

Lenha e água, o cardápio das locomotivas: a ferrovia em Diamantina e os seus impactos

Firewood and Water, the Menu of Locomotives: The Railway in Diamantina and Its Impacts

RAMON FELIPHE SOUZA

Fundação Oswaldo Cruz

Resumo: O ramal ferroviário de Diamantina, inaugurado em 1914, desempenhou um papel crucial no processo de modernização do norte de Minas Gerais, conectando a exploração econômica à reorganização ambiental e social da região. O artigo analisa os impactos ambientais, como o desmatamento causado pela extração de madeira para a construção de dormentes e o abastecimento das locomotivas nos primeiros anos de operação. Também aborda as transformações espaciais resultantes da construção de infraestruturas ferroviárias, como estações, pontes e depósitos. Por meio de fontes primárias, como jornais da época e relatórios da Estrada de Ferro Vitória a Minas, o trabalho apresenta a história de um ramal ferroviário que cruzava a Serra do Espinhaço, evidenciando como a natureza, além de cenário, foi protagonista nesse processo de modernização.

Palavras-chave: Serra do Espinhaço, Estrada de Ferro Vitória a Minas, Estrada de Ferro Central do Brasil, Diamantina.

***Abstract:** The Diamantina railway branch, inaugurated in 1914, played a crucial role in the modernization process of northern Minas Gerais, connecting economic exploitation to the region's environmental and social reorganization. This article analyzes environmental impacts, such as deforestation caused by wood extraction for the construction of sleepers and for fueling locomotives during the early years of operation. It also addresses spatial transformations resulting from the construction of railway infrastructure, including stations, bridges, and depots. Drawing on primary sources such as contemporary newspapers and reports from the Vitória a Minas Railway, the study presents the history of a branch line that crossed the Espinhaço Mountain Range, highlighting how nature, beyond serving as a backdrop, was a central agent in this process of modernization.*

Keywords: Espinhaço Mountain Range; Vitória a Minas Railway; Central do Brasil Railway; Diamantina.

Introdução

Em 2024, a cidade de Diamantina comemorou os 110 anos da inauguração de seu extinto ramal ferroviário.¹ A data foi celebrada em um contexto marcado por reformas no Largo Dom João e na Praça do Sagrado Coração, a primeira é a antiga praça que abrigava a estação ferroviária, pertencente inicialmente à Estrada de Ferro Vitória a Minas (EFVM) e, posteriormente, à Estrada de Ferro Central do Brasil (EFCB).

A revitalização urbanística propôs a valorização cênica da antiga estação ferroviária, haja vista que na praça foi acrescentado a réplica de uma locomotiva. Segundo a autarquia do Ministério do Turismo, Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan), colaborou com o valor de R\$ 8 milhões de reais.² Esse contexto destaca o uso do passado na construção de narrativas patrimoniais. Em Diamantina, no que diz respeito à ferrovia, já foram observados outros movimentos nessa direção, como o projeto Trilha Verde da Maria Fumaça, que tem o intuito de criar, através do turismo, uma rede de preservação da memória do antigo ramal ferroviário.³

A memória não é algo estático ou linear, mas sim um processo complexo que se dá em uma encruzilhada entre experiências passadas e as condições culturais e sociais do presente. Nesse sentido, a ênfase no progresso e na modernização, que a ferrovia representou, é importante, mas não deve obscurecer os impactos adversos que esse processo trouxe para o meio ambiente e a população local. Em outras palavras, a história da ferrovia em tom predominantemente triunfalista, omite as contradições que marcaram a trajetória dessa via férrea, como seus recorrentes *déficits* financeiros, o desmatamento, o impacto sobre os rios – pois, em geral, as estradas de ferro seguiam o percurso considerado mais econômico junto a vale de rios, o afugentamento da fauna e riscos sanitários associados à alteração ambiental e à maior circulação de pessoas.

Ignorar esses impactos limita a nossa compreensão sobre o papel da ferrovia na formação do território e nas interações entre a sociedade e o meio biofísico, que são indissociáveis. Nesse sentido, recuperamos a indagação do filósofo indígena, Airton

¹ O ramal ferroviário de Diamantina foi desativado oficialmente em abril de 1973.

² Obras de requalificação urbana em Diamantina. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/noticias/detalhes/5743/largo-dom-joao-e-praca-sagrado-coracao-de-jesus-em-diamantina-mg-passam-por-obras-de-requalifica>. Acesso em 21/01/2025.

³ Segundo Moreira e Araújo, em 2000, a ONG Organização da Sociedade Civil (OSC) Caminhos da Serra realizou um levantamento ao longo do antigo trecho ferroviário realizando a primeira trilha no antigo trajeto do ramal (MOREIRA & ARAUJO, 2017).

Krenak (2019), “por qual motivo essas narrativas não nos entusiasman?” E ainda: “Por que essas narrativas são apagadas em favor de uma narrativa globalizante, superficial, que quer contar a mesma história?”. Em suas palavras,

Quando despersonalizamos o rio, a montanha quando tiramos deles os seus sentidos, considerando que isso é atributo exclusivo dos humanos, nós liberamos esses lugares para que se tornem resíduos da atividade industrial e extrativista. Do nosso divórcio das integrações e interações com a nossa mãe, a terra, resulta que ela está nos deixando órfãos, não só aos que em diferentes graduações são chamados de índio, indígenas ou povos indígenas, mas a todos (KRENAK, 2019, p. 50).

A história que tem sido recorrentemente contada é a de uma natureza percebida apenas como recurso para diversas sociedades humanas em suas respectivas buscas por civilização, modernização, progresso e, posteriormente, desenvolvimento no século XX. A discussão que apresentamos neste texto ganha especial relevância na conjuntura contemporânea, marcada pela emergência climática e pela crescente reflexão sobre os impactos das ações de sociedades humanas no planeta.

Nesse sentido, o artigo ao abordar alguns dos impactos ambientais e sociais associados à ferrovia de Diamantina não abrandava sua relevância histórica, mas busca aprofundar a compreensão de suas relações entre modernização e meio ambiente em um espaço muito particular, a Serra do Espinhaço. A intenção é endossar a perspectiva apresentada por Pádua (2003 & 2010), que argumenta sobre a necessidade de elaborarmos uma compreensão ecologicamente mais abrangente sobre a nossa noção de território, indo além de uma referência apenas política, mas reconhecendo que os territórios nunca são “vazios”, mas sempre cheios e coloridos por uma variedade de ecossistemas (Pádua, 2023, p. 548).

Em nosso texto, território não é o suporte material para a atividade humana ou de qualquer outra espécie, mas sim, como enfatiza Cabral, “a matriz que sintoniza, na mesma faixa de frequência vital, as atividades de todos os seres e coisas naturais” (CABRAL, 2014). Partir desse entendimento, é entender a vida humana “sempre se desdobrou e sempre se desdobrará dentro de um contexto biológico e físico mais amplo, e esse contexto evolui por si mesmo” (PÁDUA, 2010, p. 93).

O presente artigo, portanto, destaca a história de uma ferrovia no Norte de Minas Gerais, sem perder de vista o espaço sobre o qual ela foi construída. Pois, como argumenta Ingold

O que nos parecem ser formas fixas da paisagem, passivas e imutáveis a menos que acionadas a partir do exterior, estão elas mesmas em movimento, ainda que numa escala incomensuravelmente mais lenta e mais majestosa do que aquela na qual nossas próprias atividades são conduzidas (INGOLD, 1993, 164).

A discussão sobre a ferrovia, portanto, é uma parte mais recente da história do Espinhaço. Esse modal de transporte inscreveu essa região na história da Revolução Industrial do Ocidente iniciada no século XIX, período em que se tornou cada vez mais crescentes pressões que as sociedades humanas exercem sobre o planeta, o que tem se convencionalizado denominar de “Antropoceno”.⁴

Em estudos anteriores, analisamos como o relevo, o clima e como a qualidade das águas de Diamantina, circunscrita na Serra do Espinhaço, contribuíram para que fossem elaboradas representações da região como um espaço recomendado pela sua salubridade. Também já tratamos como o ramal ferroviário de Diamantina contribuiu para a chegada da gripe de 1918 no interior de Minas (SOUZA, 2020, 2023). Neste artigo, o foco está nos primeiros anos de funcionamento dessa ferrovia, com destaque para o consumo de madeira e água que foram fundamentais para manutenção das cinco locomotivas que circularam durante as três primeiras décadas de funcionamento naquela linha. A intenção é apresentar e refletir sobre como a Serra atuou e agiu sobre as decisões políticas e interesses que definiram o traçado do ramal de Diamantina, que, como veremos, era muito sinuosa e de difícil construção.

O texto está dividido em quatro partes, além desta introdução. Inicialmente, apresentamos o debate sobre a integração dos sertões brasileiros no século XX, para então analisar o contexto de implantação de ferrovias no Norte de Minas Gerais a partir da

⁴ Segundo Silva e Lopes (2021), a proposta do Antropoceno como uma nova época geológica conformada pela ação humana ainda está em formalização pela Comissão Internacional de Estratigrafia, contudo, o conceito tem ganhado popularidade desde que divulgado pelo químico Paul Crutzen, em 2000. Os autores apontam ainda que não há consenso do marco de início dessa nova época geológica, assim há quem indique como início do novo marco, desde o século XVIII da Revolução Industrial, há desenvolvimento da agricultura e a revolução neolítica. O que fica evidente em todas as indicações sugeridas é o papel das sociedades humanas sob o planeta.

cidade de Diamantina. Em seguida, discutimos como estudos elaborado pelo Serviço Geológico e Mineralógico do Brasil (SGMB) contribuíram para a definição do traçado daquela linha férrea. Posto isso, apresentamos o ramal ferroviário da cidade, sua manutenção e o consumo de lenha e água de suas locomotivas.

Os Sertões nos trilhos do progresso e das ciências

Atualmente, o termo sertão foi capturado como sinônimo da região Nordeste do Brasil, porém, entre o século XVI e XX, o seu uso foi recorrente para designar diversas regiões brasileiras. O seu uso, como afirma Amado (1995), é mais simbólico do que geográfico e, ao longo da história do Brasil, esteve diretamente relacionado com um projeto de construção da identidade nacional e de conquista e exploração do seu meio biofísico (LIMA, 2013; SILVA *et al*, 2015).

O sertão do norte mineiro, que nos interessa nesta análise, situado na Serra do Espinhaço, atualmente corresponde a regiões como Note de Minas, Vale do Jequitinhonha, Vale do Mucuri. Esse diverso e vasto espaço geográfico foi identificado como um sertão isolado cujo às características como sua topografia e o solo avesso a agricultura, eram percebidos como limitantes ao seu progresso.

Silva (2024), nos ajuda a entender a elaboração de representações dessa região como um espaço isolado ao discutir as dinâmicas comerciais e colonizadoras da Companhia do Mucuri, entre 1847 e 1863. A Companhia idealizada por representantes da família Ottoni, realizou diversos estudos sobre o Norte de Minas e projetava para a região a construção de estradas, vias fluviais e ferrovias. Paralelamente aos interesses foram se conformado representações do território como potencialmente rico, mas isolado de outras regiões como o sul do estado de Minas e a praça comercial do Rio de Janeiro.

Foi nessa conjuntura que a locomotiva também recebeu destaque como tecnologia ideal para a resolução das demandas regionais. Segundo Santos (2021), as ferrovias tiveram boa recepção no Brasil e estiveram assentes em um apelo civilizador de base eurocêntrica e norte-americana, que enxergava, na expansão de uma rede de ferrovias, um sinal de boas relações entre a produção de primários para exportação, dinamização do mercado interno, e os avanços técnicos de maior prestígio no interior do capitalismo do século XIX.

Entretanto, foi com a recém fundada República, de 1889, que os empreendimentos ferroviários ganharam mais fôlego. O regime republicano buscava a projeção de uma identidade moderna para o país e esse aspecto exigiu mais atenção aos sertões, particularmente, as áreas interioranas e rurais onde viviam a maioria dos brasileiros e brasileiras. A intenção era se desvencilhar de um passado imperial marcado por conflitos separatistas em todo território brasileiro. Dentro deste projeto de Brasil moderno, que as lideranças do novo regime político conduziram um projeto ambicioso que perpassava a interiorização da autoridade estatal, a integração do território nacional e o melhor aproveitamento dos recursos naturais.

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 (CASER, 2009, p. 16).

Como afirma Schwarcz, era preciso “descobrir” outros *brasis*, além daquele cosmopolita, do litoral, vizinho da Europa. Nessa conjuntura, o Brasil se olhava no espelho, isto é, começava a se reconhecer.

No período, os sertões além de se converterem em palco de obras importantes de infraestrutura, foram recorte espacial na literatura e nas ciências. Na literatura, podemos destacar a obra do jornalista Euclides da Cunha, que retratou o sertão baiano como um espaço desprezado pelas autoridades políticas. Nas ciências, o sertão ganhou destaque nos relatórios das expedições científicas de Carlos Chagas, 1913, Oswaldo Cruz, 1913 e 1910, Belisario Penna e Arthur Neiva, 1916, que apontaram a realidade no interior brasileiro assolado por moléstias endêmicas como lepra, sífilis, boubá entre outras. Há de se considerar também os relatórios das expedições do marechal Cândido Rondon (1915).

Em comum, as produções do período destacado, questionavam a atuação ou ausência do Estado nos espaços percebidos como sertões. Paulatinamente, essa conjuntura contribuiu para que determinantes raciais e climáticos que, num primeiro momento, justificavam o atraso do país, fossem confrontados por elementos como a subnutrição, a ignorância e pobreza (HOCHMAN, 1998).

Das várias formas que o progresso procurou chegar ao sertão estavam os trilhos da ferrovia. A primeira linha férrea do Brasil – e a terceira da América Latina – foi inaugurada em 30 de abril de 1854 pela Companhia de Estrada de Ferro e Navegação de

Petrópolis. Essa linha foi inaugurada quase vinte anos após a Lei Feijó, a primeira legislação sobre ferrovias no país. Contudo, foi durante a República, com o Plano Geral de Viação proposto pelo marechal Deodoro da Fonseca (1891-1894), que as concessões ferroviárias aumentaram significativamente.

Segundo Benchimol e Silva (2008), durante esse período, as ferrovias desempenharam um papel crucial não apenas na integração do território e na expansão simbólica e material da nação brasileira, mas também na institucionalização das ciências. Os autores afirmam que cientistas eram convocados para debelar os surtos epidêmicos nos campos de construção das linhas ferroviárias. Além de realizar campanhas sanitárias frequentemente bem-sucedidas, esses cientistas ajudaram a identificar os vetores de várias doenças, fazendo observações detalhadas sobre as relações entre os vetores, hospedeiros e ambientes, o que contribuiu para novos conhecimentos e para a institucionalização da medicina tropical no Brasil, um campo que estava sendo desenvolvido nas potências coloniais europeias. Carlos Chagas, juntamente com o médico mineiro Belisário Penna, trabalharam nas obras da Central do Brasil, entre o distrito de Curralinho (atual Corinto) e Pirapora. Chagas descreveu e identificou o agente causador da doença que leva seu nome. O médico também descreveu o ciclo do parasita (*Trypanosoma Cruzi*) no organismo, sendo pioneiro na medicina tropical (KROPF, 2009, 532).

Além da medicina, o conhecimento científico também se entrelaçou com as ferrovias por meio da atuação de engenheiros que contribuíram para o mapeamento do território brasileiro, realizando croquis, mapas, estudos e relatórios sobre as regiões por onde as ferrovias avançavam. O conhecimento produzido e debatido sobre a natureza, em instituições especializadas ou eventos acadêmicos, alcançou e mobilizou a opinião pública.

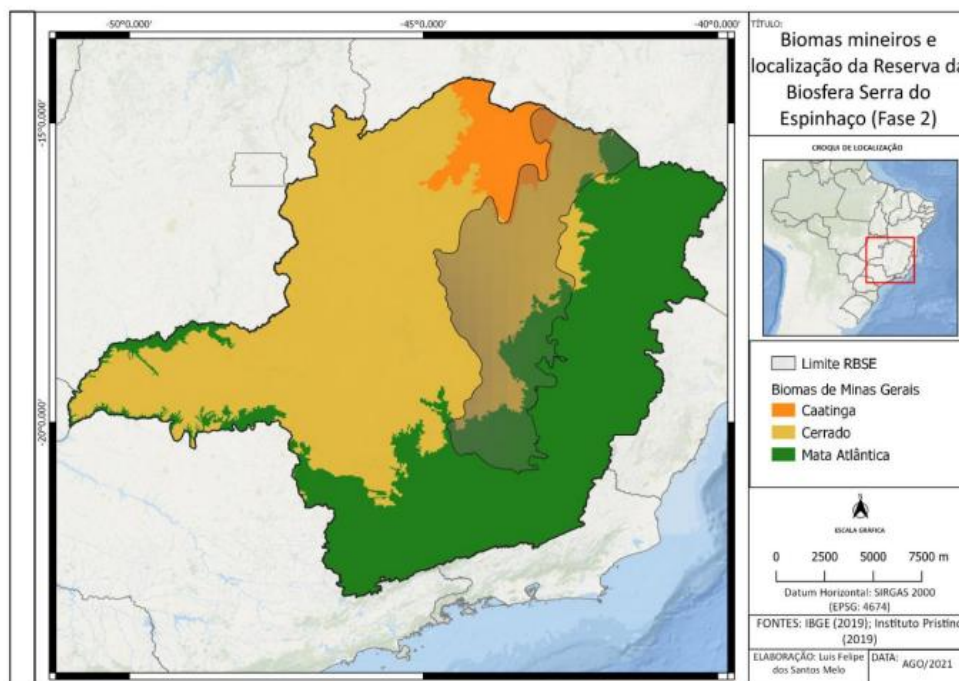
Entretanto, é importante destacar que o processo de integração dos sertões por meio das ferrovias ocorreu de maneira gradual e complexa. As regiões denominadas como sertão precisavam, necessariamente, ser vistas como áreas promissoras, ou seja, zonas que justificassem os discursos de expansão, exploração e ocupação. Em Diamantina, por exemplo, a integração territorial precisou conciliar seus objetivos com fatores políticos, econômicos e o espaço biofísico da Serra do Espinhaço.

Uma estrada de ferro para Diamantina: O Norte de Minas

A cidade de Diamantina localiza-se na Serra do Espinhaço, que é uma das regiões de altitudes mais elevadas do território brasileiro. Estendendo-se por mais de 1.200 quilômetros de Minas Gerais à Bahia, essa serra recebe vários nomes: Serra do Cipó, nas proximidades de Belo Horizonte, Serra dos Cristais, em Diamantina, Chapada Diamantina em sua porção no território baiano, dentre outros. Seu formato, semelhante a uma espinha dorsal, justifica o nome dado a esta, que é considerada a única serra brasileira.

A serra se destaca por ser um dos locais com maior número de espécies vegetais endêmicas do mundo. Além disso, é o ponto de encontro dos biomas Mata Atlântica, Cerrado e Caatinga, e divide as águas das três maiores bacias hidrográficas do Leste do Brasil: o Rio São Francisco, o Rio Jequitinhonha e o Rio Doce. Por sua relevância, a Serra do Espinhaço foi elevada à categoria de Reserva da Biosfera, que se refere a territórios de alta relevância para a conservação da biodiversidade, reconhecidas pelo *Man and Biosphere Programme* - MAB (Programa Homem e Biosfera) da UNESCO (TRAVASSOS *et al*, 2023).

Imagem 1: Reserva da Biosfera da Serra do Espinhaço – MG, e os biomas do Cerrado, Caatinga, e Mata Atlântica.



Fonte: LEITE, 2021, p. 21.

Há registros da presença humana há milhares de anos na região, como evidente na arte rupestre que datam de 7.225 a 4.424 anos AP (VASCONCELOS, 2018, p. 42-41); A partir do século XVIII, a Serra do Espinhaço passou a ser intensamente colonizada para a exploração de minérios como ouro, diamante e ferro. O Norte de Minas Gerais foi uma das primeiras regiões a serem colonizadas a partir do surgimento de atividades econômicas de ouro e diamantes. Com a intenção de fiscalizar melhor as ações neste território, a Coroa Portuguesa chegou a isolar o antigo Arraial do Tejuco (atual Diamantina), criando o Distrito Diamantino, que foi administrado diretamente por Lisboa⁵. As características topográficas do espinhaço, somadas ao especial modo de administrá-lo, nos ajudam a entender suas representações como um sertão isolado.

O discurso sobre o isolamento regional – real ou imaginado – foi instrumentalizado pelas elites locais para chamar a atenção das autoridades públicas para a necessidade de intervenções no sertão. Entre as elites de Diamantina, destacam-se os proprietários rurais e a tradicional Arquidiocese, fundada em 1854, que era proprietária de uma fábrica têxtil (FERNANDES, 2005). A dinâmica da imprensa local foi o principal instrumento por meio do qual as elites expressaram seu desejo de integrar a região por meio de uma ferrovia.

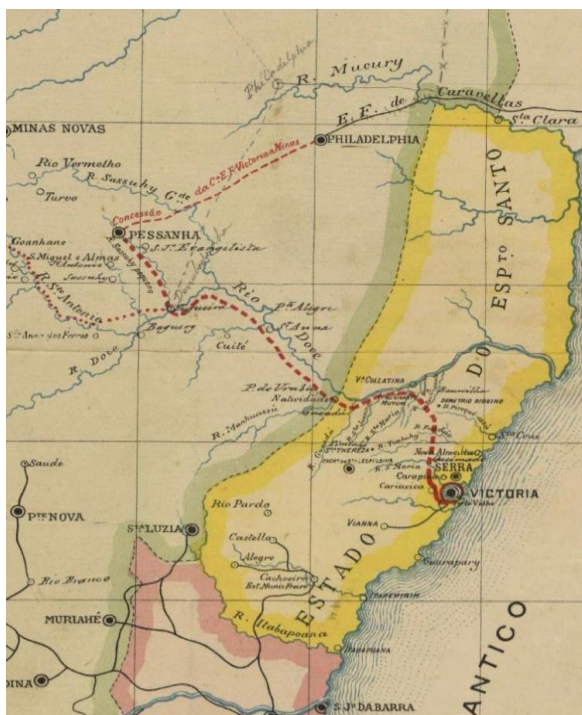
Apesar das várias tentativas de construção ferroviária desde 1873, a primeira iniciativa efetiva para Diamantina ocorreu no início da República, com a criação da Estrada de Ferro Vitória a Minas (EFVM), cujo objetivo era ligar a cidade de Vitória ao interior de Minas. A escolha de Diamantina como ponto final da ferrovia foi influenciada politicamente por Francisco Sá (1862-1936), um político local que se consagrou como figura chave para a construção de uma ferrovia na cidade.

Francisco Sá nasceu em Grão Mogol, no Norte de Minas, e mantinha vínculos com Diamantina, onde foi aluno do Seminário Episcopal e fundador do jornal *A Ideia Nova* (SÁ, 1938). No início do século XX, Sá ocupou o cargo de relator do orçamento no Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas. Sua influência, aliada ao apoio de outros deputados mineiros, foi determinante para a transferência das garantias de juros de uma antiga linha em favor de Diamantina, por meio da Lei nº 834, de 1901.

⁵ Segundo Furtado, em 1734, com o objetivo de controlar a produção de diamantes, foi estabelecida a Demarcação Diamantina, também chamada de Distrito Diamantino. Trata-se de um quadrilátero em torno do arraial do Tejuco, designado como sua sede (FURTADO, 2003, p. 3).

A nova companhia tinha interesses ambiciosos: criar uma rede regional de comunicações. A partir da EFVM, Minas teria acesso ao mar através do litoral do Espírito Santo e, posteriormente, ligaria a cidade Peçanha a Teófilo Ottoni (Filadélfia) e esta, por sua vez, a Estrada de Ferro de Caravelas (Ferrovia Bahia-Minas), no litoral da Bahia. A estrada Central do Brasil, que já estava em território mineiro, também seria importante para o estabelecimento de um entroncamento com a Vitória-Minas conectando uma saída em direção ao Rio de Janeiro, então capital federal.

Imagem 2: Detalhe do Traçado da Estrada de Ferro Vitória a Minas



Fonte: Relatório da Estrada de Ferro Vitória a Minas, 1903 (Anexo).

As obras da EFVM começaram no canal de Vitória em 1903. Entre os quilômetros 21 e 23, os trabalhadores tiveram um vislumbre de quão dramático seria o avanço dos trilhos sobre a Mata Atlântica: malária, febres palustres e uma série de outros nomes para a mesma doença – a malária. Essa doença infecciosa é causada por parasitas do gênero *Plasmodium* e transmitida ao homem pela picada do mosquito *Anopheles*. A malária progredia paralelamente ao progresso da ferrovia e, em diversas ocasiões, foi citada como justificativa para atrasos nos prazos das obras.

A medida que a ferrovia avançava em sentido a Diamantina, do lado mineiro, as condições dos terrenos, a malária e os embates com alguns grupos indígenas se acirravam. 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.

Entretanto, a expectativa de ter em Diamantina como linha de centro da EFVM foi frustrada no ano de 1908. Quando a EFVM estava com a ponta dos trilhos⁶ 268 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. A perspectiva era de que dali em diante a ferrovia deveria atingir a região ferrífera de Itabira e não mais a zona de Diamantina (PIMENTA, 2003, p. 7). Essa mudança foi orientada a partir de estudos de uma recém fundada instituição de pesquisa no período, o Serviço Geológico e Mineralógico do Brasil (SGMB).

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. Dentre suas principais funções destacavam-se realizar estudos científicos sobre a estrutura geológica, mineralógica e de recursos minerais do país, além disso, a SGMB também era conferida a missão de propagar sistematicamente tais recursos (FIGUEIRÔA, 1997).

O primeiro diretor da instituição foi o geólogo estadunidense Orville Derby (1851-1915). Gradativamente, o SGMB se consolidou como uma importante instituição de pesquisa e produziu numerosos estudos sobre o território nacional e formações de subsolo. Figueirôa (1997) afirma que a instituição desempenhou função de assessora do governo federal, chegando até mesmo a organizar pequenas coleções de minerais para presentear representantes de outras nações. É evidente, portanto, o caráter utilitário empregado os cientistas envolvidos na instituição.

Em 1907, o SGMB destacou um pequeno grupo de engenheiros de minas, os quais estiveram sob o encargo do engenheiro Luiz Gonzaga de Campos. Esse grupo deveria estudar as condições geológicas e econômicas das jazidas de ferro na região central do Estado de Minas. Essa foi a primeira tarefa significativa do serviço. Foi nessa conjuntura que a cidade de Itabira, no centro sul mineiro, foi identificada como uma das áreas que

⁶ Ponta de trilho é uma expressão ferroviária que indica o ponto extremo de uma determinada linha férrea (CAMPOS, 2012, p. 111).

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 km². O quadrilátero ferrífero também está circunscrito a Serra do Espinhaço.

No ano de 1908, durante o XI Congresso Geológico Internacional, em Estocolmo, os estudos do SGMB chamaram atenção de capitalistas ingleses que se apressaram em comprar as principais jazidas do município de Itabira. Essa conjuntura tornou ainda mais necessário uma ferrovia que alcançasse esse município. Três empresas ferroviárias poderiam potencialmente ligar a zona ferrífera ao litoral: a Central do Brasil, a Leopoldina Railway e a estrada de ferro Vitória a Minas. No entanto, naquele momento, nenhuma dessas objetivava prolongar ou alterar seus traçados na direção de Itabira. A alternativa mais viável seria a EFVM que vinha subindo o rio Doce.

Diante do risco de o projeto ferroviário da Vitória a Minas não beneficiar Diamantina, em 1909, foi formada uma Comissão Popular Permanente (CPP), composta por diversas personalidades locais. A CPP buscou influenciar as autoridades para garantir que a cidade fosse alcançada pela ferrovia, realizando reuniões, manifestações, abaixo-assinados e mobilizando apoio em Belo Horizonte.

Mais uma vez a situação foi resolvida com a mediação de Francisco Sá que, na ocasião, foi designado como Ministro de Viação e Obras Públicas. Em julho de 1909, Sá obteve a assinatura do decreto nº 7.455, que estabelecia a construção de um ramal ferroviário ligando Diamantina à estação de Curralinho da Estrada de Ferro Central do Brasil. O decreto, que incorporava uma concessão de 1902, determinava a realização de estudos para a linha em até seis meses e o início da obra em até 30 dias após a aprovação dos estudos, com prazo máximo de 18 meses para a conclusão.

Em dezembro de 1909, quando a EFVM teve seu traçado alterado em favor de Itabira. O governo federal autorizou a mudança por meio do decreto 7.773, visando integrar a ferrovia a uma usina metalúrgica com capacidade de 1.000 toneladas de ferro. A reorganização da linha foi vista como um golpe para Diamantina e o norte de Minas.

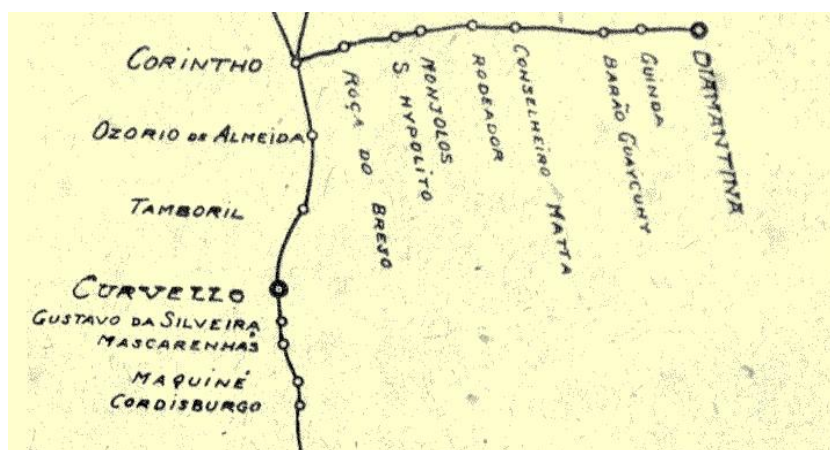
No entanto, com o apoio da Comissão Popular Permanente e do ministro Francisco Sá, Diamantina garantiu um pequeno ramal ferroviário, conectando-se à Estrada de Ferro Central do Brasil que estava no município vizinho de Curvelo, no distrito de Curralinho. O termo “ramal”, do jargão ferroviário, é utilizado para definir uma linha secundária.

Da Linha de centro as margens da Central do Brasil: O ramal de Diamantina

Com a aprovação das concessões, a Estrada de Ferro Vitória a Minas (EFVM) passaria a contar com duas linhas principais: uma ligando Vitória a Itabira e outra, ligando Curralinho a Diamantina. O ramal de Diamantina, com aproximadamente 147 quilômetros de extensão, inicialmente teria oito estações, que seriam: Curralinho (Corinto), Roça do Brejo, Santo Hipólito, Rodeador, Riacho das Varas (Monjolos), Baraúnas, Guinda e Diamantina (EFVM, 1917: 12-15). O tempo de viagem entre as extremidades do ramal seria de 4 a 5 horas.

Os trabalhos tiveram início em 16 de outubro de 1909, partindo do quilômetro 0, na estação de Curralinho (km 851 da EFCB). A seguir, apresentamos o perfil detalhando o traçado entre Curralinho e Diamantina.

Imagem 3: Perfil da linha da EFVM de Curralinho (Corinto) a Diamantina.

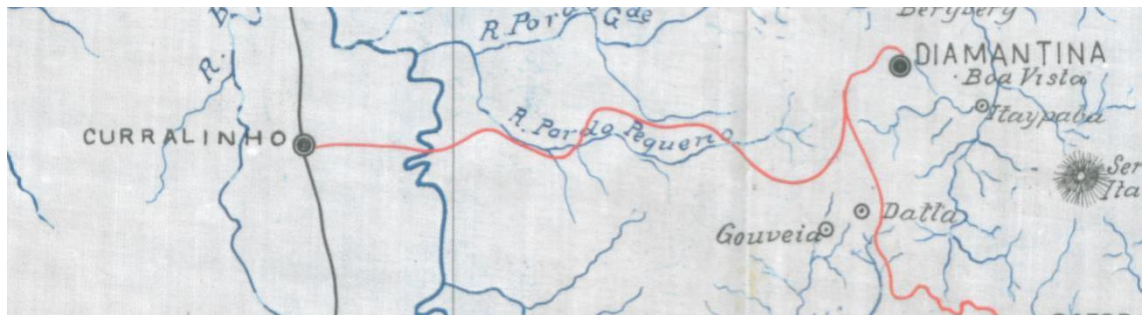


Fonte: VASCONCELLOS, 1934.

A primeira estação a ser concluída foi a de Roça do Brejo, ainda em 1909. As estações foram construídas de acordo com sua importância, e a maioria delas no ramal de Diamantina foi classificada como de 4ª classe. Na extremidade da linha, no entanto, foi construída uma estação de 1ª classe, cujo hall exibia fotos de Francisco Sá, Carlos Otoni e Juscelino Barbosa.

A partir do quilômetro 37, os trabalhadores enfrentaram o primeiro grande desafio: o caudaloso Rio das Velhas. Abaixo, apresenta-se um detalhe da hidrografia do trecho atravessado pela ferrovia.

Imagem 4: Detalhes da hidrografia do terreno servido pelo ramal de Diamantina.



Fonte: (GIFI – Ministério dos Transportes, maço: 208, ano: 1914), Arquivo Nacional.

Apesar de ser uma estrada de ferro curta, o seu traçado exigia consideráveis obras de arte como a construção de pontes provisórias de madeira, permanentes de ferro, canais, bueiros e valas. A primeira ponte atravessa o Rio Pardo Pequeno, com 40 metros de extensão; a segunda, a do Rio Pardo, tem 30 metros; a ponte do Tamanduá possui 10 metros; a de Baraúna, 15 metros; e a do Bexiga também tem 15 metros. Todas foram construídas com alvenaria de cimento e pedra seca. Segundo o Anuário de Minas, as obras entre Curralinho e Santo Hipólito eram em concreto, pois, ao longo de 44 quilômetros, não havia pedreiras disponíveis. As turmas de serviço que se distribuíam ao longo do campo de construção para o estabelecimento da obra foram atacados por doenças,

Ao longo dos rios das velhas e Pardo Pequeno há febres palustres, porém benignas. Durante a construção ninguém morreu de febre. Há papos e muita gente despauperada e atribuiu-se aos insetos denominados "barbeiros" (moléstia de Chagas) a causa desse mal (SENNA, 1918, p. 407).

As condições materiais ocasionadas pela construção da ferrovia tornavam epidemiologicamente mais vulneráveis os trabalhadores envolvidos. Na medida em 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 insetos, por exemplo. Somado a isso, devemos considerar as péssimas condições dos trabalhadores empregados na construção da ferrovia. Segundo o *Idea Nova*, havia irregularidades praticadas pelos empreiteiros que elevavam o preço dos gêneros alimentícios e, além disso, a modicidade e atraso dos salários.

Avançando com dificuldades, a locomotiva adentrou o município de Diamantina pela primeira vez em 07 de maio de 1911, com a estação de Santo Hipólito. A inauguração

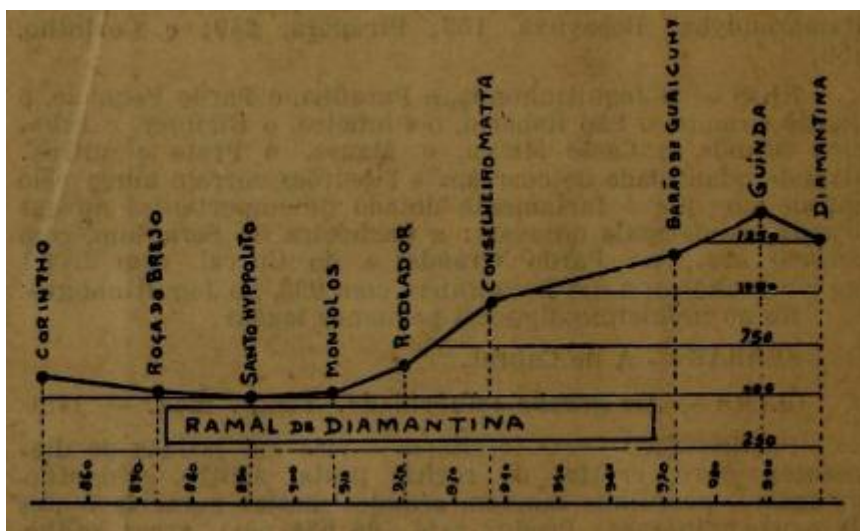
plena da linha, prevista para ser finalizada em 1911, ocorreu sob atraso e muitas críticas com pelo menos três anos de atraso.

Em setembro de 1913, começou a ser construída a estação final na sede de Diamantina. A linha só foi aberta em sua totalidade aos 3 de maio de 1914 e na perspectiva dos engenheiros envolvidos, dado as características do terreno, não havia possibilidade de prolongamento daquela ferrovia.

Marx de Vasconcelos na sua fundamental obra sobre as ferrovias brasileiras, apontou o ramal de Diamantina como um dos mais interessantes do país, não pela originalidade de seu traçado ou sumptuosas obras de arte, mas pela região inconfundível, de aspecto inteiramente novo. Segundo esse autor, a estação do Guinda, do ramal de Diamantina, uma das mais altas do Brasil até aquele momento (VASCONCELLOS, 1934, p. 370).

A seguir uma imagem elaborada por Vasconcelos que ilustra bem o grau de dificuldades envolvendo a topografia da região atravessada pela referida linha, indicando a referida estação com uma altitude de 1250 metros.

Imagem 6: Ramal de Diamantina e altitude das estações.



Fonte: VASCONCELLOS, 1934, p. 372.

O trecho indicado como mais difícil do ramal de Diamantina, estava compreendido entre as estações de Roedor e de Riacho das Varas. Essa última estação,

era mais alta que o primeiro em 300 metros e a distância da linha e de 16 quilometro de 96 metros. Abaixo segue um quadro apresentando detalhes do ramal de Diamantina:

Quadro 1: Características do ramal de Diamantina.

| Dados Técnicos | |
|--------------------------------|-------------|
| 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 |
| Pessoal | |
| Administração Central | 03 |
| Trafego | 21 |
| Locomoção | 26 |
| Via Permanente | 126 |
| Total Geral | 176 |
| Material Rodante | |
| Locomotivas | 04 |
| Carros de Passageiros | 07 |
| Carros de bagagens e Correios | 07 |
| Vagões | 49 |

Fonte: EFVM, 1917, p: 12-15.

Devido as condições do terreno atravessado, o material rodante e permanente do ramal de Diamantina requeria constante manutenção. Com a linha centro a quilômetros de distância, a ferrovia de Diamantina foi caracterizada por um desempenho deficitário e as suas tarifas tinham um preço elevado em comparação a Central do Brasil (EFVM, 1919, p. 25). Toda essa conjuntura ajudou a acentuar uma percepção entre as elites locais e da CPP de que o isolamento regional não havia passado e aumentaram o apelo para que a união encampasse a linha por meio da Central do Brasil, o que ocorreu no ano de 1922.

Nada ficará sem sofrer a influência estranha desse progresso que chega

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 (A IDÉA NOVA, 1909, p. 1).

Na citação acima, o escritor diamantinense, Aldo Delfino, contrapôs o que definiu como o novo e o velho. De um lado, a ferrovia, os seus ruídos, de outro, as mulas dos tropeiros⁷ e o som bucólico da Serra do Espinhaço. Nas palavras de Delfino, não seriam apenas mudanças na feição da cidade cujas origens remontam ao início do século XVIII, os velhos hábitos locais também mudariam, nada ficaria sem sofrer a influência do estranho progresso que chegava com a ferrovia.

De fato, a ferrovia trouxe mudanças importantes para Diamantina que não seria possível discutir nos limites deste artigo. Neste tópico trataremos, especialmente, dos impactos relacionados a manutenção dessa linha férrea, pois as locomotivas foram devoradoras assíduas não só de quilômetros, mas também de carvão e água.⁸

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 o ramal ferroviário encampação pela União se tornando parte da Estrada de Ferro Central do Brasil, circularam em Diamantina um total de cinco locomotivas a vapor.

Os combustíveis para as locomotivas eram lenha, carvão e óleo combustível derivado do petróleo. 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. Essas condições requeriam manutenção constante de suas máquinas a vapor e via permanente.

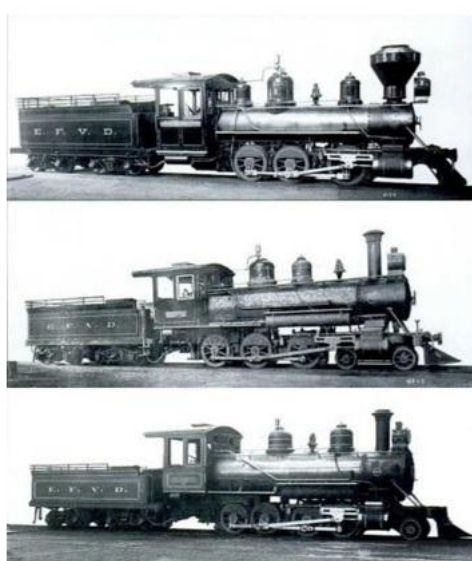
A classificação das locomotivas se dava a partir do número de rodas ou eixos que possuíam, assim, por exemplo: a classificação 0-6-0 indica por meio do primeiro número (0) a quantidade de rodas guias que precedem as rodas/eixos acoplados para tração. As rodas de tração, por sua vez, são representadas pelo número do meio (6) e o último número

⁷ De acordo com Martins (2006), as tropas eram responsáveis pelo transporte de pessoas e mercadorias no Alto Jequitinhonha na virada do século XIX para o século XX, atuando ativamente em Diamantina até 1960.

⁸ Aqui estamos fazendo alusão ao artigo “Témoins d’hier : que d’eau ! que d’eau !” de Paul Pastiels, que inspirou o título deste artigo. Disponível em: <http://rixke.tassignon.be/spip.php?article1221&lang=fr>. Acesso em: 30/01/2025.

(0) indica a quantidade de rodas que siga os eixos acoplados. As locomotivas utilizadas no ramal de Diamantina foram dos tipos 0-6-0, 2-8-0 e 4-6-0. Todas as máquinas à 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 numeral do meio nas classificações, é um indicativo do quão pesado era o perfil daquele ramal que exigia locomotivas com maior aderência.

Imagem 7: Locomotivas "Dr. Pedro Nolasco", "Francisco Sá" e "Diamantina" do ramal da EFVM.



Fonte: COELHO & SETTI, 2000, p: 16.

Embora cada locomotiva possuísse o diâmetro de suas rodas e pistões variáveis, o princípio de funcionamento dessas máquinas é fácil de ser entendido. Primeiro, o carvão queima na lareira, em seguida, aquece a água numa caldeira produzindo assim o vapor. O vapor gerado, por sua vez, impulsiona um pistão de um movimento para trás e para frente, esse movimento alternativo é transformado em movimento rotativo.

Antes mesmo da inauguração da primeira estação, Roça do Brejo, os impactos eram visíveis com a derrubada das matas e a terraplanagem para assentamento dos dormentes dos trilhos. No jornal *Pão de Santo Antonio*, sob o título de *Protesto*, foram apresentadas queixas de fazendeiros da região acerca da invasão de suas terras para retirada de madeira:

Nós 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 sítio 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 (PÃO DE SANTO ANTONIO, 1910, p.4).

Além do desmatamento, o registro deixa claro como ao redor das estações como a de Rodeador, Santo Hipólito, Riacho das Varas e Braúnas (construída após 1914) iniciou-se um intenso processo de colonização que, posteriormente, se consolidou com o surgimento de municípios desmembrados de Diamantina, a saber: Monjolos, Santo Hipólito, Conselheiro Mata e Gouveia.

Acerca da qualidade das madeiras desse território, observamos no documento *Resumo Geral de Orçamento*, de 1910, que a “natureza da zona atravessada” pela ferrovia possuía “vegetação rasteira, campos, capoeirões de machado e pequenos trechos de mata virgem, no vale do Rio Pequeno, aonde se encontra madeira de lei”. Outro exemplo observamos na obra do escritor diamantinense, José Augusto Neves, *Chorografia do município de Diamantina* de 1889. Na seção intitulada “reino vegetal”, o autor apontou diversas espécies vegetais localizadas no município, tais como: Jacarandá rosa, Angico Branco, Imburana, Peroba, Peroba, Aroeira, Tamboril, Cedro, Vinhático, Pau-ferro, Angelim, Jequitibá, Pau d’óleo, Bálsamo, Carne de VacA (NEVES, 1889, p. 138-139).

Dado a diversidade de madeira, a parada para o reabastecimento de lenha para servir as locomotivas era feita em qualquer ponto do trecho da linha de Currealinho-Diamantina. Como evidencia um artigo no jornal carioca, *Careta*, no qual foi destacado que era “muito comum nessa estrada parar o comboio em plena floresta e descerem o maquinista e seus ajudantes a cortar lenha para alimentar a fornalha” (CARETA, 1919, p.3).

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. No jornal *Pão de Santo Antonio*, somos apresentados a um panorama sobre os depósitos construídos:

As margens da estrada depararam-se depósitos de madeira de lei, em diversos tamanhos e milhares de dormentes, além de lenha (...) tráfego da estrada. As matas do rio das velhas e do Rio partu 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[...] (PÃO DE SANTO ANTONIO, 1912, p.1).

Vale ressaltar como outras atividades econômicas também se desenvolveram ao redor da linha férrea. A serraria *The Sopa* é um exemplo, surgindo como uma resposta a demanda de madeiras para o posteamento do telégrafo das ferrovias e também para criação de dormentes para o avanço dos trilhos. Ao longo da linha de Curralinho a Diamantina da EFVM, na proximidade da Fazenda de Santo Hipólito – que deu nome a uma das estações do ramal de Diamantina – as ferrovias da Central do Brasil e Leopoldina também exploravam as matas para a produção de dormentes.

O advento da ferrovia não marcou o início da exploração de madeira na localidade. A extração de madeiras de lei nas matas da região já era mencionada há muito tempo, sendo observada em relatos de memorialistas locais e de viajantes naturalistas que passaram pela região entre os séculos XVIII e XIX. Saint-Hilaire, em sua passagem pelo arraial do Tejuco, destacou duas espécies vegetais como úteis para a localidade: o Monjolo e a Pereira da Serra. Ele enfatizou que, devido à dureza de suas madeiras, essas espécies eram empregadas na construção de casas e em objetos e aparelhos destinados à extração dos diamantes. O naturalista também ressaltou a importância da madeira, apontando que havia o cuidado de guardar as tábuas utilizadas no garimpo para o ano seguinte, pois, segundo ele, “a raridade da madeira nesta região não permite desperdícios”.

Os relatórios da EFVM fornecem indícios sobre a quantidade de madeira consumida entre 1916 e 1921, mas, como mencionado anteriormente, não havia um padrão nas paradas para a retirada da lenha. Assim, o volume de madeira consumido pode ser significativamente superior ao indicado na documentação.

Quadro 2: Consumo de madeira entre os anos de 1916 e 1921.

| Ano | Lenha M ³ (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 |
| 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.

Embora o cardápio fosse pouco variado (lenha e água), o mesmo era caro e muitas das vezes rendeu em prejuízos para a EFVM, pois, além da lenha ser um recurso de preço elevado havia poucos trabalhadores empregados em sua retirada. O alto valor da lenha também concorria com a estrada de ferro Central do Brasil, que atraía eventuais tiradores para as suas minas de manganês.

Em bem pouco tempo de funcionamento a necessidade de lenha começou a ser reclamada como um problema no ramal de Diamantina e os jornais locais chamaram atenção para a exploração predatória de madeira na região. Em 1913, um ano antes do pleno funcionamento da linha da Vitória a Minas, os impactos da exploração madeireira já eram observáveis. No jornal *Pão de Santo Antonio* foi publicado um apelo sob o título *Conservai as Matas!* O texto destacou a importância do controle do avanço do desmatamento relacionando a predação das matas a insalubridade e falta d'água. Em outra edição, o mesmo jornal destacava que “a escassez de lenha” já era prevista para um futuro próximo e indicou as “constantes queimadas e derrubadas das florestas” como aspectos que deveriam “ir despertando a atenção dos poderes públicos”.

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 combustível pelo óleo e rezina que contém”. O superintendente se referia a Canela-de-ema (*Vellozia Squamata Pohl*), planta arbustiva típica do Cerrado.

Imagem 8: Canela-de-ema.



Fonte: Acervo do Autor.

As espécies de *Vellozia* são representadas por pequenas populações restritas e são bastante suscetíveis ao processo de extinção principalmente aos eventos provocados pela ação humana (MENEZES e GIULIETT, 2000). A canela possui uma resina que contribuiu para tornar essa planta mais inflamável, essa característica e importante ecossistemas como os campos rupestres do cerrado que são mais propensos ao fogo. Naquele contexto, a utilização da Canela foi apontada como uma alternativa barata e mais eficaz para abastecimento da ferrovia. Em 1916, a exploração e uso da Canela propiciou a EFVM um barateamento extraordinário no preço da tração.

Entretanto, nada parecia diminuir o apetite das caldeiras. Em 1917, os relatórios da Companhia apontavam para uma escassez de Canela próxima ao ramal de Diamantina: “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”. Em 11 de julho de 1921, José Peixoto Simões substituiu José Gomes de Souza no cargo de superintendente do ramal de Diamantina. Ao assumir o cargo, o novo superintendente buscou estudar o combustível conhecido por Canela, o que nos aponta como a questão do combustível era urgente. Simões, afirmou que a Canela “é um mau combustível”. Em sua percepção, 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”.

Portanto, mesmo com uma variedade de madeira na região, o ramal de Diamantina enfrentou uma constante crise de combustível. A má gestão 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:

Tal como o voraz apetite por madeira, a sede das locomotivas por águas parecia insaciável e os impactos sobre os recursos hídricos também foram relevantes. Ao longo da ferrovia o total era cinco pontes de alvenaria e concreto. Além das pontes, há de se considerar os bueiros, canais e valas construídos ao longo da linha, por sua vez, estão relacionados aos riscos de contaminação dos corpos d’água superficiais e subterrâneos considerando possíveis infiltrações de resíduos não tratados. Segundo o documento *Memória Descritiva do Ramal*, datado de 1910, a previsão era a construção de 350, bueiros ao longo dos 147 km da linha de Diamantina.

Na sede de Diamantina, a questão do abastecimento de água já era uma questão, antes mesmo da chegada da estação ferroviária. Na edição de 07 de setembro de 1908, o jornal *Pão de Santo Antonio* chamava atenção para as funestas consequências da falta de cuidado com as esparsas fontes de água que abasteciam a cidade, segue trecho do período que destacava a presença de garimpeiros nas fontes de água que abasteciam a cidade: “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”. Ano após ano o problema da água era denunciado.

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 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. Frequentemente os trens paravam para se abastecer com água, mesmo havendo carvão ou lenha a bordo. O relatório de 1914, considerando o trecho Curralinho-Diamantina, enfatizou:

Água para serviço das oficinas e abastecimento de locomotivas em Curralinho 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 (EFVM, 1915, p: 36).

Por certo, não apenas em Diamantina há registros de problemas relacionados à água, mas desde a estação de Currealinho a os quilômetros que se seguiam o percurso da linha que contava com pelo menos nove caixas d'água.

Em 1926, quando a linha de Diamantina já havia passado para a administração da estrada de ferro Central do Brasil. Na ocasião, o serviço de distribuição de água e esgotos foi apontado como o “máximo problema da cidade”. Com a nova administração da linha, foi estabelecido um acordo entre a Prefeitura contado mais uma vez com as mediações de Francisco Sá.

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. Nos termos do acordo, a EFCB teria o direito de suprir-se gratuitamente de água necessária as suas dependências e as que futuramente fossem instaladas. Assim, estabelecia-se:

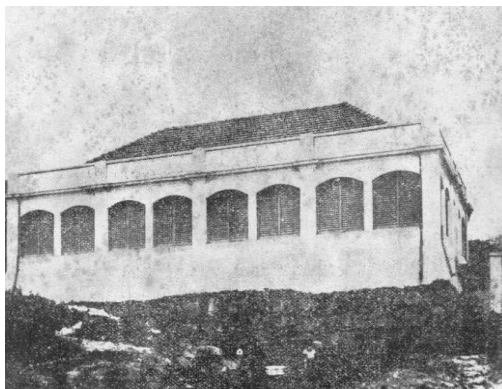
Por um acordo entre Câmara Municipal de Diamantina e a Estrada de Ferro Central do Brasil, esta última está construído a linha adutora, sob a condição de lhe serem cedidos 55.200 litros d'água para as suas necessidades e de entrar a municipalidade com a importância de 60:000\$000. Ficam assim 1.500.000 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 (ESTRELLA POLAR, 1926, p: 02).

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, como fica evidente no relato de Juscelino Dermeval da Fonseca, agente executivo de Diamantina no período do acordo, que afirmou que o antigo sistema era “tudo colonial, rudimentar, anti-higiênico”.

As obras relacionadas ao acordo implicavam na reforma da distribuição de águas e esgotos e a construção do reservatório do Grupiara (Caixa d'água), que atualmente é uma referência turística na cidade de Diamantina, pois devido a sua altitude constitui-se

como um mirante. É importante destacar que essas obras se limitaram as áreas centrais da cidade, dado que os bairros periféricos continuaram sujeitos a um abastecimento precário.

Imagem 9: Reservatório do Grupiara.



Fonte: FONSECA, 1931, p. 9.

A ferrovia, embora representasse um elemento estranho àquele espaço, também conferia um certo grau de civilidade e modernidade. A obra autobiográfica do primeiro engenheiro residente da Central em Diamantina, Victor de Freitas, fornece detalhes sobre essa reforma, ao relacionar as transformações urbanas, como a substituição do arcaico sistema de encanamento de distribuição de água, à ferrovia e ao ideal de civilizar aquele espaço. Um exemplo disso é a ênfase do engenheiro na mudança de nome da estação de Currealinho – "curral pequeno" – para um nome mais "civilizado", Corinto (FREITAS, 1953, p. 23). Outro exemplo refere-se à reforma do antigo prédio da estação, construída pela EFVM. A reforma e ampliação do prédio ocorreram a partir de 1924. Segundo Victor de Freitas, realizou-se uma "transformação radical no velho barraco que serve de estação à cidade" (IDEM, p. 27).

Nos limites deste artigo, discutimos apenas uma pequena parte de tudo que representou a passagem dos trilhos naquele espaço. Os impactos ambientais não significam, de longe, que o trem não produziu efeitos percebidos como positivos para a cidade. O discurso de civilizar o sertão – e a sua natureza, o meio biofísico, a partir dos trilhos da ferrovia, mostram apenas uma face da história. O entendimento da natureza apenas como meio para exploração e manutenção das atividades humanas se fez presente, mas foi produzida uma linha ferroviária dispendiosa, com constantes manutenções, e que em poucos anos precisou ser encampada pelo estado. Este caso reforça como são inseparáveis o cultural, social e o biofísico.

Referências Bibliográficas

AMADO, Janaína. **Região, sertão, nação**. Estudos Históricos, Rio de Janeiro, vol. 08, n.15, 1995.

CABRAL, D. de C. (2014). ‘O Brasil é um grande formigueiro’: território, ecologia e a história ambiental da América portuguesa, parte 1. **Historia Ambiental Latinoamericana Y Caribeña (HALAC) Revista De La Solcha**, 3(2), 467–489.

CAMPOS, Helena Guimarães. **Caminhos da história: estradas reais e ferrovias**. Fino Traço Editora, 2012.

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]. Rio de Janeiro: Fundação Oswaldo Cruz, 2009.

FERNANDES, Antonio Carlos. **O turíbulo e a chaminé: a ação do bispado no processo de constituição da modernidade em Diamantina, 1864-1917**. Dissertação [mestrado]. Belo Horizonte, UFMG, 2007.

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

FREITAS, Victor Figueira de. **Perfis e Briguelas – da linha e a à margem da Central**. Belo Horizonte. Gráfica Belo Horizonte, 1953, p: 25.

FONSECA, Juscelino Dermeval. **Relatório: prestação de contas da Câmara Municipal de Diamantina**. Belo Horizonte: Imprensa Oficial de Minas Gerais, 1931. p.09.

FURTADO, Júnia Ferreira. **O distrito diamantino**, 2003.

HOCHMAN, Gilberto. Logo ali, no final da avenida: os sertões redefinidos pelo movimento sanitaria da Primeira República. **História, Ciências, Saúde-Manguinhos**, v. 5, n. suppl, p. 217-235, 1998.

KRENAK, A. **Ideias para adiar o fim do mundo**. 1ª edição. São Paulo: Companhia das Letras, 2019.

KROPF, Simone Petraglia. **Doença de Chagas, doença do Brasil: ciência, saúde e nação, 1909-1962**. Editora Fiocruz, 2009.

PIMENTA, Dermeval. J; ELEUTÉRIO A. B & CARAMURU, H., **As Ferrovias em Minas Gerais**. SESC Minas Gerais, 2003.

SÁ, Carlos et al. Francisco Sá: Reminiscencias Biograficas. Revista dos Tribunaes, São Paulo, 1938.

SENNA, Nelson de. Anuário de Minas Gerais. Ano VI, Tomo 2, vol. 6, Belo Horizonte, 1918.

SILVA, André Felipe; LOPES, Gabriel. Entre Horizontes e Sedimentos: o Impacto do Antropoceno na História a partir de Chakrabarty e seus Interlocutores. **Historia Ambiental Latinoamericana y Caribeña (HALAC) revista de la Solcha**, v. 11, n. 2, p. 348-396, 2021.

LEITE, Felipe Silveira. **Etnoconhecimento e contribuições das comunidades locais para a conservação da biodiversidade na Reserva da Biosfera da Serra do Espinhaço**. Dissertação [mestrado], Belo Horizonte, UFMG, 2021.

LIMA, Nísia Trindade. **Um sertão chamado Brasil**. São Paulo: Hucitec; 2ed., 2013.

MARTINS, Marcos Lobato. **As variáveis ambientais, as estradas regionais e o fluxo das tropas em Diamantina, MG: 1870-1930**. Revista Brasileira de História, v. 26, p. 141-169, 2006.

TRAVASSOS, L. E. P. *et al.* Reserva da Biosfera da Serra do Espinhaço (MAB UNESCO) e sua importância na promoção dos sítios da geodiversidade. **Mercator (Fortaleza)**, v. 22, p. e22015, 2023.