

TERRITÓRIOS E PAISAGENS FERROVIÁRIAS

aspectos morfológicos, identitários e patrimoniais



Copyright © 2019 dos autores.

As indicações iconográficas encontram-se inseridas nos artigos e os direitos de reprodução estão reservados aos autores das imagens. O conteúdo dos artigos é de responsabilidade dos autores.

DADOS INTERNACIONAIS PARA CATALOGAÇÃO NA PUBLICAÇÃO (CIP)

A668 Territórios e Paisagens Ferroviárias: aspectos morfológicos, identitários e patrimoniais. Organização: Vera Regina Tângari e Alex Assunção Lamounier. Rio de Janeiro: FAU/UFRJ-PROARQ, 2019.

299 p. Il. 16 x 23 cm.

ISBN: 978-85-88341-72-2

Inclui Bibliografia.

1. Território ferroviário 2. Paisagem ferroviária 3. Espaços Livres 4. Planejamento Urbano I. TÂNGARI, Vera R. II. LAMOUNIER, Alex A. Universidade Federal do Rio de Janeiro. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo/PROARQ-UFRJ.

CDD 710

Universidade Federal do Rio de Janeiro | UFRJ

Centro de Letras e Artes | CLA

Faculdade de Arquitetura e Urbanismo | FAU

Programa de Pós-graduação em Arquitetura | PROARQ-FAU/UFRJ

Reitora

Profª. Drª. *Denise Pires de Carvalho*

Vice-Reitor

Prof. Dr. *Carlos Frederico Leão Rocha*

Decana do Centro de Letras e Artes

Profª. Drª. *Cristina Trajan*

Diretora da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo

Profª. Drª. *Andrea Queiroz Rego*

Vice-Diretor

Prof. Dr. *Guilherme Lassance*

Coordenadora PROARQ-FAU/UFRJ

Profª. Drª. *Monica Santos Salgado*

Vice-Coordenadora PROARQ-FAU/UFRJ

Profª. Drª. *Giselle Arteiro Nielsen Azevedo*

Coordenação Adjunta de Editoria

Profª. Drª. *Ethel Pinheiro Santana*

CONSELHO EDITORIAL

Danielly Cozer Aliprandi | IFF-Campos dos Goytacazes

Denise de Alcântara | DAU/UFRRJ

Graciela María Viñuales | CEDODAL

Humberto Yamaki | UEL

Inês de Azevedo Isidoro | ISCTE- IUL

Jonathas Magalhães Pereira da Silva | PUCCampinas

Rogério Goldfeld Cardeman | MPPP-PROARQ-FAU/UFRJ

Rubens de Andrade | EBA/UF RJ

Rui Vaz Alves | Câmara Municipal da Lousã

Teresa Marat-Mendes | ISCTE- IUL

NÃO PODE SER COMERCIALIZADO

VERA REGINATÂNGARI
ALEX ASSUNÇÃO LAMOUNIER
(Orgs.)

TERRITÓRIOS E PAISAGENS FERROVIÁRIAS

aspectos morfológicos, identitários e patrimoniais

30+
PROARQ
1ª Edição
2019

COLABORAÇÃO

Aydam de Paula
Bruno Ragi Eis Mendonça
Daniel Athias de Almeida
Elizabeth Sá Lopes Nogueira
Felipe Sacramento
Flora Olmos Fernandez
Gabriel de Souza Parreira
Giulia Figueiredo Ferreira
José Landy Giorio do Vale
Nathália Rocha Barros Costa
Tatiana Rivera Pabón

APOIOS E PARCERIAS

Grupo de Pesquisas Paisagens Híbridas – GPPH/EBA-UFRJ
Grupo de Pesquisas Qualidade do Lugar e Paisagem – PROARQ-FAU/UFRJ
CAPES-Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior
CNPq-Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico
FAPERJ-Fundação Carlos Chagas Filho de Amparo à Pesquisa do Estado do Rio de Janeiro



FAU

30+
PROARQ

SELRJ



PAISAGENS
HÍBRIDAS

PROJETO EDITORIAL PROARQ EM PARCERIA COM GRUPO DE PESQUISA SISTEMA DE ESPAÇOS LIVRES - SEL/RJ – PROARQ-FAU/UFRJ

Revisão de textos | *Cristina Pereira*

Capa, projeto gráfico e diagramação | *Rubens de Andrade*

Ficha catalográfica | *Nara Ferreira Oliveira*

Revisão dos originais | Vera Regina Tângari e Alex Assunção Lamounier

Arte da Capa: Inês Isidoro

EDITORIA PROARQ

editoria.proarq@fau.ufrj.br

Programa de Pós Graduação em Arquitetura - PROARQ-FAU/ UFRJ
Av. Pedro Calmon, 550, Sala 433 | Prédio da Reitoria, Ilha do Fundão Rio de Janeiro — RJ 21941-590
Telefones: +55 (21) 3938-0288

Todos os direitos sobre o conteúdo dos textos e imagens contidos nesta publicação são reservados ao selo editorial da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Rio de Janeiro, do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura - PROARQ-FAU/UFRJ e aos autores, sendo de sua responsabilidade exclusiva. Nenhuma parte desta obra pode ser reproduzida ou transmitida por qualquer forma ou quaisquer meios, eletrônicos ou mecânicos, incluindo fotocópias e gravação, ou arquivada em qualquer sistema de banco de dados sem permissão por escrito dos editores.

SUMÁRIO

7 **PREFÁCIO**

Teresa Marat-Mendes

10 **APRESENTAÇÃO**

Vera Regina Tângari e Alex Assunção Lamounier

PARTE I – DEBATES INICIAIS

16 Paisagem e ferrovia nas terras do norte: moldando frentes pioneiras

Humberto Yamaki

24 Método de leitura da paisagem aplicado à linha férrea: linha 7 da CPTM, São Paulo-SP

Jonathas Magalhães Pereira da Silva

38 Arquitetura, cidade e caminho de ferro

Rui Vaz Alves

48 Ferrovia e caráter da paisagem: identificação e avaliação – discussões

Tatiana Rivera Pabón e Alex Assunção Lamounier

60 História e patrimônio: concessão, regulamentação e gestão – discussões

Daniel Athias Almeida e Inês Azevedo Isidoro

PARTE II – EIXOS TEMÁTICOS

68 A morfologia dos territórios ferroviários: metodologias de abordagem e estudos de caso

Giulia Figueiredo e Inês Azevedo Isidoro

76 Identidades culturais e apropriação dos territórios ferroviários

Gabriel de Souza Parreira e Vera Regina Tângari

83 História e patrimônio ferroviário: legados, permanências, transformações

Nathalia Rocha Costa e Daniel Athias de Almeida

92 Paisagens ferroviárias: agentes conformadores, construção e transformação da cidade

Felipe Sacramento Xavier e Tatiana Rivera Pabón

PARTE 3 | CONTEXTOS E CONTRASTES

100 Paisagem ferroviária no Norte do Paraná: uma aplicação metodológica à avaliação do caráter

Alex Assunção Lamounier e Humberto Yamaki

120 Entre o ferro e a água: uma análise urbana do território ferroviário de Além-Paraíba e seu impacto na morfologia

Fernanda Silva Freitas e João Pedro Otoni Cardoso

137 El ferrocarril estructura el territorio – el caso argentino

Graciela María Viñuales

- 150 Caminhos paralelos: a via férrea como suporte para o planejamento- Ramal Deodoro, Rio de Janeiro
Karla Cerqueira, Giovanna Scalfone e Virginia Vasconcellos
- 162 A preservação do patrimônio ferroviário: alguns ganhos interpretativos
Claudiana Cruz dos Anjos
- 179 Estação férrea de Chiador: novas apropriações e o potencial de recuperação do patrimônio ferroviário
Thaís Motta do Nascimento e Virginia Vasconcellos
- 192 Estradas de ferro: os novos caminhos do Recife oitocentista
André Luiz Rocha Cardoso e Mariana Zerbone A. de Albuquerque
- 207 Três Lagoas premeditada: os vieses estratégicos de sua implantação e da passagem da CEFNOB pelo sul de Mato Grosso
Ananda Soares Rosa e Nilson Ghirardello
- 225 As estações da Estrada de Ferro D. Pedro II/Central do Brasil à época do café: estudo de três estações na ligação Rio-São Paulo
Júlio Cláudio da Gama Bentes
- 250 Linha Férrea Centro Atlântica Vitória-Cachoeiro de Itapemirim: turismo, sustentabilidade econômica e patrimônio ferroviário
Emanuela Nogueira Fabres e Virginia Vasconcellos
- 261 O entroncamento ferroviário de Corinto (MG) e a integração com o sertão brasileiro
Douglas Lima, José Eustáquio Machado de Paiva e Vanessa Kellen Xavier do Couto
- 274 Território parque educativo de Bento Ribeiro
Felipe Sacramento Xavier
- 291 **AUTORES/AUTORAS**
- 295 **COMITÊ CIENTÍFICO**
- 298 **ÍNDICE REMISSIVO**

O entroncamento ferroviário de Corinto (MG) e a integração com o sertão brasileiro

Douglas Lima | José Eustáquio Machado de Paiva | Vanessa K. Xavier do Couto

RESUMO

Neste trabalho, analisam-se os impactos do projeto ferroviário na região do Médio Rio das Velhas, sobretudo no Município de Corinto, Minas Gerais. As fontes são principalmente jornais, revistas e livros memorialistas. A região foi ocupada para produção pecuária no século XVII, abasteceu núcleos de exploração aurífera de Minas Gerais no século seguinte, mas permaneceu estagnada ao longo do século XIX. Tudo mudou no início do século XX, com a chegada da Estrada de Ferro Central do Brasil (EFCB) ao povoado de Curralinho. Um importante complexo ferroviário foi construído no povoado, com ramais em direção a Pirapora, Diamantina e Montes Claros, esta última cidade que mais tarde foi conectada à malha do Nordeste. Curralinho foi profundamente transformada e originou o Município de Corinto, na década de 1920. O local recebeu grande fluxo migratório associado à busca das novas oportunidades que se apresentavam. Entretanto, os desafios na expansão dos trilhos em direção à Bahia foram variados: trabalhadores não recebiam salários, o abastecimento de primeira necessidade era precário, epidemias acometiam a população. Ao longo do tempo, a ferrovia ajudou a moldar a sociedade de Corinto e ainda é uma referência importante na cidade, mesmo após o desmantelamento do projeto ferroviário

PALAVRAS-CHAVE: Corinto. Ferrovias. Sertão. História.

ABSTRACT

This paper analyses the railway projects impacts on the Rio das Velhas region, especially in Corinto, Minas Gerais. The sources are mainly journals, magazines and memorial books. The region was occupied for livestock during XVII century, supply the gold exploration in Minas Gerais during the next century and remained stagnant along XIX century. Everything turns in the beginning of XX century when the “Estrada de Ferro Central do Brasil” (EFCB) arrived in “Curralinho” village. An important railway complex was build in this village with different directions to Pirapora, Diamantina e Montes Claros. After all the last one was connected to the northeast railway grid. “Curralinho” has transformed and originated the Corinto city in 1920 decade. The place received a huge migratory flow associated with the new opportunities that appeared. However, the challenges in the expansion of the rails towards Bahia were varied: workers did not receive wages, primary supplies were precarious, the population were affected by epidemics. Over time, the railway helped shape Corinto society and is still an important reference in the city, even after the dismantling of the railway project.

KEYWORDS: Corinto. Railway. Brazilian “sertão”. History.

RESUMO

En este trabajo, se analizan los impactos del proyecto ferroviario en la región del Medio Río das Velhas, sobre todo en el municipio de Corinto, Minas Gerais. Las fuentes son principalmente periódicos, revistas y libros memorialistas. La región fue ocupada para producción pecuaria en el siglo XVII, abasteció a núcleos de explotación aurífera de Minas Gerais en el siglo siguiente, pero permaneció estancada a lo largo del siglo XIX. Todo cambió a principios del siglo XX, con la llegada del Estrada de Ferro Central do Brasil (EFCB) al pueblo de Curralinho. Un importante complejo ferroviario fue construido en el pueblo, con ramales en dirección a Pirapora, Diamantina y Montes Claros, esta última ciudad que más tarde fue

conectada a la malla del noreste. Currallinho fue profundamente transformada y originó el municipio de Corinto, en la década de 1920. El local recibió gran flujo migratorio asociado a la búsqueda de las nuevas oportunidades que se presentaban. Sin embargo, los desafíos en la expansión de los caminos hacia Bahía fueron variados: trabajadores no recibían salarios, el abastecimiento de primera necesidad era precario, epidemias acometieron a la población. A lo largo del tiempo, el ferrocarril ayudó a moldear la sociedad de Corinto y aún es una referencia importante en la ciudad, incluso después del desmantelamiento del proyecto ferroviario.

PALABRAS-CLAVE: Corinto. Ferrocarriles. Interior. Historia.

O MUNICÍPIO DE CORINTO ESTÁ localizado no Médio Vale do Rio das Velhas, em Minas Gerais. Em período significativo do século XX, o local foi um dos mais importantes entroncamentos ferroviários do interior brasileiro. Ocupada para fins de produção pecuarista desde o século XVII (CARVALHO, 1953, p. 64-65), a região sofreu profundas transformações com a chegada dos trilhos da Estrada de Ferro Central do Brasil (EFCB). Locomotivas, vagões e marias-fumaças passaram a coexistir com o gado, tradicional baluarte da economia local, em um processo de modernização inédito na porção norte de Minas Gerais. A análise do contexto anterior à chegada da ferrovia ao antigo arraial de Currallinho, povoação que mais tarde originou a cidade de Corinto, dimensiona o quanto as mudanças impactaram no modo de vida da população regional.

A “Revista do Arquivo Público Mineiro” (RAPM), em edição do primeiro semestre de 1900, apresentou um panorama genérico da geografia, sociedade e economia do Médio Vale do Rio das Velhas, na passagem do século XIX para o século XX. Naquela época, Currallinho fazia parte do distrito do Pilar que, por sua vez, era um dos 13 distritos que compunham o Município de Curvelo. O distrito do Pilar abrangia uma ampla área e divisava com os distritos de Morro da Garça (sul), Andrequicé (oeste), Papagaio (leste) e Jequitaiá (nordeste), além de possuir áreas fronteiriças com a freguesia de Piçarrão (Senhora da Glória). O povoado do Pilar, então sede do distrito de mesmo nome, contava somente com uma casa e uma igreja em ruínas. Os 2500 habitantes do distrito dedicavam-se à agricultura e pecuária. Em anos de muita chuva, essa população era acometida por “febres intermitentes”, que grassavam nas margens do rio Bicudo e rio das Velhas. Até então, grande parte das terras da região era ocupada por matas virgens e capoeiras.

Além de gado *vacum*, cavalar e muar, cujo contingente foi estimado em 5000 cabeças, o distrito do Pilar produzia milho, feijão, arroz, cana, algodão e mandioca. Havia também engenhos de açúcar, aguardente e rapadura, alguns curtumes e fábricas de queijos. A maior parte do gado seguia para o sul de Minas Gerais e o excedente da

produção alimentícia era vendido nos mercados de Diamantina e Curvelo. Entretanto, esse “movimento mercantil” tinha escala diminuta, fator que provavelmente explicava a ausência de comerciantes estrangeiros e oficinas de artes no local. Mesmo com a limitação econômica da região, a RAPM indica que no final do século XIX ocorria um fluxo migratório de moradores de distritos próximos em direção ao distrito do Pilar, o que poderia dar “lugar ao estabelecimento de novas fazendas que prometem muito prosperar” (RAPM, 1900, p. 140-144).

No geral, os hábitos e o modo de vida dos moradores do distrito do Pilar foram representados em termos que contrastavam com o que se esperava de um modelo idealizado de “civilização”. Segundo o texto publicado na RAPM, naquela terra remota e subaproveitada, o gado era criado de forma arcaica e nas plantações as únicas ferramentas empregadas eram machado, foice e enxada. Sem técnicas aperfeiçoadas nem projetos “para substituir a antiga rotina”, as práticas de agricultura e pecuária permaneciam estanques e não se desenvolviam, características que também se aplicavam aos habitantes “pouco industriais” que ocupavam o local.

Essa descrição desabonadora da realidade social, econômica e cultural da população do distrito do Pilar tinha como pano de fundo, por um lado, uma visão negativa do enorme contingente de brasileiros descendentes de processos de mestiçagens biológicas e, por outro, uma expectativa favorável à imigração europeia, projeto político com o qual se esperava “branquear” a população brasileira e acelerar o seu progresso. Ainda que alguns autores no final do século XIX e nas primeiras décadas do século XX tenham defendido a mestiçagem como elemento positivo no transcorrer da história do Brasil e de países vizinhos, grande parcela dos intelectuais do período adotou posicionamento oposto e atribuiu a culpa dos problemas que acometiam as conturbadas repúblicas sul-americanas à “influência social desastrosa dos mestiços” (RODRIGUES, 2008, p. 1151-1181).¹ Estigmatizados como doentes, preguiçosos, iletrados, inferiores racialmente e com tendências criminosas, homens e mulheres dos sertões, negros e mestiços não receberam a mesma atenção e investimento que os governos do Segundo Reinado e da República destinaram aos imigrantes europeus (SEYFERTH, 1996, p. 41-58).

A ressonância dessa visão é patente no artigo publicado em 1900, na RAPM: “Há no distrito um lugarejo insignificante, com uma capela dedicada a S. Sebastião, sob a denominação de Curralinho de Dentro, sendo seus habitantes ociosos e dados a práticas de crimes e imoralidades” (RAPM, 1900, p. 144). Ao apresentar os habitantes do Distrito

¹ Texto originalmente publicado em 1899, nos *Archives d'Anthropologie Criminelle*, V. 14, nº. 83.

do Pilar e do povoado do Curralinho em tintas carregadas, o autor do texto, que não é assinado, somente replicou um posicionamento recorrente na sua época, que explicava as diferenças de desenvolvimento econômico e técnico, destacados na comparação entre povos e lugares distintos, como efeitos da hierarquia que pretensamente existiria entre as “raças humanas”.

Em poucos anos, o quadro registrado na RAPM de 1900 sofreria uma mudança notável. O povoado do Pilar perdeu cada vez mais importância, ao passo que Curralinho, outrora “lugarejo insignificante”, foi elevado a sede de distrito em 1911² e tornou-se um dos mais importantes polos de irradiação dos trilhos da Estrada de Ferro Central do Brasil (EFCB).

A FERROVIA EM CORINTO: ENTRE ATRASO E PROGRESSO

Como tantas outras questões de interesse nacional, o transporte ferroviário no Brasil se atrelou às contingências dos diferentes períodos em que esteve em voga. Isso significa que, por conta de sucessivas mudanças políticas, econômicas e técnicas, trilhos e trens vêm desempenhando os mais díspares papéis desde a década de 1830, quando se decidiu pela construção das primeiras linhas férreas no país.

Sobretudo a partir de meados do século XIX, as ferrovias foram consideradas o modo mais eficiente para integrar o Brasil. Ao analisar o assunto, Pablo Luiz de Oliveira Lima afirma que a “consolidação de rotas de comunicação e comércio entre o interior e o litoral, mais dinâmicas e eficientes, transportariam os valores da civilização presentes na Corte para os sertões mais remotos do império” (LIMA, 2009, p. 16). Ainda segundo o autor, em textos de muitos políticos e membros da elite,

destaca-se uma crença no cientificismo e no evolucionismo, que alcançou o Brasil ao longo do século XIX, compondo uma tensão entre as noções de “atraso e progresso”. Estas construções ideológicas foram cruciais para dar forma política à defesa do desenvolvimento dos meios de transporte terrestres como algo necessário à modernização nacional. Neste sentido, a ferrovia teria um papel especial utilizado pelos produtores do discurso — portanto, da memória — oficial e das políticas de integração territorial do Estado Imperial. O trem ocupou lugar de destaque nos projetos de construção de uma nação moderna no Brasil (LIMA, 2009, p. 21).

Em Minas Gerais, muitos projetos consideravam a necessidade de integrar ferrovias e hidrovias, como forma de promover os ideais de civilização e progresso

² *Lei nº 556, de 30 de agosto de 1911*, Minas Gerais. Dispõe sobre a divisão administrativa do estado e contém outras disposições. Disponível em: <https://www.almg.gov.br/consulte/legislacao/completa/completa-nova-min.html?tipo=LEI&num=556&ano=1911>. Acesso: 10.dez.2018.

abraçados pelo governo imperial. O engenheiro Henrique Gerber, em obra inicialmente publicada em 1863, dissertou acerca das futuras ligações do rio São Francisco com a Estrada de Ferro D. Pedro II (que mais tarde seria renomeada como Estrada de Ferro Central do Brasil) e com a Estrada de Ferro da Bahia ao São Francisco (cujo ponto final, após a conclusão, ficava em Juazeiro). A concretização do plano faria surgir “uma grandiosa linha de comunicações que, cortando pelo coração de Minas, constituiria a artéria principal no sistema de viação dessa província” (GERBER, 2013, p. 127-128). Portanto, décadas antes da efetiva chegada da ferrovia ao norte de Minas Gerais, já se antevia que, mais cedo ou mais tarde, as obras sairiam do papel e o sertão mineiro seria cortado por trilhos.

A inauguração da estação ferroviária do antigo povoado de Curralinho, em 20 de março de 1906, é um marco importante no processo de capilarização da EFCB. A região em que Curralinho se localizava era considerada estratégica. Estava às portas do rio São Francisco e relativamente próxima de Diamantina e Montes Claros, cidades então muito importantes, mas de difícil acesso a partir de Belo Horizonte.

O avanço da malha ferroviária gerava expectativa nas populações dos Gerais. O início das obras da estrada de ferro para Diamantina foi saudado em artigo no “Correio da Manhã”, em 17 de março de 1909. De acordo com o jornal, Diamantina era o maior centro comercial do norte mineiro e poderia se tornar capital estadual caso a região se desmembrasse de Minas Gerais. “Sua população se acha agitada com a nova construção do ramal férreo que ligará essa cidade a Curralinho (uma das estações da EFC do Brasil), seu entusiasmo é grande”, diz um trecho do artigo, que, em seguida, elenca a abundância em gêneros alimentícios produzidos na região, produção que se tornaria ainda maior com a possibilidade de ser escoada agilmente pelos trens. Até aquele momento, o excedente de Diamantina era exportado “em lombo de animais à Estação de Curralinho, que dista 22 léguas da cidade, para onde remete continuamente tropas carregadas de toucinho, feijão etc.”. Além disso, embarcavam nas estações de Curralinho e Curvelo mais passageiros “procedentes de Diamantina do que de outras partes”. “O Correio da Manhã” apresenta o povoado de Curralinho, em 1909, como uma “povoação florescente e que já oferece grande conforto a seus hóspedes [...] Aí encontram-se diversos hotéis, havendo mesmo um em frente à estação, onde, enquanto se almoça e descansa, é preparada a condução para a viagem a cavalo”.³

A descrição contrasta totalmente com os já referidos termos publicados na RAPM, nove anos antes, o que demonstra a rapidez de transformação do arraial de Curralinho.

³ “Correio da Manhã”, Rio de Janeiro, 27/3/1909, p. 4.

A localidade se tornara um entreposto comercial agitado, destino de tropas que para lá transportavam a produção de diversas plagas do norte e nordeste de Minas Gerais. Na volta para casa, os animais eram abastecidos com produtos que chegavam a Currálinho através das máquinas da EFCB. Naquele contexto, trens e mulas coexistiam e se complementavam. “Na estrada de rodagem, margeando o caminho de ferro, passava uma tropa carregada de fardos de algodão e que vinha do centro do sertão”, relatou o jornal “A Notícia”, em 10 de junho de 1910. O periódico acrescentou que Currálinho continuava a ser um importante centro de criação e escoamento de gado, o que demonstra que elementos da economia pré-EFCB mantiveram-se importantes na dinâmica regional, mesmo após tantas transformações. A reportagem também traz um esboço pitoresco dos habitantes do arraial: “Quando chegamos à estação, esta regurgitava de sertanejos, com os seus trajes característicos locais. São muito curiosos e ao mesmo tempo esquivos e acanhados, imprestáveis para fornecer qualquer informação. Em esperteza, porém, ninguém os ganha”.⁴

A comunidade de gente curiosa, acanhada e esperta tornou-se ainda mais relevante após a construção do Ramal de Diamantina, uma das três linhas que partiam de Currálinho/Corinto. O Ramal de Diamantina, inicialmente sob controle da Estrada de Ferro Vitória a Minas (EFVM),⁵ foi inaugurado sob a esperança de impulsionar o desenvolvimento regional (GOODWIN JUNIOR, 2007, p. 205-211). O jornal “A Época”, em 3 de maio de 1914, confirmou os registros do “Correio da Manhã” de cinco anos antes, ao caracterizar Currálinho como um “próspero e florescente distrito”, localizado em “zona fértil, ubérrima, com grandes fazendas de criação, rica de minerais”. Os trilhos para Diamantina, de acordo com “A Época”, tirariam a região do isolamento.

Se a legendária “Capital do Norte”, a “Athenas de Minas”, como lhe chamam os poetas mineiros, já era uma cidade culta, progressista e industrial, isolada, como se achava dos grandes centros de civilização, agora, com sua tão desejada via férrea, que lhe proporcionará meios rápidos e fáceis de transporte, o seu progresso terá grandes surtos.⁶

⁴ “A Notícia”, Rio de Janeiro, 10/6/1910, p. 3.

⁵ O Ramal de Diamantina, também chamado de “ramal da EFVM” ou “Linha de Currálinho”, foi construído entre 1909 e 1914. De acordo com Coelho e Setti, o “ramal dispunha de locomotivas e material rodante próprio, tendo sua construção absorvido ainda mais os modestos recursos financeiros para construção, operação e manutenção da EFVM”. Aquela linha tornou-se rapidamente deficitária, fato que levou a diretoria da EFVM a entregar sua administração à EFCB, no início da década de 1920 (COELHO & SETTI, 2000, p. 20-21).

⁶ “A Época”, Rio de Janeiro, 3/5/1914, p. 5.

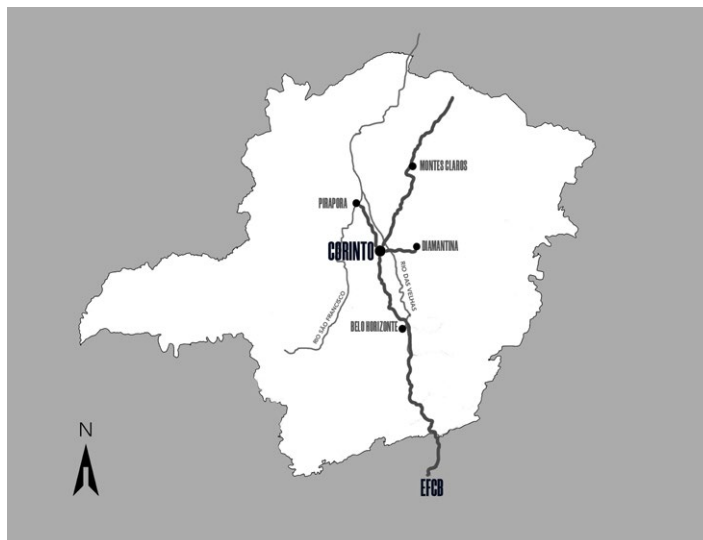


Figura 1: Entroncamento ferroviário de Corinto e seu posicionamento estratégico em Minas Gerais.

Fonte: Os Autores, 2018.

Todo o processo de mudança ocorrido em Currallinho depois da chegada dos trilhos desembocou no movimento para sua emancipação. A partir de 1923, com território desmembrado dos municípios de Curvelo e Diamantina, o novo município começou a ganhar feições autônomas, sendo agora chamado de Corinto.⁷ Nas décadas posteriores, em decorrência do seu papel como entroncamento ferroviário, Corinto tornou-se também centro de manutenção de trens. À nova cidade afluíram milhares de trabalhadores, muitos dos quais dedicados à administração e à conservação do seu complexo ferroviário. Além dos profissionais especializados da EFCB, Corinto recebeu enormes contingentes de pessoas, originários de todas as regiões do país, que se dedicavam ao comércio e/ou buscavam novas possibilidades de vida.

Ao tratar das transformações ocorridas em Currallinho, após a chegada da EFCB, o engenheiro Victor Figueira de Freitas apontou que aquela “porta barulhenta do sertão mineiro” também sofreu efeitos negativos do afluxo humano. Segundo suas memórias, por um bom tempo o local foi marcado por episódios de violência e turbulências sociais (FREITAS, 1969, p. 155-161). Essa visão é corroborada por um telegrama encaminhado pelo agente de estação de Currallinho à administração da EFCB e publicado pelo “Correio da Manhã”, em 27 de julho de 1908:

⁷ Para detalhes da emancipação de Corinto e da circunscrição de sua sede municipal, feita a partir da divisão da Fazenda Capão do Rocha pelo coronel Ricardo Gregório de Souza, consultar o trabalho de João Cirino de Paiva (PAIVA, 2006, p. 33-40 e 51-57).

Rogo-vos com a devida vênia ainda uma vez intercedais junto à polícia do município ao Estado, afim de não somente dar-me repouso e aos que comigo servem, como também poupar-nos o desgosto de cometer algum assassinato, tal o iminente perigo que nos depara com os grupos de gatunos que continuam na execranda faina de arrombar e roubar casas.⁸

A influência da EFCB em Curralinho/Corinto não ficou restrita à administração dos trilhos. Pela rede telegráfica da empresa chegavam informações sobre acidentes com trens, pedidos de manutenção de linhas e locomotivas, alertas de desastres naturais e solicitações para deslocamento de trabalhadores. A estação ferroviária recebeu iluminação elétrica precocemente, em setembro de 1917,⁹ inovação técnica então restrita a poucos centros urbanos no Brasil.

Aos poucos, o velho arraial de Curralinho sincronizou-se com a rotina da EFCB e acabou absorvido em um projeto urbano, elaborado pelo engenheiro Luiz Porto Maia. Com traçado retilíneo e preocupações sanitaristas, a cidade de Corinto tornou-se mais um exemplo de centro urbano planejado, tributário de ideais republicanos e positivistas, inspirado nos moldes de Belo Horizonte. Ainda que o projeto inicial não tenha sido totalmente executado, sua lógica de organização permanece presente em diversos aspectos da paisagem urbana corintiana até hoje.

OS DESAFIOS NA INSTALAÇÃO DA FERROVIA

A construção dos ramais interligando Curralinho/Corinto a Pirapora, Montes Claros e Diamantina, iniciados ainda na década de 1900, motivou debates que envolveram políticos, cientistas e intelectuais brasileiros. O avanço dos trilhos em direção ao rio São Francisco e ao norte/nordeste de Minas Gerais era considerado crucial para o esforço de integrar o território nacional. A conexão entre ferrovia e hidrovia, projetada desde o século XIX, possibilitaria o encurtamento de distâncias e a difusão de progresso econômico. Como já visto, no início do século XX, o transporte sobre trilhos era um dos maiores vetores do ideal de “civilização” aos moldes europeus. No caso brasileiro, esse processo era impulsionado a partir do Sudeste e tinha no seu bojo a pretensão de atingir os rincões setentrionais do país. Entretanto, os desafios de expansão da malha ferroviária se tornaram cada vez mais evidentes depois de inaugurada a Estação de Curralinho, em 1906.

A imprensa do período registrou os percalços da empreitada, dentre os quais a questão sanitária. Em edição de 27 de janeiro de 1907, a “Gazeta de Notícias”

⁸ “Correio da Manhã”, Rio de Janeiro, 27/7/1908, p. 5.

⁹ “A Noite”, Rio de Janeiro, 9/9/1917, p. 9.

informou que a direção da EFCB adotaria diversas medidas para combater “as condições de insalubridade em que se acha a zona dos trabalhos em construção, no trecho compreendido entre Contria e o rio Bicudo”. A situação era tão grave, que se pretendia “acelerar o assentamento dos trilhos de modo a facilitar o transporte dos empregados doentes”. Previa-se também a criação de uma enfermaria para atender até dez pacientes.¹⁰ Caracterizada por parte da imprensa como uma “febre de caráter palustre”, a doença, provavelmente malária, tornou-se cada vez mais mencionada nos relatos de desenvolvimento da obra. A “Gazeta de Notícias” afirmou, em 13 de abril de 1907, que era “regular” o estado de saúde dos engenheiros e trabalhadores na região do rio Bicudo. Naquela altura, a seção de construção responsável pelo avanço da malha em direção a Pirapora estava sediada em Curralinho, sob direção do engenheiro Sinval de Sá e Silva.¹¹ Semanas mais tarde, o mesmo jornal noticiou a inauguração da ponte provisória sobre o rio Bicudo.¹² Entretanto, os desafios não cessaram. (Figura 2)

No final de 1907, a estação mais avançada rumo ao norte era Contria. Situada a poucos quilômetros de Curralinho, Contria estava “em pleno sertão: [na] zona dos “gerais” ou o “sertão bravo” [...] em um chapadão que se estende a perder de vista”, de acordo com a Gazeta de Notícias. O jornal expôs um panorama que representava a realidade de muitas povoações que cresciam no entorno das estações recém-inauguradas no norte de Minas de Gerais, ambiente que começava a atrair expedições médicas com o objetivo de combater as epidemias que flagelavam a população local e colocavam em risco o prolongamento da ferrovia:

A estação, apesar do seu pouco movimento, já não dá prejuízo à Central. O número de casas é ainda muito pequeno. Um pequeno hotel, um armazém e meia dúzia de palhoças. Do outro lado fica a casa feita para hospital pela comissão médica, com as janelas cobertas de telas de arame. O médicos residem em um vagão da estrada. Aí têm sua cozinha, dormitório, sala de jantar e gabinete de bacteriologia, que serve também de biblioteca.¹³

O combate às epidemias que acometiam os trabalhadores da EFCB, na região entre o rio das Velhas e o rio São Francisco, teve o efeito não planejado de contribuir para o desenvolvimento da ciência brasileira. As ações dos médicos Carlos Chagas e Belizário Penna, entre 1907 e 1908, melhoraram as condições locais de salubridade e possibilitaram

¹⁰ “Gazeta de Notícias”, Rio de Janeiro, 25/1/1907, p. 4.

¹¹ “Gazeta de Notícias”, Rio de Janeiro, 13/4/1907, p. 3.

¹² “Gazeta de Notícias”, Rio de Janeiro, 1/5/1907, p. 4.

¹³ “Gazeta de Notícias”, Rio de Janeiro, 10/10/1907, p. 1.



Figura 2: Trabalhadores constroem a ponte sobre o Rio Bicudo, provavelmente em 1907. Fonte: FIGUEIRA, p. 788, 1908.

a continuidade das obras ferroviárias. Mas a região se notabilizou nos meios científicos porque nela foi descoberta o *Trypanosoma cruzi* e a doença que ficou conhecida como “mal de Chagas”. Isso contribuiu para aumentar o apelo pelo saneamento no interior brasileiro. Simone Petraglia Kropf sugere que o debate público em torno das descobertas de Carlos Chagas ajudou a demonstrar “os desafios para a modernização do Brasil, que, ao mesmo tempo que exibia com orgulho sua capital ‘civilizada’ no litoral, era um país essencialmente rural, com vastas regiões de seu território inexploradas, e que pelas próprias necessidades da modernização precisavam ser integradas e povoadas” (KROPF, 2010, p. 63-68).

Outros problemas surgiram durante o prolongamento das linhas férreas. Uma grave denúncia no jornal *A Época* dava conta de que os trabalhadores envolvidos na construção do ramal para Montes Claros (que mais tarde se tornaria a Linha de Centro da EFCB) tinham quase um ano de salários atrasados, em 1913. Os mais de quinhentos operários estavam “na mais desoladora miséria”, sujeitos ainda aos preços abusivos cobrados nos armazéns de mantimentos, sob controle dos empreiteiros da obra. Alguns operários sediados em Curalinho telegrafaram ao Rio de Janeiro, reclamando dos atrasos, mas de nada adiantou. “Como era natural que acontecesse”, prossegue “*A Época*”, “o pessoal, morrendo de fome, abandonou o trabalho e enviou uma comissão de

vários companheiros, para reclamar da firma Jansson & Thaumaturgo”, contratada pela EFCB. A comissão dirigiu-se ao Rio de Janeiro, onde buscou o auxílio do então diretor da Central do Brasil, Paulo de Frontin, sem, entretanto, ser atendida.¹⁴

A situação não se resolveu nos meses seguintes. Em fevereiro de 1914, “A Época” lançou um pesado ataque a Paulo de Frontin, responsabilizando-o por diversos problemas administrativos, técnicos e financeiros na EFCB. O jornal também atribuiu ao diretor da Central do Brasil os constantes atrasos de salários dos operários. Mais uma vez, o exemplo eram os quinhentos trabalhadores de Curralinho que, àquela altura, estavam há treze meses sem receber, “vendo-se reduzidos, para não morrer de fome, a socorrer-se da caridade pública”. Novamente, os operários elegeram uma comissão que se encaminhou ao Rio de Janeiro. Segundo declarações dos trabalhadores, a firma contratada para tocar as obras também tinha quantias a receber da EFCB e nada podia fazer para minorar a situação. Os termos utilizados por “A Época” são um tanto ou quanto sensacionalistas, mas dão uma ideia aproximada do drama enfrentado pelos trabalhadores:

Em consequência desse estado de coisas, os operários, como dissemos, têm-se visto obrigados a mendigar alimentos e a dormir ao relento, por absoluta falta de dinheiro com que ocorram a sua subsistência e ao custeio dos aluguéis de casa. Não podendo suportar por mais tempo tais torturas, os operários do ramal de Curralinho entenderam-se com o dr. Irineu Machado, pedindo-lhe aceitar o patrocínio da sua causa, no que foram satisfeitos.¹⁵

Aparentemente, o caso não teve desfecho favorável aos trabalhadores. Em 30 de novembro de 1914, portanto, dez meses depois da segunda denúncia, outra reportagem crítica à administração da EFCB foi publicada por “A Época”. Dessa vez, o tom era de zombaria, informando haver “no estado de Minas um lugar onde se tem a vantagem de viver sem dinheiro: o trecho da Central do Brasil que vai de Curralinho a Montes Claros”. Os trabalhadores seguiam com salários atrasados, em dificuldade para sobreviver.¹⁶

O conjunto de eventos chama atenção pela precoce articulação dos trabalhadores do setor ferroviário de Curralinho/Corinto, dispostos a denunciar na imprensa da capital federal as péssimas condições de trabalho que enfrentavam na construção dos ramais sertanejos. O descontentamento os levou a se organizarem para defender os seus interesses, numa época em que os direitos trabalhistas não estavam ainda inscritos no ordenamento jurídico brasileiro.

¹⁴ “A Época”, Rio de Janeiro, 6/12/1913, p. 2.

¹⁵ “A Época”, Rio de Janeiro, 3/2/1914, p. 3.

¹⁶ “A Época”, Rio de Janeiro, 30/11/1914, p. 2.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O fluxo migratório que afluiu a Corinto no século XX e as consequentes transformações na sua paisagem não podem ser desatrelados do projeto de nação brasileira em voga desde o século XIX, um projeto que pretendia interligar localidades e regiões através do transporte e do comércio, interiorizando o desenvolvimento e integrando vastas áreas do sertão, através da capilarização dos sistemas viários e do assentamento de populações. Ao promover a reconfiguração da economia e da demografia, o projeto nacional acabou por impactar diretamente nas dinâmicas internas do Médio Vale do Rio das Velhas, microrregião na qual se localiza Corinto. Esse espaço já havia passado por transformações antes de a ferrovia atingi-lo e produzia parte do gado que, desde o início do século XVIII, abastecia as regiões auríferas de Minas Gerais. No século XX, Corinto se transformou em um grande entroncamento ferroviário, que serviu de ligação entre áreas remotas dos sertões brasileiros e o Sudeste do país.

Atualmente, grande parte dos bens ferroviários localizados no município de Corinto encontra-se sem destinação e, em muitos casos, em ruínas. Essa situação contrasta com a efervescência do entroncamento ferroviário de Corinto, na maior parte do século XX. Naqueles tempos, no mesmo local onde hoje se enxergam apenas abandono e degradação, florescia um dos mais importantes centros de transporte de pessoas e cargas do interior brasileiro. Corinto era então um canal estratégico para os incessantes fluxos migratórios ocorridos entre os anos 1910 e 1970, fluxos estes que transformaram as feições demográficas, culturais e econômicas brasileiras.

Em nível regional, essas mudanças propiciaram integração dos habitantes de Corinto aos grandes centros urbanos brasileiros e a melhoria das condições sanitárias. No entanto, o processo foi também cercado de percalços e episódios de desrespeito a direitos, sobretudo para os trabalhadores que se envolveram diretamente na construção das linhas férreas.

Este trabalho ainda está em fase inicial de pesquisas. A longo prazo, pretende-se aprofundar o estudo acerca da presença da ferrovia em Corinto, contribuindo, assim, para contextualizar a história regional com os processos relacionados ao projeto ferroviário brasileiro.

REFERÊNCIAS

- CARVALHO, D. de. *Estudos e depoimentos*. Rio de Janeiro: José Olympio, 1953.
- COELHO, E. J. de J.; SETTI, J. B. A E.F. *Vitória a Minas e suas locomotivas desde 1904*. V. 1: A história e as locomotivas a vapor. Rio de Janeiro: Sociedade de Pesquisa para Memória do Trem, 2000.
- FIGUEIRA, M. F. *Memoria historica da Estrada de Ferro Central do Brazil*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1908.
- FREITAS, V. F. *Evocações históricas*. Belo Horizonte: [s. n.], 1969.
- GERBER, H. *Noções geográficas e administrativas da Província de Minas Gerais*. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro, 2013.
- GOODWIN JUNIOR, J. W. *Cidades de papel: imprensa, progresso e tradição*. Diamantina e Juiz de Fora, MG (1884-1914). Tese (Doutorado) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2007.
- KROPF, S. P. *A descoberta da doença dos sertões: ciência e saúde nos trópicos brasileiros no início do século XX*. In: HEIZER, Al.; VIDEIRA, A. A. P. *Ciência, civilização e república nos trópicos*. Rio de Janeiro: Mauad X: Faperj, 2010. p. 57-79.
- LIMA, P. L. de O. *Ferrovia, sociedade e cultura: 1850-1930*. Belo Horizonte: Argvmentvm, 2009.
- MINAS GERAIS. *Lei nº 556, de 30 de agosto de 1911*. Dispõe sobre a divisão administrativa do estado e contém outras disposições. Disponível em: <https://www.almg.gov.br/consulte/legislacao/completa/completa-nova-min.html?tipo=LEI&num=556&ano=1911>. Acesso: 10.dez.2018.
- PAIVA, J. C. de. *Crônicas – história de Corinto: o projeto Cristo Rei*. Belo Horizonte: Editora Gráfica Literatura, 2006.
- REVISTA DO ARQUIVO PÚBLICO MINEIRO. Belo Horizonte: Imprensa Oficial de Minas Gerais, ano 5, 1900.
- RODRIGUES, N. Mestiçagem, degenerescência e crime. *História, Ciências, Saúde – Manguinhos*, V. 15, nº. 4, p. 1151-1181, 2008.
- SEYFERTH, G. *Construindo a nação: hierarquias raciais e o papel do racismo na política de imigração e colonização*. In: MAIO, M. C.; SANTOS, R. V. (Org.). *Raça, ciência e sociedade*. Rio de Janeiro: Fiocruz: CCBB, 1996. p. 41-58.