

FOLHA DE ROSTO

TÍTULO DO TRABALHO:

O Silvo do Progresso e o Cincerro da Tradição: desenvolvimento econômico e identidade cultural na imprensa diamantinense no início do século XX.

AUTOR:

James William Goodwin Junior, Doutor em História Social, CEFET-MG.

RESUMO:

Este trabalho parte da locomotiva como ícone do progresso tecnológico no final do século XIX e início do século XX, e sua importância para Minas Gerais. Aborda como a imprensa diamantinense acompanhou os esforços para construir a ligação ferroviária da região, as expectativas geradas pela chegada do trem de ferro, os impactos no desenvolvimento da cidade e sua relação com a identidade regional. Apresenta algumas considerações sobre a compreensão regional do conceito de progresso e a pertinência de sua discussão, bem como da possibilidade de trabalhar a memória ferroviária na cidade e na região, numa perspectiva histórica e turismológica.

PALAVRAS-CHAVE:

Ferrovia; Imprensa; Progresso; Tradição; Diamantina.

ÁREA TEMÁTICA:

1. História Econômica e Demografia Histórica

ABSTRACT:

This work takes the locomotive as icon for the technological progress between the end of the 19th and the beginning of the 20th centuries, and its importance for Minas Gerais. It approaches how the Diamantina press followed the efforts to build a railroad link for the region, the expectations generated by the arrival of the train, its impacts on the city's development and its relation to regional identity. It presents some considerations about regional comprehension of the concept of progress and the significance of its discussion, as well as the possibility of working railroad memories in the city and the region, in a historical and tourismological approach.

KEY-WORDS:

Railroad; Press; Progress; Tradition; Diamantina.

O Silvo do Progresso e o Cincerro da Tradição: desenvolvimento econômico e identidade cultural na imprensa diamantinense no início do século XX.

James William Goodwin Junior

Introdução

O presente trabalho retoma parte da pesquisa realizada para minha tese de doutoramento em História Social, aprofundando a reflexão a respeito do impacto de novas tecnologias sobre a percepção do espaço urbano e a identidade cultural de uma região. Especificamente, aborda a maneira como a imprensa diamantinense reagiu à expectativa da ligação ferroviária da cidade com outras regiões do estado, na virada do século XIX para o XX (a linha foi completada em 1914).

A partida será dada com uma breve introdução sobre o lugar da ferrovia e da locomotiva no imaginário referente ao progresso no período, com ênfase sobre Minas Gerais. No caminho, serão abordados textos de jornais de Diamantina que tratam da chegada da locomotiva àquela região. E a partir daí, novos rumos podem se abrir à reflexão.

Optei por reproduzir largas porções, ou mesmo a íntegra, dos textos analisados. O leitor poderá ter em mãos parte da documentação analisada – que dessa forma circulará para além das fronteiras locais – e poderá contrapor sua leitura àquela apresentada ao longo da argumentação. Se isto resultar num aparente excesso de transcrições, defendo-me invocando as palavras de Francisco Foot Hardman, na abertura de sua clássica obra, a qual aborda outras construções da modernidade no Brasil:

Tenho consciência do relativo excesso documental presente nos textos seguintes deste trabalho. Tentei suavizá-lo ao máximo; mas o peso das fontes persiste. Não sei se seria mesmo inevitável; confesso que deriva em grande parte de uma obsessão renitente que ainda teima em roubar-me preciosas horas de sono. Gosto de viajar por textos esquivos e documentos perdidos; quisera trazê-los todos de volta à tona de nossa desrazão. Não posso; trago pelo menos alguns, vivendo a angústia imensa pelos outros que lá quedaram, esquecidos nos tonéis de tão estranhos tempos. (HARDMAN, 2005, p. 138)

1) O Progresso em Movimento: Ferrovias

“Comigo é diferente, apenas vim // Pra ver o movimento que tem
Barulho de trem”
(*Barulho de Trem*, Milton Nascimento)¹

Já é lugar comum associar a locomotiva e as ferrovias ao novo mundo tecnológico experimentado por pessoas nos mais diferentes lugares ao longo do século XIX. Isto não significa, porém, que o clichê não seja válido; pelo

¹ As letras das canções foram copiadas do sítio oficial do cantor Milton Nascimento na internet (<http://www.miltonnascimento.com.br>), cuja sequência de abertura aborda justamente os trens, o progresso tecnológico e a mudança das paisagens mineiras.

contrário, eis um caso em que a banalização do uso se deve, justamente, à força representativa da imagem: para uma parte considerável da população mundial do período, a locomotiva era um poderoso signo do progresso, não apenas em si, mas por tudo que carregava consigo – literal e metaforicamente.

Não admira que no campo das artes, por exemplo, o conjunto ferroviário (locomotivas, estações, estradas de ferro, o ato de viajar de trem, as tabelas de horário) tenha adquirido lugar central nos enredos literários e nas artes visuais, especialmente na fotografia – prima-irmã da ferrovia como signo, metáfora e instrumento da modernização.² A locomotiva a vapor alterou a percepção de tempo e espaço, como também a relação entre esforço físico e movimento, de uma maneira poderosa para todos os que com ela mantiveram contato. Como diz Hardman, “*com as ferrovias, muito claramente, a técnica se desgarrava das formas que a produziram e assume feição sobrenatural*” (HARDMAN, p. 51).

A ferrovia, e especialmente a locomotiva, tornava-se, pois, uma imagem fantástica, encarnando várias qualidades que foram, ao longo do século, associadas ao que se convencionou chamar de progresso: o trabalho regular da máquina, ultrapassando os limites da força animal; a velocidade do deslocamento; a regularidade de funcionamento e a precisão do mecanismo; a criação de um sistema completo de vida, envolvendo práticas sociais, linguagem técnica, organização do trabalho, atividades complementares; e o impacto transformador da estrutura social onde se fazia presente o traçado dos caminhos de ferro.

Este impacto transformador, obviamente, era limitado e condicionado por diversos fatores, como o grau de industrialização, as condições de florescimento de atividades associadas, como a siderurgia; sua vinculação a outros sistemas de transporte; e o uso que se poderia fazer da própria ferrovia, para escoar produtos de exportação, para dinamizar mercados de abastecimento, para transportar mão de obra. A locomotiva, por si só, não poderia provocar uma revolução industrial.

Isto não impediu que fosse vista e descrita, em diferentes lugares e línguas, como a figura-síntese do progresso material e tecnológico. Não à toa, tanto aqueles que advogavam mudanças, quanto aqueles que procuravam resistir a elas viam a construção de estradas de ferro como um sinal de que as antigas formas de vida estavam com os dias contados.

Entre os maiores defensores e difusores de uma cultura do progresso estavam aqueles que, por força de sua condição social ou por outras possibilidades construídas ao longo da vida, tinham na cultura formal, no manejo das palavras e das letras, o instrumento com o qual construíam sua inserção social. São aqueles que, na expressão de Angel Rama, compunham uma ilha letrada num mar de iletrados (RAMA, 1994). No Brasil de fins do século XIX e início do XX, são homens, em sua maioria, bacharéis muitos deles – em Direito ou Medicina,

² Para uma introdução à relação da ferrovia com a literatura inglesa, ver LANDOW, 2012; para a literatura brasileira ver, por exemplo, a coletânea realizada por ocasião do 17º aniversário da Rede Ferroviária Federal (VELHO, 1974). Para os primórdios da atuação de fotógrafos em Minas Gerais, ver CHRISTO, 1995; para um importante fotógrafo de Diamantina, ver ALKMIM, 2005.

e cada vez mais em Engenharia; atuando em instâncias do Estado, em diferentes níveis; e também, ao mesmo tempo ou não, em instituições ligadas à área cultural, como escolas, teatro e a imprensa.

Na Europa, a imprensa havia se transformado num importante instrumento de transmissão de ideias, de defesa de modos de vida, tanto diretamente, através de editoriais e artigos de fundo, como de maneiras mais sutis, noticiando eventos e comentando situações. No Brasil, a partir principalmente da segunda metade do século XIX, a circulação de jornais tornou-se um dos critérios para definir a qualidade da vida intelectual de uma localidade. A página impressa era, assim como a locomotiva e a máquina fotográfica, demonstração e indução, sintoma e causa, da modernidade e do progresso.

Os “homens de imprensa” assumiam, assim, um papel amplo de representação da civilização moderna. A eles competia traçar os contornos do progresso: o que era e o que não, como poderia ser implementado no Brasil, qual o tipo de comportamento adequado, que hábitos precisavam ser abandonados, quem estava dentro e quem estava fora, e o que se deveria fazer a respeito. O papel era amplo, em dois sentidos – primeiro, porque duplo, já que a imprensa era ao mesmo tempo, símbolo e guardião do progresso; segundo, porque o mandato (auto)conferido às redações abarcava toda e qualquer esfera da vida, da política econômica do Estado às minúcias da vida privada. Aos homens de imprensa cabia, pois, educar a população – elites, inclusive – a viver sob os preceitos da ordem e do progresso.

Tarefa que a imprensa mineira assume com orgulho.

2) Minas Gerais e os caminhos do Progresso

“A plataforma desta estação é a vida desse meu lugar”
(*Encontros e Despedidas*, Milton Nascimento e Fernando Brant)

Ao se considerar o folclore sobre Minas Gerais consolidado ao longo do século XX, os mineiros desenvolveram uma ampla e íntima relação com o trem. Todavia, um exame mais acurado da história ferroviária mostra que as coisas não foram tão simples, nem a ferrovia se fez presente em todo o território mineiro.

Embora a implantação da ferrovia no Brasil não seja tardia, quando comparada a outras regiões da América (a primeira linha foi construída em 1854), apenas em 1869 foi inaugurada a estação de Chiador, a primeira em território mineiro da Estrada de Ferro D. Pedro II. Poucos anos depois, em 1876, o primeiro ramal ferroviário chegava a Juiz de Fora, principal cidade da mais dinâmica região da província. Em pouco tempo, o novo modo de transporte alavancou ainda mais a cafeicultura na Zona da Mata, favorecendo também outras atividades econômicas que ali existiam, ou que passaram a existir a partir da ligação ferroviária com a capital do país. A ferrovia assegurava o transporte de quantidades maiores de produtos e pessoas, num tempo menor, com menos imprevistos – embora a ocorrência de acidentes não fosse algo incomum.

As elites letradas de Juiz de Fora, e com visível intensidade, os homens de imprensa, transformaram o discurso sobre o progresso numa apologia ao desenvolvimento econômico – e também moral, social, intelectual. E também ali, como em outros lugares, um dos sinais mais concretos da força do progresso era a ferrovia:

O homem é o progresso e o progresso nasce do homem.

O progresso, com certeza e sem questão, é o motor mágico e poderoso, que desde os tempos primários, encarnado na humanidade empreendedora tem operado de século para século as mais espantosas e gigantescas maravilhas, tocando a maior perfectibilidade até o nosso século, a ponto de fazer surgir de pequeníssimos lugares, grandes vilas; destas, opulentas e importantes cidades; e de seus habitantes, numerosas famílias, que espalhadas convenientemente sobre a face do globo, formam presentemente vastos impérios e magníficos reinos. [...]

Ao vermos os robustos braços dos operários infatigáveis do trabalho desenrolarem os pesados trilhos de ferro, através de elevadas montanhas, de extensas e frondosas matas e verdejantes campinas, que se perdem ao longe, fazendo com que a locomotiva vença em pouco tempo as maiores distâncias, soltando de quando em quando esse estridente silvo do progresso, que tanto nos entusiasma... Quem deixará de aplaudir e bater palmas ante essa invenção maravilhosa, sem que bendiga o criador de um melhoramento, quase universal, que produz tão benéficos e profícuos resultados? ... Ninguém. (*Pharol*. 21.out.1877)

A malha ferroviária era considerada essencial para romper o isolamento dos produtos juizforanos. A ferrovia foi louvada de muitas formas, até poemas foram escritos para ela, como “A mantiqueira saúda a locomotiva”, publicado no jornal *Pharol* em 17 de março de 1878. Essa euforia não era encontrada apenas nas redações de Juiz de Fora: Olympio de Araújo, correspondente de Rio Novo, ao noticiar a chegada da locomotiva àquela localidade, soltou as asas da imaginação, numa linguagem rebuscada e enfática da relação entre o trem de ferro e o novo tempo que se inaugurava:

[...] o resfolegar do pégaso do progresso nos exprimiu ainda a adesão, a simpatia e o desejo ardente á nossa causa, revelados pela vizinha e culta Juiz de Fora, que, representada pela suma de sua sociedade, nos vinha dizer: Rio Novo! desperta do sono mórbido em que te exaures e vem receber o ósculo do trabalho inteligente e profícuo, que faz a minha gloria! [...] Confraternizemo-nos e associemo-nos à laboriosa e gentil Juiz de Fora, imitando o seu raro exemplo de amar o progresso. (*Pharol*, 06.mar.1888)

Em 1884, a Zona da Mata concentrava 602 dos 1006 quilômetros da malha ferroviária mineira (BLASENHEIM, p. 89). Entretanto, investimentos pesados haviam sido feitos também em outras regiões mineiras. Na década de 1870 foram garantidas as concessões para uma estrada no Oeste mineiro, tendo São João d’El-Rey como ponto de partida; a formalização na primeira sociedade anônima em Minas Gerais deu-se em 1878, quando foi criada a Estrada de Ferro Oeste de Minas – EFOM (LIMA, p. 72).

Esta estrada foi muito importante para a expansão das fronteiras econômicas e para a integração regional de Minas Gerais. Em 1888 a EFOM inaugurou a estação de Ribeirão Vermelho, a partir da qual iniciava-se uma “seção fluvial”

da estrada, com vapores navegando o Rio Grande, interligando as terras que compunham sua bacia hidrográfica à rede ferroviária.³

O advento da República, como apontou John Wirth, fez da ferrovia o instrumento que realizaria a plena integração e o pleno desenvolvimento de Minas Gerais.

De fato, a experiência republicana em Minas foi baseada na integração através de ferrovias. Desdobrando-se aos pontos cardinais, as linhas novas e projetadas supostamente valorizariam a terra, atrairiam os imigrantes, estimulariam as economias locais e acelerariam a produção de bens; em suma, uma repetição da bem-sucedida história norte-americana, agora esperançosamente facilitadas pelas novas instituições federais. (WIRTH, p. 105)⁴

A construção da nova capital, a Cidade de Minas, no lugar do Arraial do Belo Horizonte, tornou ainda mais premente a expansão da rede ferroviária na região central do Estado.

A imagem-símbolo do século XIX, a locomotiva, representa a mobilidade, a circulação, a chegada da “civilização”, a viabilidade mesma do empreendimento de se construir uma capital a 600km do Rio, em pleno sertão das Minas Gerais [...]. (SALGUEIRO, p. 122)

Todo esse movimento de expansão ferroviária despertou esperanças nas cidades localizadas mais ao norte mineiro, que há muito se ressentiam de uma melhor ligação com as regiões centrais do Estado e com o litoral.

3) Diamantina: a ferrovia como antídoto ao atraso

“Todos os dias, toda manhã // Sorriso aberto e roupa nova
Passarim preto de terno branco // Pinduca vai esperar o trem”
(*Roupa Nova*, Milton Nascimento e Fernando Brant)

Desde os tempos do Arraial do Tejuco, centro do antigo Distrito Diamantino, sua ligação com outras regiões era tema central no conjunto das preocupações, quer dos administradores regionais, quer para a população local.⁵ No final do século XIX, as ligações entre Diamantina e arredores, e entre estradas, comércio e desenvolvimento, apareceram com muita clareza e urgência na longa campanha que se fez pela construção de um ramal ferroviário que conectasse a região à malha ferroviária estadual e nacional.

Nos últimos anos do Império ocorreu uma negociação para a concessão, a uma firma europeia, da construção de um ramal ferroviário, o qual partiria de

³ Para uma análise dessa “seção fluvial”, e da navegação como sistema de transporte no Sul e Oeste mineiros, ver MARTINS, 2012.

⁴ Na comparação com os EUA, as ferrovias em Minas Gerais não parecem ter realizado seu papel de indução do progresso. John Wirth afirma que as estradas de ferro mineiras, por vários motivos, “não produziam um impacto maciço nos fatores de produção” (WIRTH, p. 104). Peter Blasenheim destaca que a maior parte das linhas férreas mineiras acompanhou a expansão das áreas cafeeiras, ao contrário do que ocorreu nos EUA, “onde as ferrovias frequentemente precediam a fronteira econômica”, (BLASENHEIM, p. 88).

⁵ O empreendimento turístico conhecido como “Estrada Real” deu visibilidade à história dos caminhos que, desde o final do século XVII, ligavam a região de Diamantina à Bahia, ao centro de Minas Gerais e ao Rio de Janeiro.

Vitória, capital da Província do Espírito Santo, e chegaria a Diamantina, passando por regiões do nordeste e leste mineiros. Assim seria criado um corredor de escoamento da produção para o litoral. Todavia, a mudança de governo, ocasionada pela proclamação da República, pôs fim às negociações.

Ao final da primeira década republicana a campanha tomou nova feição. Um esforço orquestrado, no qual a imprensa teve papel de destaque, tanto noticiando os avanços e vitórias quanto articulando e incentivando ações em prol do assentamento dos trilhos de ferro. É nesse contexto que se publica uma carta enviada ao Presidente da República, pedindo o “*prosseguimento dos trabalhos de prolongamento da Estrada de Ferro Central do Brasil*” em direção a Curvelo:

As vantagens que advirão para toda a rica, vasta e populosa região norte-mineira, com a chegada da Estrada de Ferro Central a Curvelo, são patentes. // Uma população civilizada e laboriosa, constante de mais de um milhão de almas, e que habitam os municípios de Curvelo, Diamantina, Serro, Guanhães, Peçanha, Minas Novas, S. João Baptista, Bocaiuva, Montes Claros, Grão Mogol, S. Francisco, Januária, Arassuahy, Salinas, Tremedal, Rio Pardo, Theophilo Ottoni e muitos outros, terão suas comunicações, seu movimento comercial, sua atividade industrial e progressiva sensivelmente melhorados com a facilidade de comunicações do Curvelo aos pontos servidos pela Estrada de Ferro Central. [Carta assinada na Cidade de Minas, capital, a 20/02/1898 por uma longa lista de “*filhos do Norte de Minas*”, entre eles Pedro da Matta Machado, Carlos H. Benedicto Ottoni, Francisco Sá, Antenor Horta, Pedro Brant, Gustavo Affonso Farnese] (*Cidade Diamantina*, 20.mar.1898)

Com a inauguração da estação ferroviária de Curvelo, em 1905, uma nova opção de trânsito foi aberta para Diamantina. **Seculares rotas, como a do Mendanha, ou a que seguia em direção ao Serro e daí ao centro mineiro, seriam gradativamente substituídas por um novo trajeto.** Em 1907, o jornal *O Norte* saudava a criação de uma empresa de transportes de cargas e passageiros ligando a região de Diamantina ao recente ramal ferroviário em Currálinho (atual Corinto) – e alertava para os problemas que esse empreendimento poderia enfrentar:

Nós que sabemos avaliar os grandes benefícios que à indústria da mineração e ao comércio de extensa zona do norte do estado advirão de um regular e bem feito serviço de transporte daqui para o Currálinho, sem medo de contestação, afirmamos que melhor emprego não pode ter o dinheiro do Estado [...] (*O Norte*, 14.mar.1907)

Noticiando este melhoramento notável que o Norte alcançou pela iniciativa particular, devemos lembrar ao governo do Estado a conveniência de dispensar à empresa dos srs. Almeida & Comp., alguma proteção e favores que assegurem a permanência de um serviço que é tão necessário. Esses favores não seriam difíceis de realizar e podiam consistir em reparos de que carece a estrada e obtenção de chegar a Currálinho diariamente o trem de passageiros. (*O Norte*, 17.jul.1907)

Conforme os textos publicados na imprensa, a solução definitiva para esses problemas seria um tronco ferroviário que ligasse Diamantina ao restante do mundo. O fracasso do projeto “Vitória-Diamantina” exigiu buscar outras direções. Por intervenção do governo do Estado de Minas Gerais, Diamantina passou a compor o vasto território a ser ligado à rede ferroviária da Central do Brasil. Em 1908, foi publicado na imprensa local um telegrama do senador diamantinense Pedro da Matta Machado: “*presidente do Estado ordenou construção estrada de ferro econômica de Currálinho a Diamantina, bitola 60 centímetros.*” A mesma edição noticiou a festiva passeata que ocorreu, com

banda do 3º Batalhão e vivas ao Presidente do Estado, Julio Bueno Brandão, e ao Dr. Juscelino Barbosa (*A Idéa Nova*, 06/12/1908). Natural da região, este ocupava a pasta de Finanças e era o autor da proposta aprovada, recebendo grande reconhecimento por sua atuação no processo.

Sr. Redator // Parabéns a Diamantina. // A justa aspiração do povo diamantinense será agora convertida em realidade. A Diamantina vai ser dotada com uma estrada de ferro, graças aos esforços do ilustre nortista que dirige a pasta das Finanças. O dr. Juscellino Barbosa assinalará a sua passagem pelo governo, dotando a Atenas do Norte, com esse melhoramento, cuja necessidade palpitante ele ha muito reconhece. [de Belo Horizonte, um “Patrício e amigo”] (*A Idéa Nova*, 06.dez.1908)

A “*Atenas do Norte*” poderia agora se ligar ao restante do Estado e do país.⁶ Tal expectativa gerou nas elites locais a esperança, expressa pelos homens de imprensa, de que a ferrovia viesse a ser o meio pelo qual o progresso e o desenvolvimento chegariam definitivamente à região, resgatando-a da decadência a que parecia condenada:

Ramal Curralinho-Diamantina // Felizmente dentro em pouco será uma esplêndida realidade a antiga aspiração que sempre nutriu a Diamantina de ver-se ligada aos centros cultos do Brasil, por uma viação rápida e cômoda. [...] Em dois anos no máximo, a locomotiva fará ouvir nestes serros alcantilados o silvo promissor do progresso. // Então a Diamantina, que infelizmente ia definhando numa cruel agonia, despertará forte, viril e rediviva. // O sr. Julio Bueno Brandão e o dr. Juscelino Barbosa serão credores eternos do reconhecimento e da gratidão de todo o povo do Norte de Minas, que sempre verá nos dois ilustres mineiros os grandes propugnadores de um melhoramento tão importante, que sem ele esta zona se transformaria em breve num cemitério de ruínas. [...] (*A Idéa Nova*, 13.dez.1908)

Tal entusiasmo pelo “*silvo promissor do progresso*”, acordando o “*cemitério de ruínas*”, explica a regular publicação de notícias sobre o encaminhamento do processo e o acompanhamento das etapas da construção. Um exemplo, entre muitos que foram publicadas por vários jornais, criando um clima de irreversibilidade do progresso cidadão:

A 27 de Julho foram entregues ao tráfego da estrada de ferro Victoria a Diamantina mais 26 quilômetros de linha construída, sendo inaugurada a estação Accioly. // Já estão em tráfego 117 quilômetros, devendo inaugurar-se neste mês o trecho de Baunilha. (*A Idéa Nova*, 05.ago.1906)

Nesse espírito, o jornal *A Idéa Nova* iniciou, a partir de janeiro de 1909, intenso combate editorial com jornais de Curvelo, acusados pela folha diamantinense de liderarem um levante contra o início das obras do ramal Curralinho – Diamantina. Este ramal era tratado pela imprensa local num tom quase escatológico: “*tal melhoramento (que é a nossa única salvação)*” – o grifo é do próprio texto (*A Idéa Nova*, 04.abr.1909). Daí entende-se a urgência e a decepção atribuída à comunidade, que esperava do Governo do Estado fosse construído o ramal férreo ligando a cidade até a Estrada de Ferro Central do Brasil (*Pão de Santo Antonio*, 03.abr.1909).

⁶ “Atenas do Norte” era um dos epítetos que as elites letradas regionais utilizavam para designar Diamantina, construindo, junto com a memória de outros tempos, uma imagem de fausto e exuberância cultural. A cidade possuía diversas instituições de ensino, atuando como polo educador no norte-mineiro, e uma constante presença de estrangeiros, inclusive residentes, o que gerava interessante intercâmbio cultural.

Dadas as possibilidades de desenvolvimento que a ferrovia parecia trazer, o seu traçado passou a ser tratado como a diferença entre o progresso e o esquecimento, sendo alvo de intensas disputas. Além do suposto levante curvelano contra o ramal – que poderia libertar toda a região em torno de Diamantina da vinculação à cidade, tão bem vista em 1898 – houve esforços por parte de diferentes comunidades para serem incluídas no projeto. Em carta ao “*Ilm. e Exm Sr. Doutor Juscelino Barbosa, D. D. Secretário das Finanças do Estado de Minas Gerais*”, o Padre José Maria dos Reis, Vereador Municipal do Peçanha, escreveu sobre a ligação de S. Maria do São Felix ao Ramal Diamantina, pela estrada do Gavião. A linguagem empolada, resquício das práticas literárias de antanho, embala o pedido de auxílio à sua região:

“[...] O auspicioso empreendimento, a obra momentosa, para cuja realização tanto vos esforços, virá, incontestavelmente, rasgar novos horizontes, aclarados pela luz pura do bem, marcando para a nobre Diamantina e para o vasto norte mineiro uma fase nova de vida, formando um centro seguro de atividades práticas e de movimento ressurgidor das riquezas naturais que se espalham por essa vasta região, máxime nesta zona privilegiada das opulentas matas do Suassuhy.” (*A Idéia Nova*, 30.mai.1909)

A assinatura, pelo Governo Federal, do decreto que modificava o traçado da *Vitoria-Diamantina* para incluir a estação de Curralinho (Corinto) na *Estrada de Ferro Central do Brazil-Diamantina* foi motivo de grande comemoração (*A Idéia Nova*, 18.jul.1909), como também oportunidade para debochado acerto de contas com desafetos, ironizando as promessas vazias que teriam sido feitas quando a ferrovia estava distante. O texto utiliza-se do telefone, melhoramento recentemente implantado, outro sinal visível da civilização que a ferrovia viria consolidar:

E. F. Diamantina // Conversa ouvida no telefone:

- Triin... triin... triiiiiiiiiinn...
- Alô!
- Alô!
- Quem fala aí em Datas?
- Sou eu A. C.
- Já soube do contrato da estrada?
- Já. Este arraial está em festas.
- E aqui também há um festão!
- Ouve lá. O Manoelzinho ainda oferece o túnel?
- Qual! Já desistiu. Também o L. A. já não dá mais os dormentes...
- Pudera!
- Bem. Até logo!
- Até logo!

Abelhudo. (*A Idéia Nova*, 18.jul.1909)

Textos como esse nos lembram de que o deslumbre com o progresso não impedia certo olhar crítico, o qual em alguns momentos chegava a ser irônico. Comentando as primeiras experiências de implantação do sistema telefônico em Diamantina, um articulista anônimo do jornal *A Idéia Nova* revela-nos os limites da transferência dos sinais visíveis de civilização:

Panaceia municipal [...] Pois senhores, se Oswaldo Faria descobriu a transformação das correntes sucessivas em simultâneas, se Santos Dumont resolveu o problema da dirigibilidade dos balões, não os invejamos nós filhos de Diamantina. As dificuldades que outros procuram resolver com medidas múltiplas e diversas, nós afastamos de um golpe, empregando um só remédio e pouco dispendioso – telefones. [...] Assim, se os habitantes do Rio Grande fizerem o seguinte requerimento:

“Illm. E Exm. Sr. Agente Executivo Municipal. // Nós, moradores do Rio Grande, nesta cidade, vimos pedir a V. Exa. se digne baixar suas vistas ao péssimo estado das ruas deste bairro e á falta de iluminação, que nos priva de transitar à noite sem risco iminente de deixarmos uma perna nos profundos fossos, que armam ciladas á distração dos transeuntes.”

Será este o despacho: “Sim. Oportunamente se instalará no Rio Grande uma estação telefônica”. (*A Idéa Nova*, 07.abr.1907)

Havia, portanto, entre os próprios homens de imprensa, a consciência de que alguns artefatos tecnológicos apenas não eram suficientes para tornar a região plenamente desenvolvida. Ainda assim, ou talvez por isso mesmo, à ferrovia era atribuída a capacidade de carrear transformações, pois não era apenas mais uma máquina, e sim o vetor de um novo tempo. Isso explica a intensa cobertura realizada pela imprensa local do progresso da obra: telegramas de felicitações pela aprovação do ramal (*A Idéa Nova*, 01.ag.1909); propostas de modificações no trajeto – como as que evitariam túneis e cortes na Estrada de Ferro, além de criar uma estação na conjunção das estradas entre Melancias, Cafundós, Riacho, Santa Barbara e Curimatahy, projeto do “*sr. dr. J. Pettersen*” (*A Idéa Nova*, 01.mai.1910); propostas de expansão da linha férrea por todo o norte de Minas, ligando-a a Vitória e à Bahia para gerar desenvolvimento e uma nova linha de escoamento (*A Idéa Nova*, 22.mai.1910); notícias sobre outras vias férreas ou de rodagem, além das várias notas sobre o andamento da construção, como a inauguração da Estação Figueira da Estrada de Ferro Vitória-Diamantina (*A Idéa Nova*, 21.ago.1910).

As inaugurações de estação, aliás, eram sempre momento de festejos, e serviam para manter a mobilização da cidade e a expectativa das melhorias que viriam para a região:

Ramal Curralinho-Diamantina // Na semana passada inaugurou-se solenemente, com a presença do ministro da Viação, dr. Francisco Sá, e de varias pessoas gradas, a primeira estação da estrada de ferro de Diamantina, na *Roça do Brejo*. // A Câmara Municipal de Diamantina foi representada pelos sr. senador Pedro Matta e Theodulo Leão, representando este ultimo também “*A Idéa Nova*”. // Inaugurou-se também a estação de Pirapora na Central do Brasil e no quilômetro 864, foi batida a primeira estaca do ramal de Montes Claros. // No dia da inauguração realizou-se uma importante passeata pelas principais ruas desta cidade, promovida pela *Comissão Popular*. (*A Idéa Nova*, 05.jun.1910)

Antes mesmo de seu funcionamento, o ramal já trazia vantagens à cidade, como a nomeação do “*ilustre conterrâneo e amigo T.º C.º José Augusto de Menezes, para o cargo de agente da Estação da E. de Ferro nesta cidade*” (Diamantina, 29.nov.1913).

Em meio a essas festejadas notícias, algumas notas dissonantes, como as denúncias sobre a exploração dos trabalhadores empregados na construção do ramal pelos empreiteiros (*A Idéa Nova*, 03.abr.1910), causada, aparentemente, pelo pouco pessoal trabalhando, o que ainda tinha o inconveniente de atrasar os trabalhos (*A Idéa Nova*, 31.jul.1910).

Assim, a cidade teve que esperar ainda alguns anos antes de poder ver a locomotiva “*entrar triunfalmente no largo de D. João, mensageira de uma época que deve necessariamente ser a da nossa renascença*”:

Vai-se agora, porém, realizar o sonho. // Dentro de um mês, pouco mais ou menos, o silvo agudo da locomotiva despertará os ecos da serra; a cidade recebe-la-á em galas, em meio da mais justa expansão de júbilo, e o estourar dos foguetes e o espocar do champangne marcará o momento solene da grande conquista do povo, da reivindicação de um nosso indubitável direito. // E a Diamantina nesse dia homenageará ao Dr. Sá, não mais, talvez, com uma taça de ouro... mas numa das praças desta cidade, n'um arroubo de gratidão e romantismo, erguerá um busto de bronze que perpetuará o mérito da sua grande obra, o seu amor pela terra natal. (*Diamantina*, 29.nov.1913)⁷

Querendo realizar o “*sonho, do qual a Diamantina nunca mais acordava*”, as notícias criaram uma contagem regressiva, na expectativa da chegada da locomotiva, a qual já se podia ouvir da cidade.

Ramal de Diamantina // Acham-se bastante adiantadas as obras da estação da nossa via férrea, que fica situada no largo de D. João, sendo de esperar-se que muito breve estejam concluídas. // A ponta dos trilhos acaba de chegar bem perto do Arranca-Rabo, lugarejo que dista apenas 4 quilômetros desta cidade. // Consta-nos que a Estação do Guinda será inaugurada brevemente. // Do largo de D. João e outros pontos da cidade, já se ouve distintamente o silvo da locomotiva. (*Diamantina*, 29.nov.1913)

A inauguração da Estação do Guinda em 15 de dezembro de 1913 foi celebrada com festas e vários discursos (*Diamantina*, 20.dez.1913). A iminente chegada da locomotiva levou a imprensa local a sonhar novamente, convidando a população a transformar o evento num motivo para melhorar a cidade:

Embelezamento da cidade [...] Para recebermos a estrada de ferro, que sempre foi o sonho doirado da nossa vida de cidade, é mister que preparemos as ruas, capinadas e limpas, principalmente as ruas centrais (como Bonfim, que é uma praça que facilmente se embeleza com algumas fileiras de magnólias, ou quaisquer outros arbustos) e que asseiemos o exterior das nossas casas para dar à cidade o aspecto que alegra e encanta ao viajante, que aqui aporta sem supor que pisa uma cidade civilizada [...] Aí na Praça do “Sonho” a iluminação deve ser perfeita, com a distribuição de diversos focos, que projetem luz aos quatro cantos da praça. // É necessário, enfim, por mãos à obra, pois já é tempo de cuidar nos preparativos para a recepção dos nossos ilustres hóspedes. (*Diamantina*, 06.dez.1913)

A realização do “*sonho doirado da nossa vida de cidade*”, o grande dia da abertura da “*Avenida Esperança*”, mereceu tratamento especial pelo jornal *A Estrella Polar*. A primeira página em 03 de maio de 1914 veio encabeçada pelos dizeres “*Deus te proteja, Diamantina*” e o subtítulo “*Homenagem aos benfeitores, a quem Diamantina deve hoje a Estrada de Ferro, aos ilustres hóspedes que nos visitam, aos diamantinenses todos*”. Numa demonstração visível da importância daquela edição, o texto é entremeado por clichês de fotos do “*Dr. Francisco Sá, ex Ministro da Viação e atual Senador Federal*”, do “*Exmo. Sr. Coronel Julio Bueno Brandão DD. Presidente do Estado de Minas*”, do “*Dr. Juscelino Barbosa ex Secretário das Finanças do Estado de Minas e atual Presidente do Banco Hipotecário e Agrícola de Minas Gerais*” e do “*Dr. Nilo Peçanha ex Presidente da República e atual Senador Federal*” (*A Estrella Polar*, 03.mai.1914).

⁷ O busto foi efetivamente erguido, e esteve em uma praça central da cidade até 2007, quando foi retirado pela Prefeitura Municipal, dentro do Programa Monumenta de revitalização das áreas centrais da cidade.

Mais à frente, em outra página, foi publicada a lista de uma “*Subscrição para a aquisição do busto de bronze do benemérito Dr. Francisco Sá*”; entre as contribuições encontram-se as da “*Redac. Estrela Polar 20\$000*”; “*Motta & Cia. 50\$000*”, depositários da arrecadação; “*Redação da ‘Diamantina’ 50\$000*”; “*Exm. Sr. Arcebispo 50\$000*” (*A Estrela Polar*, 03.mai.1914).

E já preparando-se para a utilização prática do novo serviço, havia também um quadro com o “*Horário a vigorar entre as Estações de Curralinho a Diamantina, da Estrada de Ferro Curralinho a Diamantina*”. A saída de Corinto ocorria às 7h, com chegada em Diamantina às 13h55min, parando nas estações em Roça do Brejo, Santo Hipólito, Rodeador, Riacho das Varas, Paraúnas, Guinda. A saída de Diamantina também ocorria às 7h, mas a chegada em Corinto demorava pouco mais, sendo às 14h. O quadro era assinado por “*Joaquim Leite Junior // Superintendente*” (*A Estrela Polar*, 03.mai.1914).

4) A ferrovia, o progresso e a tradição

“Pedra, padre, ponte, muro // e um som cortando a noite escura // colonial vazia
pelas sombras da cidade // hino de estranha romaria // lamento água viva”
(*Beco do Mota*, Milton Nascimento e Fernando Brant)

O progresso traria as “luzes da civilização” e seus sinais visíveis – os aparelhos urbanos, os artefatos tecnológicos, a escola, a moda e os comportamentos citadinos. A chegada da ferrovia era o marco de uma nova era, isso era consensual na imprensa diamantinense. Mas, então, o que fazer com o tempo anterior, tão marcante na memória local, e tão visível ainda em construções, crenças e costumes?

Na Zona da Mata, o discurso das elites letradas sobre o progresso parecia ser unânime e inequívoco: o progresso era a missão a ser realizada, era o objetivo a ser alcançado; o passado deveria ser apenas a memória dos esforços feitos para atingir tal fim.

O Século XX // Comemorando a aurora do século XX o “*Jornal do Commercio*” presta, com o numero de hoje, um tributo devido aos que têm sido os obreiros do progresso desta nobre e generosa terra. // Em rápida síntese, o “*Jornal*” de hoje consagra o resultado proveitoso que a atividade humana colheu, na metade do século, neste vale fecundo do Parahybuna. [...] O século XX encontra esta zona de Minas transformada em centro de luminosa civilização; e, entretanto, há apenas meio século que o trabalho humano abre nestas terras o sulco indelével de sua ação. // Tem sido forte a geração que aqui vai imperando, e que, por isso, merecerá a consideração dos pósteros. // Que os homens do século XX sejam herdeiros desse poder de iniciativa, dessa emulação vigorosa, dessa energia de vontade e dessas qualidades progressistas, eis os votos que fazemos ao assinalar o alvorecer do novo século. (*Jornal do Commercio*, 01/01/1901)

Também a construção da nova capital mineira representava a vitória do planejamento e da racionalidade sobre as “disposições das cidades antigas, ‘filhas do acaso’ ou de ‘circunstâncias comerciais’, com suas ruas estreitas e tortuosas seguindo o relevo”:

Uma cidade fundada a partir do nada só pode ter uma planta regular; e essa planta, desenhada por um engenheiro geômetra, leva em conta sua prática profissional,

respondendo ao ideal de regularização em vigor no meio dos politécnicos progressistas. (SALGUEIRO, p. 154, 155)

Para as elites letradas de Diamantina, porém, a relação com o passado representava um dilema bastante presente, porque iluminava, como por reflexo, o futuro incerto da cidade. A ocupação regional datava de bem mais de meio século, e havia se constituído em outro ambiente cultural, em outro momento da história mineira. O traçado da cidade era quase um estereótipo das críticas feitas pelos urbanistas modernos ao espaço urbano do tempo da colônia, com suas vielas tortas, becos sem saída, casas de eirado à beira da rua, calçamento irregular ou inexistente. Os costumes e práticas sociais remontavam a valores e necessidades antigas, sendo o espaço urbano dividido por romarias, festejos populares, vendedores e animais de carga.

Tudo, na cidade, sinalizava a memória e a permanência de tempos antigos; ao mesmo tempo, tempos gloriosos, quando o Arraial do Tijuco, e depois a Vila Diamantina, eram mundialmente famosos pela produção diamantífera, quando contratadores e suas amásias desfilavam o luxo e o fausto, multiplicados às fábulas; quando a fé fazia germinar árvores bentas em cruzeiros; quando o trabalho de escravos calçava léguas de estradas ou erguia belas igrejas; quando músicos locais produziam obras de grande sofisticação.⁸ O passado regional não era visto apenas como a base sobre a qual se construía o presente; de certa forma, ele era o lastro que justificava as demandas e legitimava as pretensões das elites locais quanto ao futuro. Simplesmente deixá-lo para trás, como faziam as elites do centro-sul mineiro, era abrir mão da possibilidade de ocupar lugar especial no novo cenário político e econômico que se construía em Minas Gerais.

Assim, é possível entender o movimento de reavaliação do passado impresso nas páginas dos jornais locais, motivado pela iminente chegada da ferrovia. Salles Mourão, por exemplo, passou a publicar uma coluna intitulada “*Memórias Indeléveis*”. Logo no primeiro capítulo, uma descrição da cidade apresentava seu passado como o fundamento da nobreza e da riqueza locais:

Diamantina, a cidade lendária e graciosa que um sentimentalismo poético eleva sustentando o cetro e a coroa rutilante de princesa do Norte, conquistados justamente pelo seu passado nobre e tradicional, pela riqueza do seu subsolo, e pela opulência e majestade de perspectiva da sua natureza, assenta-se, indolentemente, em torno de uma colina, que recebeu o nome de St.^o Antonio, a qual vai suavemente se estendendo até às margens do rio grande, na base da serra de S. Francisco. // As casas branquejam, n'um agrupamento aconchegado, aqui e ali, encantando a vista surpreendentemente. // Cidade antiga, ela desenha aos olhos do forasteiro uma paisagem amena e original. Levanta aos ares, com garbo e misticismo, as torres das Igrejas, em cujas criptas dominando o ambiente vasto das serras, a cruz simbólica da Redenção se ostenta, solene e triunfante, no seu magnetismo miraculoso de resignação e caridade! [...] (*Diamantina*, 29.nov.1913)

Até mesmo a topografia da região era apresentada de forma positiva, com termos que valorizavam o ritmo calmo e suave da vida na cidade amena, a resignação como contraponto fervoroso ao progresso ágil e avassalador. É de

⁸ As alusões, aqui, são a João Fernandes e Chica da Silva; à lenda da árvore no adro da Igreja do Rosário; ao “Caminho dos Escravos” e às igrejas barrocas; a Emerico Lobo de Mesquita. Ver, respectivamente, FURTADO, 2003; COUTO, 2002; FERNANDES e CONCEIÇÃO, 2003.

se notar que mesmo este autor, declaradamente tradicionalista, sentiu-se compelido a construir seus argumentos aos olhos do estranho que, supunha-se, chegaria pela ferrovia. A própria defesa das tradições inseria-se no contexto de uma cidade a abrir-se para o mundo. A cruz e as serras remeteriam tal forasteiro a um tempo a-histórico, o tempo das lendas, das coroas e da riqueza dos diamantes, ao passado que se estende sobre o futuro, lastreando-o: “a rigidez das pedras e das construções garantiriam assim a perenidade da tradição” posta em risco pelo romper da modernidade (ORTIZ, p. 215).

Talvez a percepção mais nítida do caráter ambíguo do impacto da ferrovia – apresentada como o avatar do progresso – sobre Diamantina, tenha sido proporcionada alguns anos antes da inauguração do ramal ferroviário, num texto publicado no jornal *A Idea Nova*, defensor das inovações econômicas. A propósito da chegada da ferrovia, o autor prenunciava o inexorável progresso e a remodelação do espaço urbano. O texto é sutilmente irônico, nostálgico e temeroso das consequências sobre os hábitos e costumes regionais. Merece ser transcrito na íntegra:

VÃO-SE AS TRADIÇÕES...

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 estranha 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.

Transformar-se-á o aspecto da cidade, mudará o seu vocabulário: e cada dia, com pedreiros e carpinteiros importados, irá perdendo o que lhe resta ainda do pitoresco, o ar dos bons tempos primitivos. // Os próprios filhos da terra, ao voltarem à pátria, depois da entrada triunfal e ruidosa da locomotiva, custarão a reconhecê-la.

O *Barracão*, velho mercado da cidade, será modificado. // Não veremos mais os tropeiros deitados ao meio das cangalhas, junto ao fogo em que ferve o feijão na panela de ferro suspensa à tripeça. // Não veremos mais, às estacas, com os ombros em grandes chagas, sacudindo as moscas com as caudas, os cansados animais, que transportam através de léguas, atravessando os rios e as areias ardentes, os alimentos necessários aos habitantes. // Aí, em breve, se erguerá um belo edifício, elegante e limpo, em que de tudo se encontre.

Por toda a cidade, e mais ainda nas proximidades da estação da ferrovia, como por encanto, se verá surgir uma nova população. // Casas se edificarão por toda parte. // O próprio comércio, modificando antigos hábitos, aos ruídos constantes das manobras e ao sabor das notícias trazidas através de léguas e léguas, de todos os lugares, perderá o seu feitio local. // Nada ficará sem sofrer a influencia estranha desse progresso que chega.

Poder um homem, de cima de um cocuruto de serra, a mil e quinhentos metros acima do litoral, num dia, ir comer camarões e ostras à praia do oceano, é a alegria maior que se pode prometer aos sertanejos. // Pois terão isso.

Em compensação, entretanto, aos poucos, irão perdendo o pitoresco quadro de um carro de bois, vagorosamente rinchando, pelas ruas da cidade; e talvez os filhos dos que por aí andam não possam ver um desfilar lento de tropa, ao monótono ruído dos cincerros das *madrinhas*. // Terão, se quiserem ver isso, de ir além por serras e vales, a mais longínquos lugares.

O progresso tem isso. Pelo bem que nos traz nos priva de muita coisa boa. // É verdade que o benefício é sempre maior do que aquilo que perdemos. Mas... que querem? Nós nunca nos esquecemos do que vendo uma vez, gostamos. // Por isso é que, dificilmente, os olhos gostam de novidades.

Tenham paciência, porém, por esta vez. // Terão estradas de ferro, e, querendo, pode um velho garimpeiro barbado mudar de alimentação, passando do feijão com torresmos e augo aos camarões, ostras e badejos, com um só dia de viagem!

Não creio que goste. Se não achar bom, verá o mar, grande e tranquilo, a sacudir ruidosamente, onda sobre onda, a babugem branca das espumas alvas para a praia. // E isso, estou certo, lhe compensará a viagem.
A verdade, porém, é que a Diamantina atual será absorvida pela Diamantina futura. // Aí vai a nova cidade em trem de ferro!
Tu, porém, cidade antiga, tu viverás veneranda na memória dos moços e na saudade dos velhos. // Falarão de ti através dos tempos, e ficarás gloriosamente lembrada nos escritos daquele que te tornou imortal – Joaquim Felício dos Santos. // E crescerás, perdendo em costumes locais, na tradição que te fez respeitada pelas tuas lendas.// No dia em que a nova cidade chegar, tu podes desaparecer tranquila, porque morres com glória. // Aldo Delfino. (*A Idéa Nova*, 01.ago.1909)⁹

O trem de ferro ainda não exalava seus vapores sobre Diamantina, mas alguns já vislumbravam suas manobras. Aqui estão presentes as ideias mais generalizadas sobre a modernidade *fin-de-siècle*: o desenvolvimento tecnológico, a modificação arquitetônica, a preocupação com a higiene, o avanço do comércio, a abertura ao cosmopolitismo – tudo significando a ruptura com o passado, o qual será inevitavelmente tragado pela cidade futura. Aldo Delfino demonstrava sua sensibilidade face ao progresso. Reconhecia o que, para ele, configurava-se como a irreversibilidade da História, entendida como a expansão da civilização moderna; mas não deixava de ressentir-se de seus efeitos.

Ao invés de discutir se o passado deveria ou não ser descartado, o autor admitia o progresso como inexorável: ele viria, anunciado pelos silvos – ou ainda, pelos gritos estridentes – da locomotiva, despejando uma nova existência sobre a cidade, como um espetáculo tal que tornaria Diamantina irreconhecível para quem não acompanhasse o processo. As mudanças por ele preconizadas ocorreriam em vários níveis, e apontam para uma percepção ampla dos valores e práticas embutidos no movimento de modernização: o aspecto arquitetônico e espacial da cidade mudaria, obra de mãos estrangeiras/estranhas; mudaria também o vocabulário utilizado por seus habitantes, e mesmo – num entendimento preciso dos mecanismos da expansão capitalista – os hábitos de consumo, as demandas, gostos e necessidades locais. “*Nada ficará sem sofrer a influência estranha desse progresso que chega*”, e chega pelas manobras da locomotiva.

O autor mostra, também, uma sofisticada interpretação da relação entre progresso e atraso, intuindo que esta não é linear. As mulas madrinhas dos tropeiros, os barulhentos carros de boi, são ruídos típicos de uma determinada organização social, uma economia característica, com seus hábitos e costumes, que se refletem na organização dos espaços públicos e das práticas sociais. Mas esses sons não seriam, simplesmente, suprimidos pelos novos barulhos da modernidade, e sim relegados a outros cantos, distantes da novidade e, portanto, atrasados – ou, talvez, preservados. O passado deixa de ser um momento no *tempo*, e, identificado com uma maneira de viver a vida,

⁹ Aldo Delfino também escrevia nos jornais *Cidade Diamantina*, *O Itambé* e *O Jequitinhonha*; seu pai, Luiz Delfino, havia sido colaborador de *O Município* durante a década de 1890. Cf. José Teixeira Neves – Fundo José Teixeira Neves, Caixa 4, envelope 2.

torna-se também um marco no *espaço*; o progresso o empurra para os lugares às margens da História, numa imagem quase euclidiana.¹⁰

Mas há um preço a ser pago. Como no *Fausto* de Goethe, apresentado por Marshall BERMAN (1986) como “a tragédia do desenvolvimento”, o progresso sempre tomaria algo em troca do que dava – e o autor marca como trocado o que ele caracteriza como pitoresco, o “*feitio local*”, aquilo que os olhos já viram e gostaram, “*o ar dos bons tempos primitivos*” – enfim, o que, para ele, dava identidade própria à sua região.

O progresso embarcado na ferrovia traria a possibilidade do acesso rápido ao mar, ironizado na imagem do sertanejo e do velho garimpeiro barbado, a jantarem camarões, peixes e ostras. Mas exigiria em troca a perda da identidade local, sinalizada ao longo do texto nas referências à culinária e modos de comer tradicionais, mas também no jeito das casas e mesmo nas diferentes profissões, modos de abastecimento e relações pessoais, formando um conjunto, um modo de vida, que iria desaparecer.

Aldo Delfino percebia claramente que o progresso não ocorria simultaneamente em todos os lugares, mas agia em ondas, isolando o passado em “*mais longínquos lugares*”; seu tempo não é cronológico, mas histórico. Seu tom é nostálgico, resignado diante do progresso que vê como irreversível e inegociável. Mas ele não se coloca como um derrotado. Ao mesmo tempo em que percebia ser inevitável o desaparecimento da cidade antiga e dos antigos modos de viver, recusava-se a aceitar a perda total da sua identidade. Pelo contrário, o passado seria transfixado, transformado em veneranda “*memória dos moços*” e “*saudade dos velhos*”. Num movimento impregnado de ideias próximas ao movimento romântico, o autor procurou oferecer uma saída para seu dilema. A ruptura com o passado seria necessária para abrir caminho ao futuro; mas seria também a forma de preservar o passado, transmutado em discurso identitário.¹¹

O Romantismo buscou nos monumentos do passado um instrumento de fácil percepção dos laços afetivos e das sensibilidades que o movimento artístico quer denotar: as marcas das construções humanas, o valor moral do fazer, a transitoriedade das obras do homem, o poder fundador dos monumentos e a transformação que o tempo impõe a tudo. Qualidade estética ou o pitoresco são elementos que norteiam a emoção estética romântica. Esses valores vão transformar os monumentos do passado (monumentos históricos) em alvo de culto que são, ao mesmo tempo, reverência à arte e à celebração de uma identidade regional ou nacional. [...] Para o homem do século XIX, a mudança dos tempos deve ser respaldada na percepção de sua construção cronológica e na ideia de que é preciso lembrar o que foi para viver melhor o que virá. (MENESES, 2004, p. 34, 35)

Aldo Delfino confessava seu saudosismo, ao mesmo tempo em que se voltava para o que viria. Seus olhos eram os de um homem do passado, que tristemente enxergava o futuro inevitável. Ele ecoava a angústia daqueles que

¹⁰ Ver CUNHA, 1999. Para um estudo sobre os sons urbanos como sinais da tensão entre passado e futuro em outra antiga cidade mineira, ver DUARTE, 1997.

¹¹ É interessante lembrarmos que duas décadas depois da publicação desse texto, o centro antigo de Diamantina foi tombado como patrimônio histórico-cultural brasileiro, evitando sua descaracterização completa.

viam o anjo da História a acumular detritos sob seus pés.¹² Ao passado, sobraria um só lugar: a “*memória dos moços*” e a “*saudade dos velhos*”. Mesmo que de forma um pouco mais carinhosa, Aldo Delfino via o passado condenado à tirania do futuro. “*No dia em que a nova cidade chegar, tu podes desaparecer tranquila, porque morres com glória*”. E a nova cidade chegaria a bordo do trem de ferro!

Considerações finais

“Velho maquinista, com seu boné // lembra o povo alegre que vinha cortejar
Maria Fumaça, não canta mais // para moças, flores, janelas e quintais.”
(*Ponta de Areia*, Milton Nascimento e Fernando Brant)

A chegada da ferrovia em Diamantina representava muitas coisas. Seguindo a mitologia que já havia sido construída ao longo do século XIX, e que ainda vigorava nas primeiras décadas do século XX, era o sinal definitivo da inserção de Diamantina no mundo moderno, na era da tecnologia e do progresso. Imediatamente, era uma oportunidade para ligar Diamantina de forma rápida e constante aos centros comerciais, contornando problemas como a antiga dependência dos tropeiros para abastecer a cidade.

Em muitos aspectos, Diamantina e região permaneciam como um enclave, separado geograficamente pelas serras, pelos caminhos difíceis de percorrer, pelas distâncias aumentadas pelo esforço necessário para vencê-las.¹³ Embora a cidade tivesse construído uma orgulhosa tradição assentada sobre suas relações culturais e a capacidade de acompanhar os modos civilizados dos grandes centros, a situação econômica e as mudanças tecnológicas deixavam claro que os antigos métodos não serviriam para o futuro que se desenhava. Com a ferrovia, Diamantina não corria mais o risco de perder o trem da história.

As transformações modernas, num aparente paradoxo, representavam também a possibilidade de resgatar as glórias do passado (míticas ou não), evitando que tudo se exaurisse na decadência presente e futura da região. A importância local na história mineira (e, de certa forma, mundial) seria reivindicada à medida que a cidade e a região se modernizassem, inserindo-se novamente num sistema mundial de comércio, comunicação, cultura – como já havia acontecido antes. Seria um retorno de Diamantina ao cenário global, agora seguindo outro roteiro.

Roteiro que incluiria o resgate do passado como referência identitária da localidade. Ainda que o espaço urbano fosse modificado, costumes e práticas abandonados, as manifestações de outros tempos deveriam ser registradas, em letra e imagem, de forma a preservar sua memória e o papel que desempenharam na formação regional. Também os eventos, as histórias, as lendas deveriam ser coligidos, estudados, interpretados, visando definir uma identidade própria, um “espírito diamantinense”, o qual seria modificado pelo progresso, mas deveria reter aquelas características que o definiam,

¹² Conforme a imagem do Anjo da História em BENJAMIN, p. 222-232.

¹³ Para o impacto que essa condição tinha sobre a economia regional, e o que mudou com a inauguração da ferrovia, ver MARTINS, 2004.

diferenciavam-no e o valorizavam face a outras regiões de Minas Gerais e do Brasil.

Tais expectativas convidam-nos a outras reflexões. Talvez seja inevitável perguntar até que ponto as expectativas geradas pela chegada da ferrovia e da modernidade concretizaram-se em Diamantina. Ao longo do século XX, a cidade modernizou-se em termos, com a eletrificação em 1910 e outros melhoramentos sendo gradativamente construídos. O tombamento do núcleo antigo da cidade como patrimônio histórico e artístico nacional, em 1938, se por um lado limitou as transformações físicas da região central, por outro conservou a herança arquitetônica e favoreceu outros movimentos de preservação e revitalização de práticas e costumes ancestrais. Além de abrir à cidade uma alternativa econômica, pela inclusão de Diamantina no circuito turístico-cultural que se construía à época. Também abriram-se algumas fábricas, especialmente têxteis e ligadas à mineração, e outras atividades econômicas.

O ápice do processo de modernização econômica da cidade, porém, viria por outros caminhos, ligados à política. A meteórica ascensão do filho mais ilustre da terra, Juscelino Kubitschek de Oliveira, ao governo do estado e, principalmente, à Presidência da República, resultou numa série de investimentos na região, bem como a instalação de várias repartições e departamentos da burocracia estatal. Isto teve como consequência imediata a elevação do nível de vida de parte das elites locais, bem com a renovação do papel de “capital regional” que Diamantina historicamente desempenhou face ao Vale do Jequitinhonha e parte do norte-nordeste mineiro.

Ainda assim, é correto dizer que nem por isso a cidade se modernizou plenamente. Antigos e tradicionais hábitos, costumes e valores permaneceram arraigados na população, bem como dificuldades de transporte e comunicação, evasão de cérebros, ausência de capitais para investimentos mais pesados na industrialização ou em redes comerciais mais amplas, limitaram enormemente a possibilidade de Diamantina efetivamente acompanhar a modernização vivida pelo país em geral. Até mesmo o posto de “capital regional” do norte mineiro foi perdido, a partir das décadas de 1970-80, para a cidade de Montes Claros. A promessa do futuro progressista trazido no bojo da locomotiva não chegou, portanto, a se concretizar plenamente, por razões intrínsecas à cidade, mas também por questões além das forças regionais.

A proximidade do centenário da chegada da ferrovia à cidade faz o olhar se voltar também para o presente, indagando sobre outras panaceias apresentadas nessa outra virada de século. Em 1999, a cidade recebeu da UNESCO o título de Patrimônio Cultural da Humanidade, coroando uma longa relação com a atividade turística, e um movimento amplo de vários setores da sociedade diamantinense pelo reconhecimento mundial. Assistiu-se, à época, a uma renovação do “espírito diamantinense”, reivindicando para a cidade um lugar digno de sua história e de sua importância no cenário mineiro e internacional – e, novamente, o passado era a base para tais pretensões, passado ao qual se faria justiça pela ascensão contemporânea da cidade.

Muitos dos temores e das esperanças presentes no texto de Aldo Delfino repetiram-se no discurso das elites locais, e mesmo de outros setores da

sociedade. Qual o impacto sobre a vivência local da chegada maciça dos turistas? O que deveria ser alterado para se garantir aos visitantes a máxima experiência local? Como isso poderia ser feito sem violentar hábitos e costumes da população residente? Ou a perda de espaços, valores e práticas deveria ser encarada como o preço a pagar pelo sucesso comercial do turismo?

Mais de uma década depois, torna-se evidente o que já deveria ser óbvio no início, isto é, que a atividade turística não seria a solução para todos os problemas locais – pela sua própria natureza, o turismo é negócio cujo retorno se dá em prazos mais latos. Consolidando-se como rotina a presença mais visível dos turistas na cidade, muitas das questões foram abandonadas, sem que isso significasse terem sido resolvidas. Ainda hoje, a cidade, seus habitantes e os turistas sofrem com algumas inadequações e indefinições quanto à implementação da atividade turística na região.

Em 2005, outra importante alteração no perfil da cidade foi a transformação das Faculdades Integradas em Universidade Federal dos Vales do Jequitinhonha e Mucuri – UFVJM. A universidade carrega promessas de ampliação do horizonte intelectual, pela presença de especialistas das mais diversificadas áreas do saber propondo novas temáticas e linguagens aos estudos que se realizavam há séculos na e sobre a região; expectativas de ampliação da vivência cultural, pelo intercâmbio de experiências e práticas do mundo acadêmico com o mundo popular, tanto das regiões açambarcadas pela sua área de atuação quanto das várias regiões de origem de professores, alunos e técnicos administrativos; esperanças de desenvolvimento econômico, tanto como resultado da aplicação de resultados de pesquisas e ações de intervenção direta do corpo acadêmico da universidade, quanto pelos negócios favorecidos pelo crescimento populacional e pela injeção de recursos através da formação de um novo público consumidor na região.

Aos poucos, a UFVJM parece responder a algumas das imensas expectativas criadas pelas elites letradas e outros segmentos da população regional. Todavia, a especulação imobiliária, os atritos com a população local gerados pelas atividades de lazer dos estudantes, a sobrecarga dos equipamentos urbanos, o desrespeito às características arquitetônicas das edificações, a ausência de um efetivo plano diretor que organize e viabilize uma ocupação sustentável do solo, demonstram também que, assim como a ferrovia quase um século atrás, também as novas encarnações do progresso e da modernidade cobram um preço à comunidade diamantinense.

Vivemos um momento de deslumbramento com o desenvolvimento econômico do país, a inserção de novas camadas da sociedade no mercado consumidor e a expansão no uso de artefatos tecnológicos no cotidiano das pessoas. O centenário exemplo diamantinense da ferrovia, bem como os mais recentes do turismo e da universidade, deveriam servir-nos de alerta contra a recorrente ilusão de que a tecnologia ou a ciência, por si só, podem consertar ou melhorar mazelas sociais cuja existência deve-se, fundamentalmente, a políticas socioeconômicas construídas ao longo da história – regional ou do país.

Por último, mas não em último lugar, resta perguntar o que foi feito da própria ferrovia. Antes símbolo-síntese da mitologia do progresso, hoje a locomotiva,

especialmente a Maria-Fumaça, parece ter se tornado ícone de um passado romântico, de expectativas de desenvolvimento não realizadas, de possibilidades não alcançadas, de caminhos não trilhados. Há um forte movimento de resgate da memória ferroviária, que se manifesta em sítios eletrônicos da internet, em publicações memorialísticas, em museus temáticos e mesmo no retorno à atividade de velhas composições, hoje atrativos turísticos a oferecer, ironicamente, uma experiência de deslocamento, uma viagem, mais vagarosa e contemplativa.

Diamantina não preservou seu conjunto ferroviário. O prédio da estação ainda existe, transformado em quartel do Corpo de Bombeiros. Conserva parte de sua beleza e arquitetura originais, agora atendendo a novas demandas sociais, incorporado, portanto, à vida da cidade. O que não impediria, obviamente, que funcionasse também como ponto de partida de uma viagem interpretativa e problematizadora da linha férrea, pela qual tantas pessoas lutaram e que tantos sonhos e esperanças carregou.

Do trecho coberto pelo ramal entre Corinto e Diamantina, uma parte significativa do trajeto ainda é usada como estrada de rodagem. Alguns poucos marcos e registros da ferrovia que por ali passou estão preservados. Se já não existem muitas estações, algumas edificações permanecem, carecendo de investimento em sua restauração e conservação. Outras ficaram apenas na memória das pessoas, a qual precisa ser trabalhada historicamente, antes que os últimos vestígios desapareçam com o tempo.

O conceito de “território-museu” poderia ser aplicado a essa região, aglutinando os fragmentos da memória ferroviária numa história regional, a qual levaria em conta também os elementos naturais e a ocupação do território (antiga e atual). A atividade turística poderia agir como elemento integrador, que valorizasse esse passado e questionasse nossa relação com o progresso, com a tecnologia e seus fantasmas, com o ambiente natural em que vivemos e que alteramos. Diferentes locais poderiam abrigar estruturas interpretativas, que oferecessem ao visitante informações necessárias à compreensão do tema, bem como apontasse opções de trajeto para melhor conhecer a região e sua história – ferroviária ou não.¹⁴

Poderíamos resgatar, quiçá, não apenas o silvo estridente da locomotiva, mas também os cincerros das mulas “madrinhas” e tantos outros sons que marcaram épocas em Diamantina – e quem sabe, nossos ouvidos poderiam, também, escutar de forma mais atenta aos sons de nossa própria era.

¹⁴ Para uma melhor discussão do conceito de “território-museu”, ver MENESES, 2004, especialmente o capítulo IV..

I – Fontes documentais

1. Jornais (as datas referem-se ao período estudado, não necessariamente a toda a extensão da coleção)

Diamantina: Acervo Soter Couto. UEMG/FEVALE/Centro de Pesquisa; Biblioteca Antônio Torres. IPHAN-Diamantina.

A Estrella Polar. 1903-1914.

A Idéa Nova. 1906-1912.

Cidade Diamantina. 1889-1898; 1903.

Diamantina. 1913.

O Norte. 1906-1909.

Pão de Santo Antonio. 1907-1914.

Juiz de Fora: Setor de Memória da Biblioteca Municipal Murilo Mendes.

Jornal do Commercio. 1901-1914.

O Pharol. 1880-1914.

2. Outros documentos

Fundo José Teixeira Neves. Caixa 4, envelope 2 [jornais não separados/(262 fls.); sem data]. Biblioteca Antônio Torres. IPHAN-Diamantina, MG.

II – Referências Bibliográficas

ALKMIM, Paulo Francisco Flecha de. Chichico Alkmim: um retrato retocado. IN: SOUZA, Flander de; FRANÇA, Verônica Alkmim (orgs.) *O olhar eterno de Chichico Alkmim*. Belo Horizonte, Editora B, 2005, p. 99-105.

BENJAMIN, Walter. *Obras escolhidas*. Vol. 1. Magia e técnica, arte e política. Ensaios sobre literatura e história da cultura. São Paulo, Brasiliense, 1987.

BERMAN, Marshall. *Tudo que é sólido desmancha no ar*. A aventura da modernidade. São Paulo, Companhia das Letras, 1986.

BLASENHEIM, Peter. As ferrovias de Minas Gerais no século dezenove. in *Locus: Revista de História*. Juiz de Fora, Núcleo de História Regional/EDUFJF. Vol 2, nº 2, 1996, p. 81-110.

CHRISTO, Maraliz de Castro Vieira. Algumas observações sobre a pintura em áreas cafeeiras: Juiz de Fora (MG), 1850-1930. *Locus*. Juiz de Fora, Núcleo de História Regional / EDUFJF. vol 1. nº 1, 1995, pp. 63-80.

COUTO, Soter Ramos. *Vultos e fatos de Diamantina*. Edição revista e ampliada. Belo Horizonte, Armazém de Idéias, 2002.

CUNHA, Euclides da. *À margem da História*. São Paulo, Martins Fontes, 1999.

DUARTE, Regina Horta. Os sinos, os carros de bois e a locomotiva em São João Del Rei. Notas sobre a vida cotidiana em fins do século XIX. *Varia História*. Belo Horizonte, Departamento de História / FAFICH / UFMG, nº 17, 1997, p. 71-79.

FERNANDES, Antônio Carlos; CONCEIÇÃO, Wander. *La Mezza Notte*: o lugar social do músico diamantinense e as origens da Vesperata. 1ª ed. Diamantina, Maria Fumaça Editora, 2002.

FURTADO, Júnia Ferreira. *Chica da Silva e o contratador dos Diamantes – o outro lado do mito*. São Paulo, Companhia das Letras, 2003.

HARDMAN, Francisco Foot. *Trem-Fantasma*. A ferrovia Madeira-Mamoré e a modernidade na selva. 2ª. ed. revista e ampliada. São Paulo, Companhia das Letras, 2005.

LANDOW, George P. *Railways and Victorian Literature – An Introduction*. The Victorian Web: literature, history and culture in the age of Victoria. Disponível em: <<http://www.victorianweb.org/technology/railways/rrlit1.html>>. Acesso em 22.abr.2012, 14h50min.

LIMA, Pablo Luiz de Oliveira. *Ferrovia, sociedade e cultura: 1850-1930*. Belo Horizonte, Editora Argumentum, 2009.

MARTINS, Marcos Lobato. “Estradas móveis” no Sul de Minas: a navegação nos rios Grande e Sapucaí (1880-1960). IN: MARTINS, M. L.; SAES, Alexandre Macchione (orgs.). *Sul de Minas em transição: a formação do capitalismo na passagem para o século XX*. Bauru, EDUSC, 2012 (no prelo).

MARTINS, Marcos Lobato. *Os negócios do diamante e os homens de fortuna na praça de Diamantina, MG: 1870-1970*. Tese de Doutorado em História Econômica. Orientador: Prof. Dr. Antônio Penalves Rocha. Programa de Pós-Graduação em História Econômica. São Paulo, FFLCH / USP, 2004. (mimeo)

MENESES, José Newton Coelho. *História & Turismo Cultural*. 1ª ed. Belo Horizonte, Autêntica, 2004. (História &... Reflexões)

MILTON NASCIMENTO. Disponível em: <<http://www.miltonnascimento.com.br/>> Acesso em 22.abr.2012, 16h15min.

ORTIZ, Renato. *Cultura e Modernidade*. A França no século XIX. São Paulo, Editora Brasiliense, 1991.

RAMA, Angel. *A Cidade das Letras*. São Paulo, Brasiliense, 1984.

SALGUEIRO, Heliana Angotti. *Engenheiro Aarão Reis: o Progresso como Missão*. Belo Horizonte, Fundação João Pinheiro, 1997. (Coleção Centenário)

VELHO, Laís da Costa. *Pequena Antologia do Trem: a ferrovia na literatura brasileira*. Editora RFFSA/SENAC, 1974.

WIRTH, John D. *O fiel da balança: Minas Gerais na Federação Brasileira*. 1889-1937. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1982.