete ao último tópico que pretendemos discutir nesse capítulo, o processo de encampação do ramal de Diamantina. Construída e administrada pela EFVM, mas conectada diretamente com os trilhos da Central do Brasil, a prestação de serviços do ramal de Diamantina era percebida como extremamente dispendiosa e lenta. Essa percepção, além de retomar o discurso de isolamento da região, contribuiu para que a encampação fosse acelerada.

### **3.4 A encampação do ramal de Diamantina pela Central do Brasil**

---

<sup>452</sup> EFVM, 1918, p: 27.

<sup>453</sup> “Pedro Dumont ao povo de Diamantina”. *O Momento* [Diamantina], 22 de janeiro, 1922, p: 04-05.

As elites políticas e econômicas de Diamantina, que pretenderam fazer da cidade um importante entroncamento ferroviário, se perceberam a quilômetros de distância de sua linha tronco (Vitória-Itabira) e às margens de uma das principais ferrovias do país, a Central do Brasil. Esse aspecto contribuiu para que na cidade se fortalecesse a tônica de que a encampação do ramal de Diamantina seria a única alternativa para que, de fato, a cidade deixasse de ser isolada.

Diversas reclamações eram divulgadas nos jornais locais quanto à morosidade na prestação de serviços daquela ferrovia. Esse aspecto é fácil de ser compreendido. Eram duas estradas diferentes, portanto, duas formas de administração também distintas. Quiçá fossem apenas os aspectos burocráticos. O ramal de Diamantina, como a orientação de grande parte do traçado da EFVM, tinha a bitola métrica (1,00m). Esse aspecto técnico era considerado mais econômico e viável para uma zona que, desde seu início, foi apontada como de baixa produtividade. Já a Central do Brasil, por sua vez, possuía um sistema de bitola mista<sup>454</sup>, essas diferenças estruturais acarretavam em incômodos constantes como, por exemplo, baldeações para troca de produtos e de carros de passageiros. Mesmo assim, a Central do Brasil por sua proximidade foi percebida como o caminho natural ao qual Diamantina deveria ser integrada, assim, a encampação pela mesma seria indispensável.

Na edição de 22 de Julho de 1917 do jornal *A voz do Norte* é possível observar um exemplo de como a encampação era percebida. No periódico, foi apontando que, mesmo sendo um trecho de pouco quilômetros, o ramal de Diamantina tinha uma morosa prestação de serviços. O jornal divulgou a reclamação de três comerciantes contra a letargia do agente que servia ao ramal em Currálinho, pois o mesmo ao realizar os despachos dos produtos só os enviava quando os carros completavam sua lotação. Na percepção dos comerciantes, que tinham pressa em receber e despachar suas mercadorias, essa atitude atrasava e prejudicava o comércio não apenas em Diamantina, mas o em todo o norte mineiro que era servido pela estrada.<sup>455</sup>

Outro exemplo de ingerência que contribuiu fortemente para o ensejo da encampação por parte dos diamantinenses refere-se ao fato de que todas as vezes que ocorriam paralizações na Central do Brasil, o ramal de Diamantina também era prejudicado, pois o

---

<sup>454</sup> De acordo com Helena Guimarães Campos, a Central do Brasil foi construída em bitola larga, do Rio de Janeiro à Conselheiro Lafaiete, em Minas Gerais. A cidade mineira foi o ponto de passagem para outras três regiões: Rio das Velhas (próximo ao ramal de Diamantina), Rio das Mortes e a região de Ouro Preto e Mariana. Assim, a partir da bitola larga, ramificações alastravam-se pelo solo mineiro, todas em bitolas mais estreitas, a maioria de 0,60m (CAMPOS, *Caminhos da História*, op. cit., p: 57).

<sup>455</sup> “O Comércio e a Estrada de Ferro Currálinho a Diamantina.” *A Voz do Norte [Diamantina]*, 22 de julho, 1917, p: 01.

transporte de mercadorias com cidades como Belo Horizonte e Rio de Janeiro ficava comprometido. Exemplo disso pode ser observado no âmbito da epidemia de 1918, quando a Central paralisou suas atividades e, em contrapartida, o ramal de Diamantina obteve prejuízos.<sup>456</sup>

Sob o título de *A maior iniquidade administrativa do Brasil: Ramal Curralinho-Diamantina*, os redatores do jornal *Pão de Santo Antonio* dirigiam a Delfim Moreira da Costa Ribeiro, Presidente da República, e a Afrânio de Mello Franco, então Ministro da Viação, uma mensagem salientando as riquezas que o município de Diamantina teria a oferecer e que, pela demora na encampação, estavam sendo mal aproveitadas. Diziam ainda que o ramal de Diamantina, construído pela EFVM, possuía um trajeto excessivamente dispendioso e exigia: administração especial, oficinas para locomotivas, acessórios próprios etc, e a sua linha tronco estava em região longínqua. Portanto, em caixa-alta, foi apontado no periódico que o ramal Curralinho-Diamantina era a *maior monstruosidade administrativa*.<sup>457</sup>

O texto é rico em informações e elucida bem as mazelas daquele ramal. Um exemplo disso trata dos horários adotados na Central do Brasil, os quais precisavam ser observados pela superintendência do ramal de Diamantina para que não ocorressem atrasos. Os desencontros nos horários eram constantes e forçavam a permanência de pessoas e produtos em Curralinho, com atrasos que chegavam a durar até 24 horas. Portanto não havia um tráfego mútuo e as baldeações recorrentes afugentavam o comércio e “apavoram os passageiros”, além de tornar as tarifas e passagens mais caras.<sup>458</sup>

As precárias condições dos trabalhadores do ramal de Diamantina também eram divulgadas nos jornais locais como tentativa de chamar atenção da EFVM bem como a fim de acelerar o processo de encampação, visto como mais vantajoso. Em 1915, um ano após a inauguração da estação de Diamantina, de acordo com o periódico *Pão de Santo Antonio*, os jornais de outros municípios como Rio de Janeiro e Juiz de fora noticiavam que o trecho da E. F. Curralinho a Diamantina estava em completo abandono. De acordo com o jornal essas percepção produzia um grande dano ao comércio e população local e, em contrapartida, os redatores do periódico responderam:

Não sendo verídica essa notícia, porquanto o nosso ramal está sendo trafegado regularmente, sem nenhuma alteração no horário da saída e da chegada do trem, parece-nos, entretanto, o que houve foi um equívoco,

---

<sup>456</sup> EFVM, 1919, p: 25.

<sup>457</sup> “A maior iniquidade administrativa do Brasil: ramal Curralinho-Diamantina”, *Pão de Santo Antonio* [Diamantina], 16 de março, 1919, p: 02.

<sup>458</sup> *IBIDEM*, p: 02.

porque, talvez, onde já bem longe a notícia de que os empregados do nosso ramal, de há muito, não recebem seus vencimentos, há pouco reduzidos.<sup>459</sup>

Essa situação foi recorrente no noticiário local, pois o atraso de pagamento do pessoal efetivo do ramal de Diamantina era constante. Nos próprios relatórios da Companhia observamos trechos reclamando dos “altos salários” que eram pagos. Especificamente sobre os salários, podemos observar a edição de 29 de agosto de 1915, do *Pão de Santo Antonio* que sob o título de *Clamorosa injustiça* divulgou a situação em que se encontrava Mariano Barbosa dos Santos, chefe da 3ª turma da estrada, que ao reclamar ao superintendente do ramal o atraso de seu pagamento, que já estava em 4 meses, foi suspenso de suas atividades por 30 dias.<sup>460</sup> Toda essa conjuntura, à primeira vista, nos leva a inferir que não parecia haver diálogo com a EFVM, por isso, a encampação com a Central, que estava mais próxima, poderia surtir melhores efeitos.

A encampação do ramal de Diamantina foi facilitada pela atuação de políticos locais que a cidade conseguia cooptar. O nome mais recorrente que podemos observar em relação ao processo de encampação é o de Francisco Sá. Como já vimos no capítulo anterior, esse personagem foi importante também para que a cidade fosse contemplada com a construção de seu ramal, nesse outro momento, sua atuação ocorreu no Senado.

No âmbito das eleições presidenciais de 1919, Sá manifestou seu apoio à candidatura de Ruy Barbosa. Como resposta, no *Pão de Santo Antonio* foi publicado o discurso de Netto Motta a favor da postura de Sá. A narrativa deixa claro que a melhor forma de Diamantina ver seu ramal encampado pela Central seria apoiando Sá. No entanto, Motta teve o cuidado de desviar-se de possíveis críticas apontando que sua manifestação de apoio não era politicagem e que, certamente, Diamantina saberia recusar tais insinuações. Motta apontou ainda que o apoio a Sá e Ruy Barbosa estava ancorado na luta por um país mais democrático. Ao final do discurso transcrito no jornal, o mesmo enfatizou que se Diamantina não os apoiasse cometeria dois crimes: um contra a democracia e o segundo seria a ingratidão a Francisco Sá.<sup>461</sup>

O deputado diamantinense no congresso nacional Herculano Cesar Pereira da Silva (1878-1935)<sup>462</sup>, por sua vez, também foi figura importante no processo de encampação.

---

<sup>459</sup> “O nosso ramal”, *Pão de Santo Antonio* [Diamantina], 08 de agosto, 1915, p: 01.

<sup>460</sup> “Clamorosa Injustiça”, *Pão de Santo Antonio* [Diamantina], 29 de agosto, 1915, p: 02.

<sup>461</sup> “Discurso”, *Pão de Santo Antonio* [Diamantina], 13 de abril, 1919, p: 03.

<sup>462</sup> Nascido em Diamantina a 21 de julho de 1878, Herculano Cesar Pereira da Silva cursou se diplomou pela Faculdade de Direito de São Paulo em 1902. Foi eleito deputado estadual por Minas Gerais em 1906. Veio a ser eleito deputado federal em 1918, pelo mesmo estado. Assumiu outros cargos públicos como chefia da polícia (1913), conselho deliberativo da câmara municipal de Belo Horizonte (1928). Informações disponíveis em: <http://cpdoc.fgv.br/sites/default/files/verbetes/primeirarepublica/SILVA,%20Herculano%20C%C3%A9sar%20Pereira%20da.pdf>. Acesso em 16/01/2018.

Herculano Cesar mantinha a população e lideranças locais informadas de todo o processo na medida em que telegrafava comunicando a respeito dos trâmites e como em suas respectivas ações enquanto deputado estava corroborando com o andamento da encampação. Como podemos observar a seguir em um telegrama enviado por Herculano Cesar ao major Theodulo Leão: “Minha emenda encampação teve parecer favorável comissão, passando, pois, câmara. No senado, eminente Sá, a quem Diamantina tudo deve, conseguirá facilmente passagem. Saudações. Herculano.”<sup>463</sup>

Outra declaração do deputado que nos chamou atenção refere-se ao fato de que o jornalista diamantinense Mário Matta, publicou na cidade de Diamantina que o seu tio, Pedro Matta (1865-1944)<sup>464</sup>, era “único representante de Diamantina que, por seu prestígio junto ao Governo, tem auxiliado de um modo real o benemérito dr. Sá na obtenção desse favor, etc”<sup>465</sup>. Como resposta, sob o título de *Esclarecimento*, Herculano Cesar respondeu ao jovem conterrâneo Mario Mata:

Reconheço que o meu ilustre amigo, Senador Pedro Matta, tem trabalhado por conseguir chame o Governo Federal à União o ramal de que trata, mas não é o único que se esforça por isso.

Apenas eleito, comecei a trabalhar por tão legítima aspiração dos diamantinense, entendendo-me, constantemente, sobre o assunto, com os drs. Sá, Salles, Wenceslau, Tavares de Lyra e outros amigos prestigiosos. Apresentei à câmara dos deputados a emenda [...] renovando a autorização ao Governo para encampar o ramal, emenda que teve parecer favorável da Comissão de Finanças, foi aprovada e que está incorporada ao orçamento da Viação que é dos artigos da Lei da Despesa para 1949. Tratei, várias vezes, com o Ministro da Viação, levei os papeis a pedido dele, ao dr. Olegário Maciel, Inspetor Geral das Estradas de Ferro, então, para que fossem estudados; conversei com o dr. Pedro Nolasco, o qual me forneceu dados, relatórios, etc, que apresentei ao sr. dr. Wenceslau, para mostrar ser vantajosa ao Governo Federal a operação; fui, com os drs Sá e Pedro Matta, ao Presidente da República: enfim, durante todo o tempo em que estive no Rio, em Belo Horizonte, junto aos representantes do Governo Federal e do estadual e, perante aos srs. drs. Arthur Bernardes, Clodomiro de Oliveira, pleiteei, sempre, a providencia, que reputo de relevância para os interesses federais e estaduais.

E o que afirmo aqui, isto é, a apresentação da emenda, telegramas passados, consta, tudo, do “Diário do Congresso”, do “Minas Gerais” e do

---

<sup>463</sup> “Encampação do nosso ramal”, *Pão de Santo Antonio* [Diamantina], 29 de setembro, 1918, p: 02.

<sup>464</sup> Nascido em Diamantina a 28 de janeiro de 1865, Pedro Matta ocupou diversos cargos públicos. Ingressou na Faculdade de Direito de São Paulo na qual bacharelou-se em novembro de 1889. Entre 1907 a 1912 foi senador estadual em Minas Gerais. A partir de 1º de junho de 1912 ocupou a cadeira de ano deputado federal até dezembro de 1914. No ano seguinte foi reeleito senador estadual e exerceu o mandato até 1919. Em 11 de outubro de 1919 ocupou mais uma vez a cadeira de deputado federal até dezembro de 1920. Informações disponíveis em: <http://cpdoc.fgv.br/sites/default/files/verbetes/primeira-republica/MACHADO,%20Pedro%20da%20Mata.pdf>. Acesso em 16/01/2018.

<sup>465</sup> “Esclarecendo”, *Pão de Santo Antonio* [Diamantina], 27 de abril, 1919, p: 02.

“Pão de Santo Antonio”, devendo haver, na nossa cidade, entre amigos meus, exemplares do “Diario do Congresso” com a emenda, parecer e aprovação.

Certo, o meu amigo Mario Mata não viu os jornais a que me refiro, porque, si os tivesse visto, não escreveria, justo e ponderando como é que somente o seu digno tio se bate pela encampação ao lado do benemérito dr. Sá.

Belo Horizonte, 17 de abril de 1919. Herculano Cesar.<sup>466</sup>

Mencionar esse aspecto é importante, pois nos indica que a lógica de encampação do ramal de Diamantina possuía implicações não apenas comerciais, como era apontado, mas, especialmente políticas. As personalidades políticas da região chamavam para si a responsabilidade de tornar aquela cidade mais integrada, para tal, faziam da locomotiva o veículo principal para se validarem enquanto legítimos representantes dos interesses regionais. E assim o foi, na ocasião em que se candidatou a reeleição de deputado ao Congresso Federal, longas exposições nas edições de janeiro e fevereiro do jornal Pão de Santo Antonio, recomendavam ao eleitorado a candidatura de Herculano Cesar, relembrando seus feitos em prol dos diamantinenses e o porquê do candidato merecer a confiança dos mesmos.

Do outro lado, além dos próprios diamantinenses, a EFVM também tinha interesse na encampação do ramal. Desde quando Itabira foi escolhida como o novo destino da Vitória a Minas, o objetivo de avançar sobre o norte mineiro havia sido abandonado. Porém, sobre as circunstâncias da Primeira Guerra Mundial, contando, especialmente, com as dificuldades de importação e exportação, complicações como pagamento de juros relativos a empréstimos obtidos no exterior, o orçamento das Companhias, incluindo a EFVM, ficaram comprometidos. Assim, cada vez mais, a intervenção do Governo Federal passou a ser reclamada.

As atividades mais expressivas realizadas pelo ramal de Diamantina eram respectivamente: transporte de passageiros, encomendas e bagagens, mercadorias, gados em pé e telegrafo. Ao longo dos anos os déficits daquele ramal foram apresentados em seus relatórios, especialmente, a partir de 1918, houve um aumento considerável das despesas e esse aspecto contribuiu para que o ensejo de encampação aumentasse, uma vez que a Companhia não tinha mais interesses em alcançar a região.

A EFVM demandou atenção do governo a favor das concessões para a exploração dos minérios em Itabira e também a favor da encampação do ramal de Diamantina, pois a

---

<sup>466</sup> IBIDEM, p: 02.

Companhia enfrentava dificuldades para sua permanência, aspecto esse que é elucidado pelo fato de que a mesma só alcançou o destino final, Itabira, em 1942.<sup>467</sup> No relatório referente ao ano de 1916, acerca do trecho Curralinho-Diamantina, foi apontando que a receita não aumentava devido a um reflexo da crise econômica agravada pela Primeira Guerra e também pela “completa esterilidade da zona percorrida.”<sup>468</sup> Abaixo apresentamos alguns dados apurados sobre as receitas e despesas do ramal:

**QUADRO 07:** Relação despesas e receitas do ramal de Diamantina entre 1914 e 1921.

<b>Ano</b>	<b>Receita</b>	<b>Despesas</b>	<b>Déficits</b>
1914	189:464\$545	327:620\$435	138:155\$890
1915	172:511\$775	270:336\$808	97:825\$033
1916	173:787\$206	251:578\$396	77: 791:190
1917	196:956\$971	241:561\$777	44: 604\$806
1918	256:794\$573	289:175\$457	32: 380\$884
1919	280:189\$039	344:788\$079	64: 555\$040
1920	286:725\$787	400:621\$829	113: 896\$042
1921	331:715\$480	450:638\$600	118: 923:120

**FONTE:** Relatórios da EFVM referentes aos anos de 1914 a 1921.

Os dados nos indicam que o balanço financeiro do ramal não era favorável. Observamos que os maiores *déficits* correspondem aos anos iniciais, sobretudo, em 1914, ano da inauguração plena do ramal, somando-se os dois últimos anos que apresentam despesas consideráveis. Os quatro anos finais apresentam um maior aumento na receita, porém, as despesas seguiram superiores. Esse aumento considerável na receita a partir de 1918 se deve ao início da exploração das minas de manganês na região que era servida pelo ramal, especialmente, próximo a estação de Riacho das Varas.

Portanto, nestes termos, parece-nos que a operação do ramal de Diamantina sempre foi deficitária, o ramal não integrava, não produziu o crescimento econômico esperado para a região e também não atenuou a sensação de isolamento que era sentida e reclamada por aquele espaço.

A partir de 1920, o ideal de encampação estava mais próximo, o relatório da EFVM referente aquele ano apontou que o único fato notável foi à questão do regaste do trecho

<sup>467</sup> BATISTA & GODOY, *O mito da modernização pelos trilhos, op. cit.*, p. 13.

<sup>468</sup> EFVM, 1917, p. 20.

Curralinho-Diamantina. Sobre os rumores desse processo, a cidade de Diamantina recebeu a notícia da encampação por meio de telegrama enviado por Sá ao agente executivo municipal, Cosme Alves do Couto.

**FIGURA 22:** Anúncio sobre a Encampação do Ramal de Diamantina, 1920.



**FONTE:** “Encampação do ramal de Curralinho a Diamantina”, *Pão de Santo Antonio* [Diamantina], 07 e 14 de novembro, p: 02, 1920.

A festa de encampação tinha ares de inauguração. A edição daquele jornal convocava a população a se reunir diante o busto de Francisco Sá, localizado na praça Conselheiro Mata. A banda do 3º batalhão marcou presença celebrando a conquista da cidade.<sup>469</sup> Porém, o processo só foi consolidado dois anos depois. Pois, embora a encampação fosse interessante para EFVM e para o governo federal, o valor apresentado para o resgate foi considerado pela diretoria da empresa como abaixo do custo real.<sup>470</sup>

O periódico *Pão de Santo Antonio* apontou quais seriam as vantagens da encampação do ramal, sejam elas: tarifas e passagens mais cômodas, tráfego diário. Assim sendo, continua o jornal, seria possível “vir da Princesa do Norte à Belo Horizonte, num só dia, sem o inconveniente de pernoite em Curralinho”, portanto, a viagem seria muito mais confortável. Além disso, seria facilitada também a ida ao Rio, a qual poderia ser realizada em 24 horas de viagem. Na narrativa foi apontado que seria a partir daquele momento que Diamantina começaria a “gozar do inestimável benefício da Estrada de Ferro”.<sup>471</sup>

Se resolvendo logo a questão do resgate da linha pela União, a EFVM se preparou realizando as adaptações necessárias para que a linha fosse correspondente aos aspectos

<sup>469</sup> “Encampação do ramal de Curralinho a Diamantina”, *Pão de Santo Antonio* [Diamantina], 07 e 14 de novembro, 1920, p: 02.

<sup>470</sup> De acordo com o relatório referente ao ano de 1920, a soma necessária ao resgate produziu “menos da metade do total a que corresponderiam na época em que se fez com o Governo a sua importância (...). Assim, não pudemos aceitar o resgate, porque seria muito grande o desembolso para perfazer a diferença.” EFVM, 1921, p: 01.

<sup>471</sup> “Ninharias”, *Pão de Santo Antonio* [Diamantina], 21 de novembro, 1920, p: 02.

técnicos da Central. Isso ocorreu, sobretudo a partir de 1921 com a atuação do novo superintendente do ramal, José Peixoto Simões.<sup>472</sup>

Pouco depois, sob o número de 15.844 de 14 do novembro de 1922 foi lavrada à escritura do processo.<sup>473</sup> O Tribunal de Contas liberou o crédito de 7.000:000\$000 em apólices da dívida pública para pagamento da encampação do ramal de Diamantina pela União, por meio da Central do Brasil. Assim a Central do Brasil resgatou o trecho Curralinho-Diamantina, antes a cargo da EFVM. Segue o decreto:

*Resolve a encampação da linha ferra de Curralinho à Diamantina e a sua incorporação à Estrada de Ferro Central do Brasil.*

O presidente da República dos Estados Unidos do Brasil, usando da autorização que lhe confere o art. 97, n° 42, do decreto n. 4.555. de 10 de agosto de 1922. Decreta:

Art. 1° Fica resolvida a encampação da linha férrea de Curralinho à Diamantina, de que é concessionaria a Companhia Estrada de Ferro Vitoria a Diamantina, nos termos do decreto n° 12.094, de 7 de julho de 1916 [...].

Art. 2° Recebida mediante inventario a linha férrea de Curralinho a Diamantina, ficará incorporada à Estrada de Ferro Central do Brasil.

Rio de Janeiro, 14 de novembro de 1922, 101° da Independência e 34° da República.

Epitácio Pessoa

J. Pires do Rio

Homero Baptista<sup>474</sup>

Em 1922, no último relatório com sessão dedicada ao ramal de Diamantina, a EFVM fez uma breve consideração apontando que as tramitações sobre o resgate da referida linha haviam se realizado com sucesso e a EFCB poderia prestar serviços mais econômicos à região.<sup>475</sup>

Encampado o ramal, o antigo prédio da estação, construído pela EFVM foi reformado pela Central do Brasil, ganhando a feição que possui até hoje. A reforma e aplicação do prédio ocorreu a partir do ano de 1924.<sup>476</sup> Victor de Freitas em sua obra que narra sobre suas experiências enquanto residente da Central afirmou: “Trabalhamos: projetamos e realizamos transformação radical no velho barraco que serve de estação à Cidade.”<sup>477</sup> A seguir uma imagem da estação reformada pela Central e que atualmente serve ao Pelotão do Corpo de Bombeiros de Diamantina:

---

<sup>472</sup> EFVM, 1920, p: 02.

<sup>473</sup> “Encampação”, *Pão de Santo Antonio* [Diamantina], 26 de novembro, p: 03, 1922.

<sup>474</sup> Disponível: <http://legis.senado.gov.br/legislacao/ListaTextoSigen.action?norma=429958&id=14428375&idBinario=15692176&mime=application/rtf>. Acesso em 16/01/2018.

<sup>475</sup> EFVM, 1922, p: 02.

<sup>476</sup> Sobre essa informação não dispomos de uma data específica, no entanto, a edição de 06 de abril de 1924 do *Pão de Santo Antonio* indica o início das obras a cargo do engenheiro Victor de Freitas (“Melhoramentos na Estação de Diamantina”. *Pão de Santo Antonio* [Diamantina], 06 de abril, 1924, p: 03).

<sup>477</sup> FREITAS, *Perfis e Briguelas*, op. cit., p: 27.

**FIGURA 23:** Estação de Diamantina reformada pela EFCB, atua sede dos Corpo de Bombeiros de Diamantina.



**FONTE:** Estação de Diamantina. Disponível em: <http://diamantina.mg.gov.br/turismo/pontos-turisticos/> Acesso em 09/01/2018.

Todo material rodante juntamente com o acervo de todo o ramal passou a Central do Brasil.<sup>478</sup> A encampação se concretizou, mais uma vez, especialmente devido à mediação de Francisco Sá. Desde a inauguração plena do ramal, os clamores para que o mesmo passasse à Central do Brasil eram realizados. Talvez pelo fato de que a Central do Brasil era, à época, a conexão direta com a capital federal, o Rio de Janeiro. A morosidade em relação a encampação só se alterou quando Sá assumiu uma vez mais um cargo de importância. Esse aspecto nos evidencia uma cidade que no início do século XX perdia em importância econômica, mas que manteve ainda algum grau na cena política.

O ramal de Diamantina permaneceu sob a administração da Central do Brasil até 1957, quando foi criada a Rede Ferroviária Federal S. A. (RFFSA), a qual reuniu as ferrovias públicas do país sobre única administração.<sup>479</sup> Em 1971 foi anunciado a gradativa erradicação do trecho Corinto (antiga Curalinho) a Diamantina. A decisão partiu da própria RFFSA, pois o ramal foi considerado antieconômico.<sup>480</sup> A extinção da linha se consolidou apenas em abril

---

<sup>478</sup> Segundo Coelho & Setti, entre 1911 e 1916, enfrentando crise financeira, a EFVM vendeu locomotivas que circulavam no ramal de Diamantina, sendo as demais incorporadas com todo o acervo após a encampação (COELHO & SETTI, *A E. F. Vitória a Minas e suas locomotivas desde 1904*, op. cit., p: 102).

<sup>479</sup> Segundo Helena Guimarães Campos, a RFFSA representou 80% da malha ferroviária nacional (CAMPOS, *Caminhos da História*, op. cit., p: 37).

<sup>480</sup> De acordo com a edição de 26 de setembro de 1971 do *Voz de Diamantina* foi solicitado o reexame da extinção do ramal de Diamantina-Corinto. Segundo o periódico, o tema foi levantado pelo Vice-presidente do Conselho Estadual do Desenvolvimento, o engenheiro Paulo José de Lima Vieira. A erradicação do trecho ferroviário, foi decidida pela RFFSA por se o mesmo considerado antieconômico. No periódico foi apontado que a medida causava grande preocupação à região, pois o Vale do Jequitinhonha era deficitariamente servido por rodovias e apenas em parte por ferrovias. Apenas dois trechos serviam a região: os ramais de Belo Horizonte-Bocaiuva-Montes Claros e Corinto-Diamantina. Haja vista que a Estrada de Ferro Bahia a Minas que servia aos municípios de Araçuaí e Novo Cruzeiro também havia sido extinto - o discurso para sua suspensão

de 1973, mas antes dessa data, gradativamente, foi ocorrendo a diminuição no número dos trens que circulavam no ramal.<sup>481</sup> No âmbito de suspensão das atividades do ramal a imprensa local, refletindo a drama da situação, divulgou manchetes com títulos como: *Diamantina Alarmada*, *Na Bateia*, *Outro golpe contra o nordeste mineiro* e *Pobre de Ti Jequitinhonha*.<sup>482</sup>

### 3. 5 Considerações Finais

Por onde passou a ferrovia, além dos ruídos e da fumaça, ocorreram transformações que podem ser sintetizadas em três grandes eixos, sejam eles: social, econômico e ambiental. Nesse capítulo, tentamos observá-los de perto considerando as limitações de nossas fontes uma vez que pouca importância se tem dado a memória ferroviária no país.

Embora ao longo do século XIX e início do XX a ferrovia tenha sido percebida como um sinônimo do progresso, em Diamantina, a mesma não foi o elemento propulsor de seu desenvolvimento econômico como previram seus primeiros idealizadores.

O discurso de isolamento que viemos discutindo ao longo dessa dissertação é um aspecto interessante para que possamos problematizar a própria noção de modernidade para a região do Norte de Minas bem como para a cidade de Diamantina. Observamos que mesmo após a inauguração da ferrovia em Diamantina, no ano de 1914, o isolamento permaneceu presente como parte dos discursos regionais.

O ramal de Diamantina é um bom exemplo de como os empreendimentos de grande magnitude no Brasil foram marcados por iniquidade administrativa, pela morosidade e pelo encontro de múltiplos interesses, públicos ou não. Mais do que apenas o território, a ferrovia atravessou a história de uma cidade antiga que via nos trilhos condição para o seu futuro.

---

era semelhante: foi considerado antieconômico. (“Governo pede a RFF para manter Ramal”. *Voz de Diamantina* [Diamantina], 26 de setembro, 1971, p: 03.)

<sup>481</sup> De acordo com a edição de 15 de abril de 1973 do *Voz de Diamantina*, a ameaça que há muito vinha pesando sobre o ramal de Diamantina havia se concretizado. A situação foi descrita como dramática. Por meio de um telegrama, enviado no dia 10 de abril daquele ano, foram suspensas provisoriamente as atividades do ramal de Diamantina, os quais vinham circulando apenas duas vezes por semana. Enfatizou o periódico: “sabemos o que pode representar este ‘provisoriamente’, pode ser para sempre.” O jornal reclamava a necessidade da estrada de ferro naquele momento, pois “dizem que Diamantina precisa de indústrias e é este o nosso anseio. Mas sem estrada de ferro, como poderiam chegar até nós o maquinário pesado para este fim?” Em tom irônico, diante a deficiência rodoviária na região, continuou: “Por rodovia?” Logo mais, encerrando o artigo, foi apontado que aquela era a única ferrovia que ainda restava no Vale do Jequitinhonha e que naquele momento “quando o governo de Minas está tão interessado no desenvolvimento do Vale, mais do que nunca ela nos era necessária”. (“Suspensos os trens no ramal de Diamantina”. *Voz de Diamantina* [Diamantina], 15 de abril, 1973, p: 01).

<sup>482</sup> “Diamantina Alarmada”. *Voz de Diamantina* [Diamantina], 22 de abril, 1973, p: 01; “Na Bateia”. *Voz de Diamantina* [Diamantina], 22 de agosto, 1917, p: 01; “Outro golpe contra o nordeste mineiro”. *Voz de Diamantina* [Diamantina], 12 de setembro, 1971, p: 01 & “Pobre de Ti Jequitinhonha”. *Voz de Diamantina* [Diamantina], 29 de agosto, 1971, p: 04.

## CONCLUSÃO

No Brasil e em Minas Gerais, nos primeiros anos republicanos, as ideias modernizadoras estiveram fortemente vinculadas a uma perspectiva de integração territorial. A locomotiva foi identificada como a tecnologia indispensável para a consolidação desse processo. Entendida como um dos elementos da materialização do moderno, as ferrovias alcançaram algumas das mais distantes regiões brasileiras e o território mineiro foi um dos mais beneficiados.

Transportando mercadorias e pessoas as ferrovias brasileiras buscavam cumprir as tarefas de integrar e manter a unidade de um país que desde o Império sofria com intensos conflitos políticos de cunho separatistas. No Norte de Minas Gerais, região percebida como marcada mais “por ausências do que pela presença”, as elites locais entenderam que a abertura de vias de comunicação seria um lastro para seu futuro.<sup>483</sup> No periódico *O Norte* foi apontado que a partir do advento ferroviário aquele sertão poderia aprender “a luta moderna” e explorar de forma mais adequada suas riquezas.<sup>484</sup> A intenção, portanto, era integrar para modernizar.

Em nosso ponto de vista a constatação da epidemia de gripe espanhola na cidade de Diamantina, em 1918, quatro anos após a inauguração do ramal, representou que aparentemente a ferrovia cumpriu o seu propósito de integrar aquele sertão. Considerando que mesmo os incômodos vividos em grandes centros, como o referido surto epidêmico, poderiam alcançar aquele espaço que antes se percebia com um dos mais abandonados de Minas.

No entanto, o argumento de integração dos brasis, que contribuiu para a viabilização da construção ferroviária em territórios como o de Diamantina, constantemente se tencionava com aspectos econômicos. A nação que percebeu na integração territorial um aspecto importante para sua modernização precisou conciliar seus objetivos com interesses comerciais que, na maioria das vezes, orientaram o traçado das ferrovias como lhes eram mais conveniente.

A narrativa que levantamos acerca da construção do ramal de Diamantina é um bom exemplo das tensões dessas distintas esferas de interesses. Mais do que apenas uma política do alto, ou seja, um projeto construído a partir dos âmbitos federal e estadual, o ramal de Diamantina foi resultado da atuação de seus representantes políticos e de sua elite econômica.

Cerca de 60 anos depois de sua inauguração, em 1973, o discurso de integrar não conseguia mais concorrer com a perspectiva econômica. O ramal de Diamantina foi

---

<sup>483</sup> SOUZA, *Cidade: momentos e processos, op. cit.*, p: 09.

<sup>484</sup> “Eocenio”. *O Norte* [Diamantina], 21 de março, 1907, p: 03.

desativado. O argumento era que se tratava de uma linha deficitária que estava situada em uma região improdutivo. Essa mesma lógica, como vimos, foi apontada ainda em 1902 quando foram iniciados os estudos de construção da EFVM.

No contexto de encerramento das atividades do ramal, de forma semelhante ao período de sua construção, os jornais locais empreenderam esforços para que o funcionamento permanecesse. O argumento era que se tratava de uma região abandonada e esquecida. Era retomado então o discurso do isolamento.

Esse aspecto elucidada que o isolamento regional permaneceu nos debates e representações da região mesmo após o advento ferroviário. Outro exemplo de retomada desse discurso pode ser observado na década de 1930, quando se fortaleceu o clamor regional por rodovias. Nos jornais locais eram enfatizados que os habitantes daquele espaço “arrostavam os azares de habitar uma zona esquecida”.<sup>485</sup> Pouco mais, na década de 1950, essa mesma tônica esteve presente para que aquele espaço fosse incorporado às políticas assistenciais da Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste (SUDENE).<sup>486</sup>

O isolamento regional, mais que discurso, constituiu-se enquanto uma importante ferramenta para a construção de representações daquele espaço bem como para a materialização de projetos que visam suplantar a sua condição de sertão. Esses elementos puderam influenciar na formulação de políticas públicas a fim de atenuar as situações as quais os representantes locais reclamavam.

Por fim, a análise do discurso de isolamento regional é uma das formas de diversificar os modos de contar a história do Norte de Minas Gerais que ainda tem a memória do auge da mineração como um dos motores da história local. Ainda há muito trabalho a ser feito. Infelizmente, diante a natureza das fontes, pouco tratamos sobre os trabalhadores ferroviários que estiveram mais expostos a doenças como a malária, um dos principais obstáculos ao cumprimento dos prazos da EFVM. O enfoque foi entender de que forma as elites políticas e econômicas de Diamantina, de Minas Gerais e da Capital Federal discutiram o tema do abandono do Norte de Minas e as possibilidades de sua integração aos centros econômicos do Brasil.

---

<sup>485</sup> “Estradas, Oh meu santo!”. *A Estrela Pollar* [Diamantina], 03 de fevereiro, 1935, p: 03.

<sup>486</sup> Com caráter autárquico, a Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste (SUDENE) foi criada pela Lei nº 3.692, de 15 de dezembro de 1959, do Congresso Nacional, promulgada pelo presidente Juscelino Kubitschek. Disponível em: <http://www.fgv.br/cpd/doc/acervo/dicionarios/verbete-tematico/superintendencia-do-desenvolvimento-do-nordeste-sudene>. Acesso em 09/02/2017.

## REFERÊNCIAS

### Acervos e Instituições:

- Acervo Municipal Newton Corrêa (Curvelo –MG);
- Arquivo Eclesiástico da Arquidiocese (Diamantina – MG);
- Arquivo Público da Cidade de Belo Horizonte (Belo Horizonte – MG);
- Arquivo Público Mineiro (Belo Horizonte – MG);
- Arquivo Nacional (Rio de Janeiro – RJ);
- Biblioteca Antonio Torres (Diamantina - MG);
- Biblioteca Nacional (Rio de Janeiro – RJ);
- Centro de Memória da EFVM (Vila Velha –ES);
- Hemeroteca Histórica da Biblioteca Pública Estadual Luiz de Bessa (Belo Horizonte – MG);

### Fontes:

#### 1) Acervo Municipal Newton Corrêa

Antiga Estação Ferroviária. Dossiê de tombamento. Curvelo, 2002.

#### 2) Arquivo Eclesiástico da Arquidiocese (Diamantina – MG)

**A Estrela Pollar**, Diamantina, 20 de agosto de 1918;  
**A Estrela Pollar**, Diamantina, 03 de fevereiro de 1935;  
**A Estrela Pollar**, Diamantina, 10 de março de 1903.

#### 3) Arquivo Público da Cidade de Belo Horizonte (Belo Horizonte – MG)

BENÉVOLO. Ademar. **Introdução à História Ferroviária do Brasil**. Recife: Edições Folha da Manhã, 1953.

#### 4) Arquivo Público Mineiro (Belo Horizonte – MG)

PIMENTA, José Dermeval. **A Estrada de Ferro Vitória a Minas e o Minério de Ferro**. São Paulo: Instituto de Engenharia. [conferência], 1950.

MINAS GERAIS. Relatório Secretaria do Interior, 1905.

MINAS GERAIS, Mensagem governamental, João Pinheiro, 1907.

#### 5) Arquivo Nacional (Rio de Janeiro – RJ)

#### 6) Biblioteca Antonio Torres (Diamantina - MG)

**A Ideia Nova**, Diamantina, 02 de outubro de 1910;  
**O Itambé**, Diamantina, XX de agosto de 1902;

**O Município**, Diamantina, 19 de outubro de 1895;  
**O Município**, Diamantina, 18 de julho de 1903;  
**7 de Setembro**, Diamantina, 10 de Dezembro de 1886.

NEVES, José Augusto. **Anotações Pessoais**.

SÁ, Carlos *et al.* **Francisco Sá: reminiscências biográficas**. São Paulo: Empresa Gráfica da Revista dos Tribunais, 1938.

#### 7) **Biblioteca Nacional (Rio de Janeiro – RJ)**

David, Eduardo Gonçalves. **127 anos de ferrovia**. Associação de Engenheiros da EF Central do Brasil, 1985.

VASCONCELLOS, Max. **Vias Brasileiras de Comunicação**. 3 ed. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1928

#### 8) **Centro de Memória da EFVM (Vila Velha – ES)**

Relatórios da Estrada de Ferro Vitória a Minas, 1903.  
Relatórios da Estrada de Ferro Vitória a Minas, 1904.  
Relatórios da Estrada de Ferro Vitória a Minas, 1905.  
Relatórios da Estrada de Ferro Vitória a Minas, 1906.  
Relatórios da Estrada de Ferro Vitória a Minas, 1908.  
Relatórios da Estrada de Ferro Vitória a Minas, 1909.  
Relatórios da Estrada de Ferro Vitória a Minas, 1910.  
Relatórios da Estrada de Ferro Vitória a Minas, 1911.  
Relatórios da Estrada de Ferro Vitória a Minas, 1914.  
Relatórios da Estrada de Ferro Vitória a Minas, 1916.  
Relatórios da Estrada de Ferro Vitória a Minas, 1918.  
Relatórios da Estrada de Ferro Vitória a Minas, 1919.  
Relatórios da Estrada de Ferro Vitória a Minas, 1920.  
Relatórios da Estrada de Ferro Vitória a Minas, 1921.  
Relatórios da Estrada de Ferro Vitória a Minas, 1922.

#### 9) **Hemeroteca História da Biblioteca Pública Estadual Luiz de Bessa (Belo Horizonte – MG)**.

**Diamantina**, Diamantina, 24 de janeiro de 1914.  
**Via Lactea**, Diamantina, maio de 1914.

SENNA, Nelson de. **Anuário de Minas Gerais**. Ano VI, Tomo 2, vol. 6, Belo Horizonte, 1918.

#### **- Obras de referência**

CAPENEMA, Gustavo Xavier da S. **Dos Pântanos como causadores de moléstias**. [tese] Faculdade de Medicina do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 1870.

CUNHA, Euclides da. *Os SERTÕES*. Euclides da Cunha. História (Coleção Grandes Cientistas Sociais). São Paulo: Editora Ática, 1984.

FREIREYSS, G. W. **Viagem ao interior do Brasil nos anos de 1814-1815**. Tipografia do Diário Oficial, São Paulo, 1907.

FREITAS, Victor Figueira de. **Perfis e Briguelas – da linha e a à margem da Central**. Belo Horizonte. Gráfica Belo Horizonte, 1953.

LOBATO, F. P., **Da Topografia e climatologia da cidade do Rio de Janeiro e de sua influência sobre a salubridade pública. Qual a influência que o arrasamento das montanhas do Castello e Santo Antônio exercerá sobre as condições higiênicas da mesma cidade**. [tese] Faculdade de Medicina do Rio de Janeiro, 1875.

MORLEY, Helena. **Minha vida de menina**. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

OTONI, Cristiano Benedito. **O futuro das estradas de ferro no Brasil**. Typ. Nacional, 1839.

PARANAGUÁ, Joaquim Nogueira. **Do Rio de Janeiro ao Piauí pelo interior do País**, 1905.

PENNA, Belisario. **Minas e Rio Grande do Sul: O Estado da doença e o Estado da Saúde**. Rio de Janeiro: Revista dos Tribunais, 1918.

SAINT-HILAIRE, Augusto de. **Viagens pelo Distrito dos Diamantes e Litoral do Brasil**. Companhia Editora Nacional, Rio de Janeiro, 1941.

SANTOS, Joaquim Felício dos. **Memórias do distrito Diamantino**. Petrópolis: Editora Vozes Ltda. 5ªEd.1868.

TORRES, Alberto. **A organização Nacional**. Rio de Janeiro: Imprensa nacional, 1914.

## **Internet**

Catedral Metropolitana:

[http://www.arquidiamentina.org.br/index.php?option=com\\_content&view=article&id=18%3Asanto-antonio-e-diamantina&catid=1%3Aarquidiocese&Itemid=1](http://www.arquidiamentina.org.br/index.php?option=com_content&view=article&id=18%3Asanto-antonio-e-diamantina&catid=1%3Aarquidiocese&Itemid=1). Acesso em 08/08/2017.

Cristiano Honório Benedito Otoni:

<http://cpdoc.fgv.br/sites/default/files/verbetes/primeirarepublica/OTONI,%20Cristiano%20Benedito.pdf>. Acesso em 18/08/2017.

Estações Ferroviárias: [www.estacoesferroviarias.com.br](http://www.estacoesferroviarias.com.br)

Francisco Sá:

<http://cpdoc.fgv.br/sites/default/files/verbetes/primeirarepublica/S%C3%81,%20Francisco.pdf>. Acesso em: 24/05/2017.

Hospital Nossa Senhora da Saúde:

<http://www.hnss.org.br/historia/>. Acesso em 15/08/2017.

João Pinheiro:

<http://www.mg.gov.br/governomg/comunidade/governomg/galeria-de-governadores/joao-pinheiro-da-silva/5794>. Acesso em: 04/04/2017.

Joaquim Nogueira Paranaguá:

<http://cpdoc.fgv.br/sites/default/files/verbetes/primeirarepublica/PARANAGU%C3%81,%20Joaquim%20Nogueira.pdf>. Acesso em 21/01/2018.

Lei Mineira (Decr. nº 876, 30/10/1895):

<https://www.almg.gov.br/consulte/legislacao/completa/completa.html?tipo=DEC&num=876&comp=&ano=1895>>. Acesso em 09/08/2017.

Lei Feijó (Decr. nº 101, 31/10/1835):

<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-101-31-outubro-1835-562803-publicacaooriginal-86906-pl.html>. Acesso em 15/08/2017.

Plano de Viação Federal:

<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-159-15-janeiro-1890-523603-publicacaooriginal-1-pe.html> . Acesso em: 23/08/2017.

**Center for Research Libraries** (<http://www.crl.edu/>)

- Ministerial Reports (1821-1960):

Minas Gerais. Mensagem presidente do Estado. Affonso Augusto Moreira Penna, 1893.

Minas Gerais. Mensagem presidente do Estado. Wenceslau Braz Pereira Gomes, 1910.

Ministério da Industria, Viação e Obras Públicas. Relatório Joaquim Murtinho, 1897.

Ministério da Viação e Obras Públicas. Relatório Francisco Sá, 1910.

## **Referências Bibliográficas**

ALBUQUERQUE JÚNIOR, Durval Muniz de. **A invenção do nordeste e outras artes de lá**. São Paulo: Cortez, 2011.

ALMEIDA, Leandro Antonio de. **Dos sertões desconhecidos às Cidades Corrompidas: um estudo sobre a obra de João de Minas (1929-1936)**. [dissertação de mestrado], Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, 2008.

ANTONIO FILHO, F. D., **Sobre a palavra "sertão": Origens, significados e usos no Brasil (Do ponto de vista da Ciência Geográfica)**. Ciência Geográfica, Bauru, Vol. VX, 2011.

ANTUNES, Camila; FERREIRA, F. & PÁSSARO, T., **Entre trilhos: uma viagem de histórias pela primeira estrada de ferro paulista, a São Paulo Railway**. [monografia]

Faculdade de Comunicação da Universidade Metodista de São Paulo, São Bernardo do Campo, 2014.

AMADO, Janaína. **Região, sertão, nação**. Estudos Históricos, Rio de Janeiro, vol. 08, n.15, 1995.

ARARIPE, Delecarliense Alencar. **História da Estrada de Ferro Vitória a Minas: 1904-1954**. Rio de Janeiro (1954).

ARBEX, Marcos Abdo *et al.* **A poluição do ar e o sistema respiratório**. J. bras. pneumol. [online], vol.38, n.5, pp.643-655, 2012.

BARBOSA, Marialva. **História Cultural da Imprensa: Brasil, 1900-2000**. Ed.: Mauda X, Rio de Janeiro, 2007.

BARBOSA, Marialva. **História Cultural da Imprensa: Brasil, 1800-1900**. Ed.: Mauda X, Rio de Janeiro, 2010.

BATALHA, Cláudio H. M., **Formação da Classe Operaria e projetos de identidade coletiva**. 2003.

BATISTA, Felipe de Alvarenga & GODOY, Marcelo Magalhães. **O mito da modernização pelos trilhos: a “era ferroviária mineira”, 1869-1940**. UFMG: CEDEPLAR, p: 01-23, 2012.

BENCHIMOL, J. L. Reforma urbana e revolta da vacina na cidade do Rio de Janeiro. In: Jorge Ferreira; Lucília de Almeida Neves. (Org.). **Brasil Republicano. Economia e sociedade, poder e política, cultura e representações**. Rio de Janeiro: Editora Civilização Brasileira, vol 1, p. 231-286, 2003.

BENCHIMOL, Jaime Larry. **Dos micróbios aos mosquitos: febre amarela e a revolução pasteuriana no Brasil**. Rio de Janeiro: Editora FIOCRUZ/Editora UFRJ, 1999.

BERTOLDO, Arno Luís. **Avaliação das atividades de levantamento geológico e dos Serviços nacionais: uma abordagem comparativa internacional**. [tese] Campinas: Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Geociências, 2000

BERTUCCI, Liane M., **Saúde Pública Na Capital Paranaense dos "bons ares" à febre tifóide**. Anais do XXVI Simpósio Nacional de História – ANPUH, São Paulo, 2011.

BORGES, Barsanufu Gomides. **Ferrovia e modernidade**. Revista UFG, 27-36, 2011.

BRANT, Tatiana C. *et all*, **Análise preliminar sobre emigração, desenvolvimento regional e desigualdade no Vale do Jequitinhonha**. UFMG, Anais CEDEPLAR, 2016.

BRINA, Helvécio Lapertosa, **Estradas de Ferro**. Belo Horizonte. Editora UFMG, 1998.

CARTER, Eric D. **Development narratives and the uses of ecology: malária control in Northwest Argentina, 1890-1940**. Journal of Historical Geography, n° 33, p. 619-650, 2007

CARVALHO, Erika Marques de. **A expansão da República: a integração do território brasileiro nos projetos do Clube de Engenharia (1890-1922)**. [dissertação de mestrado] FIOCRUZ, Rio de Janeiro, 2014.

CARVALHO, José Murilo de. **A Escola de Minas de Ouro Preto: o peso da glória**. 2 ed. Belo Horizonte: ed. UFMG, 2002.

CARVALHO, Keila Auxiliadora. **A Saúde pelo Progresso: A regulamentação do trabalho médico no Governo Vargas (Minas Gerais, 1930-1940)**. Rio de Janeiro: Multifoco, 2015.

CARVALHO, Keila Auxiliadora & SOUZA, Ramon Felipe. **“O Elixir da Vida”: curas anunciadas nos periódicos diamantinenses do século XIX**. Cadernos de Pesquisa do CDHIS, v. 29, n. 2., p: 01-16, 2015.

CASER, Arthur Torres. **O medo do Sertão: doenças e ocupação do território na comissão de linhas telegráficas estratégicas de Mato Grosso ao Amazonas (1907-1915)**. [dissertação de mestrado]. Rio de Janeiro: Fundação Oswaldo Cruz, 2009.

CASTILHO, Fábio Francisco de Almeida. **Entre a locomotiva e o fiel da balança: a transição da mão-deobra no Sul de Minas (1870-1918)**. [dissertação] Juiz de Fora: Universidade Federal de Juiz de Fora, 2009.

CASTRO SANTOS, Luiz A. **Poder, Ideologias e Saúde no Brasil da Primeira República**. Cuidar, Controlar, curar: ensaios históricos sobre saúde e doença na América Latina e Caribe. / org. HOCHMAN, Gilberto. – Rio de Janeiro: Editora Fiocruz, 2004.

CAMPOS, André Luiz Vieira de. **A república do picapau amarelo: uma leitura de Monteiro Lobato**. – São Paulo: Martins Fontes, 1986.

CAMPOS, Helena Guimarães. **Caminhos da história: estradas reais e ferrovias**. Fino Traço Editora, 2012.

CHALHOUB, Sidney. **Cidade Febril: Cortiços e Epidemias na Corte Imperial**. São Paulo, Brasil: Companhia das Letras, 1996.

CHARTIER, Roger. **“História intelectual e história das mentalidades” e “O mundo como representação”**. IN: CHARTIER, R. À beira da falésia: a história entre certezas e inquietude. Porto Alegre: UFRGS, 2002, p. 23-79.

CHAVES, Mario Luiz de Sá Carneiro; BENITEZ, Leila. **Depósitos superficiais diamantíferos da região de Diamantina, Serra do Espinhaço (Minas Gerais)**. Geociências (São Paulo), v. 23, p. 31-42, 2007.

COELHO, Eduardo J. J. & SETTI, João Bosco, A E. F. **Vitória a Minas e suas locomotivas desde 1904**: Memória do Trem, 2000.

CORRÊA, Rafael Bogatzky Ribeiro et al. **O processo de formação de uma nova centralidade urbana em Diamantina: o caso do distrito de Guinda**. 2012.

CORBAIN, Alain. **Sabores e Odores – olfato e imaginário social nos séculos XVIII e XIX**. São Paulo; Companhia das Letras; 1987. Parte I, caps. I; II e IV; Parte II, caps. I e II.

CRAVO, T. A. & GODOY, M. M., **Por Estradas E Caminhos No Interior Do Brasil Oitocentista: Viajantes EO Desenvolvimento da Infraestrutura de Transportes de Minas Gerais**. Anais do XIV Seminário sobre a Economia Mineira [Proceedings of the 14th Seminar on the Economy of Minas Gerais]. Cedeplar, Universidade Federal de Minas Gerais, 2010.

CROCE, Marcus Antônio. **A Contabilidade como fiel da balança na história econômica regional brasileira: o processo de falência do Banco Territorial e Mercantil de Minas na crise do encilhamento**. Revista de História Econômica & Economia Regional Aplicada. Vol. 6n, nº 11, jul-dez, p: 65- 87, 2011.

COSTA, Ana Paula Pereira. **Militares pardos e pretos e sua “utilidade” para o bom governo da região de Serro Frio: notas de pesquisa**. Estudos Ibero-Americanos,42.2, p: 560-581, 2016.

COSTA, M. C. L., **O Discurso Higienista Definindo a Cidade**. Mercator, Fortaleza, v. 12, n.29, p. 51-67, set./dez., 2013.

COTA, Luiz Gustavo Santos. **Ave, libertas: abolicionismos e luta pela liberdade em Minas Gerais na última década da escravidão** [tese doutorado em História Social], Universidade Federal Fluminense. Niterói, 2013

DE FRANÇA, Iara Soares; SOARES, Beatriz Ribeiro. **O sertão norte-mineiro e suas transformações recentes**. 2006.

DELAGE, Raquel Gotardelo Audebert. **Estrada de Ferro Vitória a Minas: Conversas de Beira de Linha**. [dissertação]Universidade Presbiteriana Mackenzie, São Paulo, 2011.;

DIAS, Fernando C., **Mineiridade: Construção e significado atual**. Recife, 13(1): 73-89, 1985.

DINIZ, Alexandre Magno Alves; BATELLA, Wagner Barbosa. *O Estado de Minas Gerais e suas regiões: Um resgate histórico das principais propostas oficiais de regionalização*. Sociedade & Natureza, Uberlândia, 59-77, 2005.

DULCI, Otávio Soares. **Política e Recuperação econômica em Minas Gerais**. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 1999.

EDLER, Flavio Coelho. **A medicina Brasileira no século XIX: Um balanço Historiográfico**. Asclepio. Vol. L-2, 1998.

EDLER, Flavio Coelho. **A Natureza contra o Hábito**. Acervo, Rio de Janeiro, v.22, nº1. p.153-166, jan/jun, 2009.

EDLER, F. C.: **‘De olho no Brasil: a geografia médica e a viagem de Alphonse Rendu’**. História, Ciências, Saúde — Manguinhos, vol. VIII (suplemento), 925-43, 2001.

FERNANDES, Antonio C. **O Turíbulo e a Chaminé: A ação do bispado no processo de constituição da modernidade em Diamantina (1864-1917)**. [dissertação de mestrado]. Belo Horizonte: Universidade Federal de Minas Gerais, 2005.

FERNANDES, Telma das Dores, **O saneamento urbano na cidade de Diamantina-MG: 1989-1938**, [monografia] Diamantina: FAFIDIA, 2006.

FERREIRA, Cláudia da Silva. **Estrada de Ferro Caravelas: Trilhos pioneiros na trajetória socioeconômica do sul do Espírito Santo**. [dissertação] Vitória: Universidade Federal do Espírito Santo, 2015.

FERREIRA, Luiz Otávio. **Uma interpretação higienista do Brasil: medicina e pensamento social no Império**. XXIII Encontro Anual da ANPOCS, Caxambu, MG, 1999, p:13.

FIGUEIRÔA, Silvia Fernanda de Mendonça. **As ciências geológicas no Brasil: uma história social e institucional, 1875-1934**. Editora Hucitec, 1997.

FOUCAULT, Michel. **A arqueologia do saber**- 7a ed.. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2007.

FRANCO, Sebastião Pimentel. **Pânico e terror: a presença da cólera na Província do Espírito Santo (1855-1856)**. Almanack. Guarulhos, n. 07, p. 117-136, 2014.

FURTADO, Júnia Ferreira. **Família e relações de gênero no Tejuco: o caso de Chica da Silva**. Varia Historia, Belo Horizonte, n°24, 2011.

GONÇALVES, Juscelino dos Santos. **A prática da queimada no saber tradicional e na concepção científica de risco: estudo sobre o uso do fogo por pequenos produtores no Norte de Minas Gerais**. [dissertação] Viçosa: Universidade Federal de Viçosa, 2005

GOODWIN Jr., James William. **Cidades de papel: Imprensa, Progresso e Tradição. Diamantina e Juiz de Fora, MG. (1884 – 1914)** [tese de doutorado]. São Paulo: Universidade de São Paulo, 2007.

GOULART, Adriana da C.: **Revisitando a espanhola: a gripe pandêmica de 1918 no Rio de Janeiro**. História, Ciências, Saúde – Manguinhos, v. 12, n. 1, p. 101-42, jan.-abr. 2005.

HERSCHMANN, Micael M. E Pereira, Carlos A. M. (org). **A Invenção do Brasil Moderno: Medicina, educação e engenharia nos anos de 1920-1930**. Rio de Janeiro; Rocco, 1994.

HERSCHMANN, Micael; KROPF, Simone P. & NUNES, Clarice. **Missionários do Progresso: Médicos, Engenheiros e Educadores no Rio de Janeiro: 1870-1937**. Rio de Janeiro: Ed. Diadorim Ltda, 1996.

HOBSBAWM, Eric. **Era dos extremos: o breve século XX**. Editora Companhia das Letras, 1995.

HOCHMAN, Gilberto. **A era do saneamento. As bases da política de saúde pública no Brasil**. São Paulo, Hucitec/Anpocs, 1998.

HOCHMAN, Gilberto; ARMUS, Diego (orgs.). **Introdução**. In: Cuidar, controlar, curar: Ensaio históricos sobre a saúde e doença na América Latina e Caribe. Coleção História e Saúde. Rio de Janeiro: Editora Fiocruz, p.11-28., 2004.

KNAUER, Luiz Guilherme. **O Supergrupo Espinhaço em Minas Gerais: considerações sobre sua estratigrafia e seu arranjo estrutural**. Revista Geonomos, v. 15, n. 1, 2013

KOSELLECK, Reinhart. **Futuro passado: contribuição à semântica dos tempos históricos**. Rio de Janeiro: Contraponto-Ed. PUC-Rio, 2006.

LEAL, Victor Nunes. **Coronelismo, enxada e voto: o município e o regime representativo no Brasil**. Editora Companhia das Letras, 2012.

LE GOFF, Jacques (org). **As Doenças tem história**. Lisboa: Terramar, 1985.

LEMOS, Celina Borges *et al.* **Diamantina e sua arquitetura nos contextos da formação do arraial e consolidação da vida: registros e manifestos da modernidade na paisagem cultural entre os séculos XVIII e XIX**. Anais XIII Seminário sobre Economia mineira, p. 72-93, 2006.

LESSA, Aureliano José. **Poesias Aureliano José Lessa: apresentação e notas por José Américo Miranda**. Belo Horizonte: Autêntica, 2000.

LIMA, Nísia Trindade. **Um sertão chamado Brasil**. São Paulo: Hucitec; 2ed.2013.

LIMA, Pablo Luiz de Oliveira. **A máquina, tração do proresso memórias da ferrovia no oeste de Minas: Entre o Sertão e a Civilização (1880-1930)**. Belo Horizonte, UFMG [dissertação de mestrado], 2003.

LINHARES. MARIA Y. Revista Resgate, número 1. *Papirus*, UNICAMP, 1990.

LIRA, Joseli Ferreira. **Vitória a Minas: análise do discurso jornalístico sobre o único trem de passageiros cotidiano no Brasil**. [dissertação] Belo Horizonte: Universidade Federal de Minas Gerais, 2009.

LOMBARDI, Julio Antonio. **Florística e caracterização dos campos rupestres sobre canga na Serra da Calçada, Minas Gerais, Brasil**. Rodriguésia, p. 159-177, 2007.

LOPES, M. L., MARTINS, M. L., **Negócio à moda antiga: tropas de comércio em Diamantina nos meados do século XX**. História (São Paulo) v.30, n.1, p. 332-348, jan/jun, 2011.

MACHADO, Carlina M., **A Formação de Capital das Estradas de Ferro no Brasil na Primeira Metade do século XX**. [monografia] Rio de Janeiro: Pontifícia Universidade Católica, 2014.

MAGNANI, Maria Cláudia Almeida Orlando. **O Hospício da Diamantina – 1889 – 1906**. Rio de Janeiro, Casa de Oswaldo Cruz/Fiocruz, 2004.

MARQUES, R.C; SILVEIRA, A.J.T & FIGUEIREDO, B.G., **História da saúde em Minas Gerais: instituições e patrimônio arquitetônico (1808-1958)**. Rio de Janeiro: Editora Fiocruz/Barueri: Editora Manole; 2011.

MARTINS, Marcos Lobato *et al.* **A presença da fábrica no " grande empório do Norte": surto industrial em Diamantina entre 1870 e 1930.** In: Anais do IX Seminário sobre a Economia Mineira [Proceedings of the 9th Seminar on the Economy of Minas Gerais]. Cedeplar, Universidade Federal de Minas Gerais, p. 281-304., 2000.

MARTINS, Marcos Lobato. **A política florestal, os negócios de lenha e o desmatamento: Minas Gerais, 1890-1950.** História Ambiental Latinoamericana y Caribeña, v. 1, n. 1, 2011.

MARTINS, Marcos Lobato. **Breviário de Diamantina: uma história do garimpo de diamantes nas Minas Gerais (século XIX).** Belo Horizonte, ed.: Fino Traço, 2014.

MCNEILL, J. R.. **Mosquito Empires: Ecology and war in the Greater Caribbean, 1620-1914.** Cambridge University Press, 2010.

MENDES, Tatiana Martins. **Léxico Toponímico de Diamantina: língua, cultura e memória.** [ dissertação de mestrado]. Belo Horizonte: Faculdade de Letras, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2010.

MORELLI, Fabiano., LIMA, Maryyangela. G. D., & SOUSA Júnior, Wilson C. D. **Influência do ambiente natural sobre o ambiente construído: um estudo sobre o índice de chuva dirigida.** Ambiente & Sociedade 15.1, 2012.

NASCIMENTO, Elaine Cordeiro. **Vale do Jequitinhonha: Entre a carência social e a riqueza cultural.** Revista de artes e humanidades, N°4, Maio - Outubro de 2009.

NEVES, Cláudia Costa & REZENDE, Sonaly; **Aspectos sócio demográficos do município de Diamantina na transição da atividade mineradora para as atividades turística e educacional.** Departamento de Engenharia Sanitária e Ambiental da UFMG, 2006.

NEVES, Jayme. **José Augusto Neves; o jornalista-escritor, sua obstinação e vocação ecológica.** – Belo Horizonte: Imprensa Oficial, 1986.

NOGUEIRA, Helena. **Os Lugares e a Saúde.** Imprensa da Universidade de Coimbra, 2008.

PÁDUA, José Augusto. **As bases teóricas da história ambiental.** Estudos Avançados 24 (68), p: 81-101, 2010.

PIMENTA, Dermeval. J; ELEUTÉRIO A. B & CARAMURU, H., **As Ferrovias em Minas Gerais.** SESC Minas Gerais, 2003.

PIRES, F. R. M. & CABRAL, A. R., **Estudos de Orville Derby sobre os depósitos manganésíferos do Brasil: Edição comemorativa dos 150 anos de nascimento do cientista.** Rem: Revista Escola de Minas 54.3 p: 205-209, 2011.

PRADO JÚNIOR, Caio. **História Econômica do Brasil.** São Paulo: Brasiliense, 2006. 1ª Ed. 1970.

QUEIROZ, Maria da Graça Soto. **Diamantina: imagens.** Brasília, DF: IPHAN/Programa Monumenta, 2010.

REIS, Liana M., **Mineiridade: identidade regional e ideologia**. Cadernos de História: Belo Horizonte, v.9, nº 11, p.89-97, 1º sem., 2007.

RIBEIRO, Ricardo. **Mudando para continuar sendo: a organização de movimentos de atingidos por barragens no Vale do Jequitinhonha**. In: ROTHMAN, Franklin Daniel (Org.). Vidas alagadas: conflitos socioambientais, licenciamento e barragens. Viçosa: Editora UFV, 2008.

ROSENBERG, Charles E. **Explaining epidemics and other studies in the history of medicine**. Cambridge, Cabridge University Press, 1995

ROESER, Hubert Matthias Peter; ROESER, Patricia Angelika. **O quadrilátero ferrífero-MG, Brasil: Aspectos sobre sua história, seus recursos minerais e problemas ambientais relacionados**. Revista Geonomos, v. 18, n. 1, 2010.

ROSEN, George . **Uma história da saúde pública**. São Paulo: Hucitec, 1994.

ROSSI, Daiane Silveira. **Um olhar sobre a Hespanhola: possibilidades de pesquisa no Hospital de Caridade de Santa Maria/RS**. [seminário] Rio de Janeiro: 3ª Jornada de Pós-Graduação em História das Ciências e da Saúde, 2015.

SÁ, Dominichi Miranda de. **Uma interpretação do Brasil como doença e rotina: a repercussão do relatório médico de Arthur Neiva e Belisário Penna (1917-1935)**. História, Ciências, Saúde – Manguinhos, Rio de Janeiro, v.16, supl.1, jul. 2009, p.183-203.

SANTOS, Welber Luiz dos. **A estrada de ferro Oeste de Minas: São João del-Rei (1877-1898)**. Mariana, UFOP [dissertação de mestrado], 2009.

SCHWARCZ, Lilia Moritz. **As Marcas do Período**. 2014.

SERVILHA, Mateus de Moraes. **As relações de Trocas Materiais e Simbólicas no Mercado Municipal de Araçuaí – MG**. [dissertação de mestrado], Universidade Federal de Viçosa, 2008, p: 48.

\_\_\_\_\_, **Vale do Jequitinhonha: a emergência de uma região**. In: NOGUEIRA, M. D. P. [org]. Vale do Jequitinhonha: Cultura e desenvolvimento. – Belo Horizonte: UFMG/PROEX, 2012.

\_\_\_\_\_, **O Vale do Jequitinhonha entre a “di-visão” pela pobreza e sua sua ressignificação pela identificação regional**. [tese de doutorado], Niterói, Universidade Federal Fluminense, 2012, p: 202

SILVA, Sandro Druta; SÁ, Dominichi Miranda de. & SÁ, Magali Romero (org). **Vastos Sertões: história e natureza na ciência e na literatura**. Rio de Janeiro: Mauad, 2015.

SILVA, Lucia. **A Paris dos trópicos e a Pequena África na época do Haussmann tropical**. In: SANGLARD, Gisele et al. (Orgs.). História urbana: memória, cultura e sociedade. 1ed.Rio de Janeiro: Ed FGV/FAPERJ; 2013, p.201-223.

SILVA, M. C., **A telegrafia elétrica no Brasil Império - ciência e política na expansão da comunicação**. Revista Brasileira de História da Ciência, Rio de Janeiro, v. 4, n. 1, p. 49-65, jan- jun, 2011.

SILVA, Weder Ferreira da. **Colonização, política e negócios: Teófilo Benedito Ottoni e a Trajetória da Companhia do Mucuri (1847-1863)**. [dissertação] Mariana: Universidade Federal de Ouro Preto, 2009.

SILVEIRA, Anny Jackeline Torres. **A Influenza Espanhola e a cidade planejada: Belo Horizonte, 1918**. Argvmentvm: FAPEMIG: CAPES, 2008.

SILVEIRA, Carlos Eduardo *et al.* **Caminhos do turismo em Diamantina: a relação com a origem mineradora, a cultura e o título de patrimônio cultural da humanidade**. Revista Vozes dos Vales da UFVJM, 2014, p: 01-21.

SOUZA, Christiane Maria Cruz de. **A Gripe Espanhola na Bahia: saúde, política e medicina em tempos de epidemia**. [tese de doutorado] Casa de Oswaldo Cruz- Fiocruz, Rio de Janeiro, 2007.

SOUZA, José Moreira de. **Cidade: momentos e processos. Serro e Diamantina na formação do Norte de Mineiro no século XIX**. São Paulo: Marco Zero, 1993.

SUTTER, Paul. **El control de los zancudos em Panamá: los entomólogos y el cambio ambiental durante la construcción del Canal**. Historia Crítica, nº 30, Bogotá, jul-dez, p. 67-90, 2005.

VARAJÃO, Guilherme Fortes Drummond Chicarino. **Por uma Geografia de Diamantina-MG**, Belo Horizonte, UFMG [tese de doutorado], 2015.

VELLOSO, A & MATOS, R. **A Rede de Cidades do Vale do Jequitinhonha nos séculos XVIII e XIX**. Revista Geonomos, 6.2, 1998.

VIEIRA, Nívea Muniz. **A Estrada de Ferro Vitória a Minas e a sua possível valoração como patrimônio**. CPC. São Paulo, nº 21, p. 71-102, jan/jul, 2016.

VIEIRA, Tamara Rangel. **Médicos do sertão: pesquisa clínica, patologias regionais e institucionalização da medicina em Goiás (1947-1960)**. Rio de Janeiro: s.n., 2012.

VOIGT LEANDRO, R., **Alberto Rangel e seu projeto literário para a Amazônia**. [dissertação de mestrado]. Brasília: Universidade de Brasília, 2011.

WIRTH, John D. **O fiel da balança: Minas Gerais na Federação Brasileira, 1889-1937**. Paz e Terra, 1982.