

**Próxima ao rio, dentro da mata, de Ponta de Areia a Araçuaí: a Bahia – Minas**

**Marcos Lobato Martins (Universidade Federal de Alfenas)**

Resumo: A Estrada de Ferro Bahia-Minas é o objeto deste texto. Abordam-se assuntos como a construção e o funcionamento da ferrovia que ligou Ponta de Areia a Araçuaí, passando por Teófilo Otoni, a sua tumultuada história administrativa, os aspectos do cotidiano dos ferroviários, o papel da EFBM na economia regional e as razões de sua desativação. O trabalho faz síntese do conhecimento historiográfico existente sobre a Bahia-Minas e propõe interpretações relativas aos significados regionais da ferrovia. As fontes são memórias e teses escritas sobre a EFBM, documentos oficiais, jornais mineiros e depoimentos de ferroviários e moradores do Vale do Mucuri.

Palavras-chave: Minas Gerais, Ferrovia, Desenvolvimento Regional, Vale do Mucuri.

Área temática: História Econômica e Demografia Histórica.

## **Próxima ao rio, dentro da mata, de Ponta de Areia a Araçuaí: a Bahia – Minas**

*Marcos Lobato Martins<sup>1</sup>*

As estradas de ferro simbolizaram, no decorrer do século XIX, a expansão da economia capitalista e da “civilização do progresso técnico-científico”. Velocidade nos transportes e nas comunicações. Vitórias da engenharia sobre a natureza: pontes, aterros, túneis que permitiram cruzar obstáculos de toda ordem. Gares monumentais, construídas em aço e vidro, que reordenaram espaços urbanos nas metrópoles. Caixas d’água, pequenas oficinas e estações dispersas em vastas áreas rurais articularam mercados e sociabilidades diversas. Os trilhos e os postes, as locomotivas e os ferroviários anunciaram a modernidade, uma modernidade que se concebia irresistível e irreversível. Uma modernidade plena de promessas de riqueza econômica e bem-estar social. No núcleo central do capitalismo e na sua gigantesca periferia, a estrada de ferro era a ponta-de-lança da transformação acelerada, entendida como superação do passado, e do atraso (HARDMAN, 1988). Por isso mesmo, nada era mais ansiado pelas comunidades interioranas do que a chegada dos trilhos e dos trens. Estar ou não na margem da ferrovia poderia significar, para essas populações, dádiva de vida promissora ou maldição de estagnação, quando não de decadência lenta até a morte.

No Brasil oitocentista, os caminhos de ferro surgiram nas regiões solidamente integradas na economia agro-exportadora, especialmente nos domínios cafeeiros. As composições ferroviárias, resultantes de vultosos investimentos estrangeiros e nacionais, irradiaram dos principais portos (Rio de Janeiro, Santos, Salvador, Recife, Pelotas) para os espaços dominados por fazendas, engenhos, charqueadas. No Nordeste e no Sul, as ferrovias não alcançaram grande extensão e nem formaram malhas densas. Ao contrário, na província paulista as ferrovias deram origem a numerosas linhas e ramais, que, desde a fronteira oeste de expansão do café, convergiram para São Paulo e, daí, para o porto de Santos. Companhias como Mogiana e Sorocabana terminaram emprestando seus nomes para regiões de São Paulo, sinal evidente da importância econômica, social e cultural que as ferrovias tiveram dentro do território paulista (SAES, 1981). No Rio de Janeiro e em Minas Gerais, as locomotivas a vapor adentraram as zonas cafeeiras do Vale do Paraíba, Zona da Mata e Sul mineiro. A Estrada de Ferro Dom Pedro II (depois da Proclamação da República denominada Central do Brasil) e a Estrada de Ferro Leopoldina foram as duas principais companhias que operaram nessas áreas do Sudeste. A primeira, obedecendo a diretrizes geopolíticas formuladas ainda no tempo do Império, estendeu seus trilhos para o norte, em busca do vale do São Francisco e das terras baianas, atravessando Minas Gerais (COSTA, 1958).

As ferrovias brasileiras, cuja lucratividade variou imensamente no tempo e no espaço, terminaram encampadas pelo Estado durante o período republicano. Primeiro por governos estaduais, depois da década de 1960 pela União (TOLEDO, 1998). No caso de Minas Gerais, estado que possuía dificuldades para realizar investimentos próprios em projetos de melhoria de sua infraestrutura econômica, a dependência de recursos federais para aplicação na sua malha ferroviária acarretou muitos problemas. As estradas de ferro mineiras sofreram para repor materiais e equipamentos, frequentemente tiveram atrasos de pagamento do pessoal, viram os planos de expansão e de interligação de linhas caducarem sem realização prática e foram obrigadas a promover danosas reduções de custos. Dessa forma, na segunda metade do século passado, fustigadas pela concorrência das rodovias, muitas ferrovias mineiras estavam sucateadas, impossibilitadas de prestarem bons serviços às regiões que cobriam. No decorrer dos anos 1960 e 1970, diversos ramais mineiros acabaram desativados.

Curiosamente, uma pequena linha de trem de ferro, com menos de 600 km, isolada no nordeste de Minas Gerais e extremo sul da Bahia, ocupou lugar de destaque no imaginário dos mineiros. Trata-se da Estrada de Ferro Bahia-Minas (EFBM), construída nas proximidades do leito

---

<sup>1</sup> - Doutor em História Econômica pela USP. Professor do Departamento de Ciências Humanas da Universidade Federal de Alfenas, MG.

do rio Mucuri e que alcançou a cidade de Araçuaí, no Vale do Jequitinhonha. A Bahia-Minas pareceu dar ao sonho de Teófilo Otoni, colonizar e desenvolver o vasto “Norte mineiro”, a consistência do aço, bem como materializar o antigo desejo das populações mediterrâneas de encontrar seu porto marítimo – Caravelas e Ponta de Areia. E a Bahia-Minas também impressionou os mineiros pela crueza de seu processo de desativação, que arrancou trilhos e gentes de lugares que ficaram em longa prostração. Tudo isto está poeticamente condensado na canção “Ponta de Areia”, de Milton Nascimento e Fernando Brant, grande sucesso nos anos 1980:

Ponta de Areia ponto final/ Da Bahia-Minas estrada natural/ Que ligava Minas ao porto do mar/ Caminho de ferro mandaram arrancar/ Velho maquinista com seu boné/ Lembra do povo alegre que vinha cortejar/ Maria fumaça não canta mais/ Para moças flores janelas e quintais/ Na praça vazia um grito um ai/ Casas esquecidas viúvas nos portais.

A história desta estrada de ferro, a EFBM, chamada carinhosamente no Vale do Mucuri de “Bahiminas”, é o objeto deste texto. A construção e o funcionamento do caminho de ferro que ligou Ponta de Areia a Araçuaí, passando por Teófilo Otoni; a tumultuada história administrativa da ferrovia; aspectos do cotidiano dos ferroviários da EFBM e do seu papel na economia regional; as razões da desativação da “Bahiminas” são assuntos que se pretende abordar. A pesquisa lança mão de obras (memórias e teses) escritas sobre a EFBM, documentos oficiais (principalmente de órgãos do setor de transportes), jornais mineiros e depoimentos de ferroviários e moradores de localidades situadas ao longo da linha de Ponta de Areia a Araçuaí. Mais do que a intenção de trazer à luz algum fato novo, este trabalho busca realizar síntese do conhecimento historiográfico existente sobre a Bahia-Minas e propor interpretações relativas ao significado regional da ferrovia. Significado econômico, político e cultural, com potenciais desdobramentos no processo de construção de uma identidade regional no Vale do Mucuri.

## **1. A idealização e a construção da EFBM**

Teófilo Otoni escreveu, em relatório de 1857, aos acionistas da Companhia do Mucuri, que haveria muitas vantagens econômicas para o “Norte de Minas” a transformação de Caravelas, localidade litorânea baiana, num porto dotado de alfândega. Desde os tempos coloniais eram conhecidas as qualidades excepcionais de Caravelas como porto, o melhor atracadouro situado na extensa faixa entre o Rio de Janeiro e Salvador. Teófilo Otoni foi um dos que reconheceu as qualidades do lugar e, mais ainda, pensou em ligá-lo diretamente ao Norte de Minas, por meio de uma rede de estradas, visando facilitar o escoamento da produção agrícola e estimular o desenvolvimento regional (CHAGAS, 1978). Na verdade, ele sugeriu a construção de uma estrada de ferro sobre o leito da rodovia Filadélfia a Santa Clara, que a Companhia do Mucuri havia aberto, e sua articulação com Caravelas. Para isso, Teófilo Otoni determinou o levantamento da planta e do traçado de uma estrada de ferro entre Santa Clara e Caravelas (GOMES, 2006, p. 19).

A ideia do notável político serrano, de ver uma ferrovia, através do nordeste de Minas Gerais, promover acesso rápido e fácil ao litoral baiano, seria concretizada décadas depois. Não se tratava, portanto, de desejo inviável, seja do ponto de vista da viabilidade técnica ou da importância econômica. Ao contrário, a proposta de Teófilo Otoni foi formulada no âmbito de uma visão específica sobre o desenvolvimento do Brasil que adquirira corpo entre setores das elites do Serro e Diamantina. Políticos e homens de fortuna dessas cidades mineiras criticavam o centralismo excessivo do Rio de Janeiro, capital política, econômica e cultural brasileira. Eles desejavam, alguns por meio da instalação do regime republicano (caso de Teófilo Otoni e dos Felício dos Santos), outros por reformas nas instituições do Império (caso dos Matta Machado), mais espaço para projetos regionais de desenvolvimento, mais autonomia em relação ao Rio de Janeiro. Com algumas dissensões incontornáveis, esses grupos políticos do Serro e Diamantina almejavam a gradual formação de um país de pequenos e médios proprietários rurais, politicamente mais democrático, baseado no trabalho livre e nas “indústrias naturais” (agricultura, mineração, agroindústrias – como a tecelagem de algodão – e a siderurgia), marcado por arranjos regionais, econômicos e políticos, diferenciados, embora articulados. Para isso, os negócios mineiros,

especialmente do vasto “Norte mineiro”, não poderiam continuar rigidamente subordinados ao “monopólio” carioca. O que significa que, no caso do “Norte mineiro”, conviria explorar as possibilidades abertas pela navegação no rio São Francisco e pela construção de uma ligação com o litoral baiano, de modo a dotar o “Norte” de seu porto marítimo (SOUZA, 1993).

O fracasso da Companhia do Mucuri no início da década de 1860 colocou em banho-maria o projeto de construção de uma ferrovia que ligasse Filadélfia (atual Teófilo Otoni) a Caravelas. O lento, porém, contínuo avanço da colonização das terras do Mucuri, dotadas de enormes recursos naturais, principalmente madeiras de grande valor comercial, impediu que o projeto dessa ferrovia caísse no completo esquecimento. Assim, em 1878, a Lei Provincial n. 2475, apresentada e defendida pelo Conselheiro João da Matta Machado, autorizou a concessão a particulares de uma estrada de ferro em direção a Caravelas. Dois anos depois, o engenheiro Miguel de Teive e Argolo assinou contrato com o governo mineiro relativo a essa concessão. Os termos da concessão eram os seguintes: a) Privilégio por oitenta anos, a contar do início do tráfego em toda linha; b) Preferência para o prolongamento da ferrovia até o Serro e ramais para Araçuaí e Minas Novas; c) Concessão à ferrovia de terras na extensão de 40 km para cada lado da via permanente. Este último item recebeu nova interpretação no Decreto n. 2966, de 1880, que determinou a concessão à ferrovia de 6 km de terras devolutas de cada lado da estrada, entre Filadélfia e Caravelas (GOMES, 2006, p. 20).

No ano de 1881, em 16 de maio, Miguel de Teive e Argolo assentou no litoral baiano o primeiro trilho da Estrada de Ferro Bahia-Minas. A locomotiva “Pochixá”, a primeira que trafegou na ferrovia, no século XIX, entrou na estação de Teófilo Otoni em 3 de maio de 1898. Os jornais do Brasil inteiro noticiaram, então, que se podia ir da urbe mineira situada na margem do rio Todos os Santos até Caravelas em um dia de viagem. A EFBM alcançou Araçuaí somente em 1942, atingindo sua extensão máxima, 578 quilômetros (143 km em território baiano e 435 km em Minas Gerais). Esses simples dados evidenciam as dificuldades que marcaram a trajetória da ferrovia, cuja construção amargou períodos de lentidão das obras e longos intervalos de interrupção. A título de curiosidade, indicam-se as trinta e três estações da EFBM: no trecho baiano, Ponta de Areia, Caravelas, Aparaju, Juerana, Helvécia, Posto da Mata, Argolo; em Minas Gerais, Serra dos Aimorés (Arthur Castilho), Nanuque (Presidente Bueno), Mayrink, Pampa, Xarqueada, Carlos Chagas (Urucu), Presidente Pena, Mangalô, Francisco Sá, Bias Fortes, São João, Pedro Versiani, Itamunheque, Cantinho, Teófilo Otoni, Aliança, Valão, Sucanga, Caporanga, Ladainha, Brejaúba, Novo Cruzeiro, Queixada, Engenheiro Schnoor, Alfredo Graça e Araçuaí (ELEUTÉRIO, 1998, p. 7).

O quadro abaixo fornece as datas de inauguração de estações mineiras da EFBM:

Ano de inauguração de estações da Bahia-Minas

| Estações                            | Ano de inauguração |
|-------------------------------------|--------------------|
| Arthur Castilho (Serra dos Aimorés) | 1882               |
| Mayrink                             | 1891               |
| Urucu                               | 1892               |
| Presidente Pena                     | 1895               |
| Francisco Sá                        | 1896               |
| Bias Fortes                         | 1897               |
| Pedro Versiani                      | 1897               |
| Teófilo Otoni                       | 1898               |
| Valão                               | 1918               |
| Ladainha                            | 1918               |
| Novo Cruzeiro                       | 1924               |
| Engenheiro Schnoor                  | 1930               |
| Araçuaí                             | 1942               |

Fonte: Gomes (2006) e Eleutério (1998).

A construção dos trechos da Bahia-Minas, como se pode inferir do quadro anterior, deparou com obstáculos diversos. Uma lista destes obstáculos começaria pelas dificuldades impostas pelos terrenos. Ora muito baixos e sujeitos a alagamentos constantes, os terrenos demandavam aterramentos; ora muito movimentados, eles exigiam obras civis como profundos cortes, pontilhões e túneis. As paralisações dos trabalhos provocadas pelas chuvas e inundações também atrapalharam o avanço da linha. Outro empecilho foram os atrasos dos materiais necessários nas frentes de obra, em função tanto da demora no atendimento das encomendas da ferrovia como dos efeitos da irregularidade da navegação no porto de Caravelas. A lista dos obstáculos prosseguiria com os problemas relacionados à mão-de-obra da ferrovia, cujo desempenho era afetado, de um lado, por doenças, picadas de cobras e ataques de índios e, por outro lado, pelas dificuldades de recrutamento e de manter a pontualidade dos pagamentos. Por isso, já em fins de 1896, irrompeu a primeira greve geral dos trabalhadores da Bahia-Minas e das empreiteiras, incluindo o pessoal da via permanente e das estações. Pesaram ainda a falta de trabalhadores especializados e de recursos financeiros na quantidade suficiente para se cumprir os cronogramas da ferrovia (ELEUTÉRIO, 1998, p. 24-33). Uma lista longa de dificuldades que, infelizmente, tornaram-se crônicas nos mais de oitenta anos de existência da EFBM.

O próprio Miguel de Teive e Argolo escreveu sobre os percalços que rondaram a construção dos trechos iniciais da Bahia-Minas, enfatizando os perigos representados pelas febres malignas:

Seria fastidioso narrar todas as peripécias que se deram durante a construção da estrada de ferro. Logo no princípio, sendo o terreno baixo, foi ela construída em aterro. Surgiram febres perniciosas que muitas vezes degeneravam em tifo. Essa epidemia não respeitou nada, nem sub-empregados nem trabalhadores, e muitos destes fugiram da estrada como quem foge da morte, de maneira que era preciso constantemente importar trabalhadores e, por todos os vapores, vinham novo pessoal substituir o que no vapor anterior tinha fugido. Muitas vezes aconteceu virem trabalhadores do Rio que, ao chegarem, ouvindo a notícia da epidemia, voltavam no mesmo vapor, sem mesmo desembarcarem. Em turmas de 150 trabalhadores, muitas vezes só encontrei trabalhando 30 homens, por estarem os demais doentes (GOMES, 2006, p. 23).

No que concerne às técnicas de engenharia, a Bahia-Minas teve sua construção, desde o início, marcada por muitos problemas. O traçado era defeituoso, cheio de curvas apertadas e declives fortes. Em muitos trechos, principalmente entre Engenheiro Schnoor e Alfredo Graça e Ariri (km 62) e Peruípe (km 66), os trilhos eram de segunda mão, desgastados e leves (de 24,8 kg por metro linear; hoje, o normal é trilho 57). Isso provocava descarrilamentos frequentes, além de obrigar a redução da velocidade das locomotivas. Nas baixadas da parte baiana, a leste do rio Peruípe, inundações e deslizamentos interrompiam o tráfego, uma vez que os dormentes da linha ficavam diretamente sobre o terreno, sem lastro. Esses problemas técnicos levaram uma publicação especializada brasileira, na década de 1940, a lamentar que o “*desenvolvimento [da EFBM] vem sendo demoradamente lento*”:

Nesses últimos anos, com seu desligamento da Leste Brasileiro, à qual foi subordinada durante algum tempo, e sua administração direta pelo Departamento Nacional de Estradas de Ferro, a Bahia a Minas melhorou em parte. Ainda assim, contudo, é uma estrada precária, de más condições técnicas, onde são parcos os recursos materiais e escasso o braço do homem para a sua condição de melhor satisfazer (Revista Ferroviária, Suplemento Estradas de Ferro do Brasil. Rio de Janeiro, 1946, p. 72. Biblioteca da RFFSA/BH).

No trecho mineiro da “Bahiminas”, dois pontos destacavam-se em função das instalações e do pessoal neles lotado: Teófilo Otoni e Ladainha. Em Teófilo Otoni, além de grande estação, construída em “*estilo arquitetônico neoclássico-gótico, destacando singelas ogivas ornamentadas por um grande relógio mecânico*” (GOMES, 2006, p. 43), a ferrovia instalou oficinas, depósitos, hospital (1950), a cooperativa de consumo (com armazéns em Ladainha, Nanuque e Ponta de Areia) e o clube dos ferroviários, ambos fundados nos anos 1950. A cidade foi, portanto, o centro de administração da EFBM. Ladainha, por sua vez, abrigou estação, armazém e oficina, inaugurada em 1924. Os tornos, prensas, serras e plainas dessa oficina eram alimentados por motores a vapor, o que gerava consumo mensal de 90 m<sup>3</sup> de lenha. Em 1950, a direção da Bahia-Minas construiu

represa e usina hidrelétrica de 500 HP, cujas sobras de energia iluminaram a cidade de Ladainha. Logo depois, a ferrovia implantou clube recreativo, pequeno cinema e a Escola Profissional Ferroviária de Ladainha, destinada a preparar jovens para serviços especializados requeridos pela Bahia-Minas.

A respeito da oficina de Ladainha, o depoimento de Paulo Salvátara, 82 anos de idade, contém informações importantes:

Eu cheguei a Ladainha em 1946, procedente de Setubinha (distrito de Minas Novas). Eu era ferreiro, mas fui convidado por meu irmão, que se candidatara a vice-prefeito de Pote, para tomar conta do Cartório local. Fiquei seis meses como escrivão do Cartório. Então comecei a trabalhar na oficina da EFBM, na função de mecânico. De 1947 a 1951 trabalhei na oficina, que era chefiada por João Batista Eleutério. Nessa época, a oficina tinha 130 funcionários. Cuidava dos consertos das locomotivas e dos vagões. Fazia também a montagem das máquinas novas que chegavam para a estrada de ferro. A gente pegava os desenhos das locomotivas e montava, trabalhando dia e noite, com base na experiência do pessoal. Não tinha engenheiro na oficina. Lá os fazendeiros da região pediam auxílio. Eu fabriquei muitos engenhos e alambiques na oficina para os fazendeiros<sup>2</sup>.

Esta foi a tônica na Bahia-Minas: pessoal prático, formado no dia-a-dia para o exercício de funções especializadas, que atendia as demandas da população do entorno relacionadas à fabricação e ao reparo de instrumentos e máquinas simples. Todavia, esse pessoal das oficinas e do movimento (como os maquinistas, chefes de estações e telegrafistas), mais do que habilidoso e prático, soube ler criticamente a situação da ferrovia. Prova disso é a empreitada da equipe do eletricista João Bastos Caiô, levada avante na oficina de Ladainha, na década de 1950. Ele compreendeu que as locomotivas a vapor que operavam na EFBM estavam ultrapassadas, desgastadas e sua manutenção se mostrava cada vez mais difícil. Essa situação impactava negativamente o movimento da ferrovia. João Bastos Caiô então propôs ao engenheiro Wenefredo Bacelar Portela, diretor da EFBM, construir nas oficinas de Ladainha uma máquina diesel-elétrica, empregando dois motores que estavam na sucata. Ele e seus homens trabalharam com afinco, dias e noites, durante meses, até que a locomotiva ficasse pronta. Entregue ao tráfego, com o número 800, ela puxou seis vagões de passageiros e dois de carga no trecho Teófilo Otoni a Caravelas, em apenas seis horas de viagem (cf. ELEUTÉRIO, 1998, p. 64).

A linha de Ponta de Areia a Araçuaí, completada no início da década de 1940, deveria ser estendida até outros pontos do território de Minas Gerais e da Bahia. Desde o século XIX, a começar por Teófilo Otoni – o primeiro a aventar uma estrada de ferro na direção de Caravelas –, a ferrovia foi concebida como parte de uma rede de caminhos. A EFBM deveria chegar ao Serro e a Diamantina, buscar o norte até Tremedal (atual Monte Azul), onde faria entroncamento com a Estrada de Ferro Central do Brasil, alcançar as margens do São Francisco, na região de Montes Claros, e do rio Doce, em Porto de Figueiras (atual Governador Valadares), através da região de Peçanha. Também se projetava a ligação da EFBM diretamente com a linha da Estrada de Ferro Leste Brasileiro, a partir de Caravelas-Alcobaça. Dessa forma, a ferrovia ampliaria sua área de influência, oferecendo, de fato, rotas alternativas para o escoamento da produção e para o comércio de vastas regiões interioranas. Todas essas extensões da linha Ponta de Areia a Araçuaí garantiriam o incremento sustentado do tráfego de cargas e passageiros na EFBM, tornando a companhia economicamente viável.

Os jornais mineiros, ao noticiarem a situação de crise aguda da “Bahiminas” no início da década de 1960, lembraram esses antigos projetos. É o que se lê num artigo do *Estado de Minas*, publicado na edição de 31 de agosto de 1961:

Hoje, quando se fala na possibilidade de extinção da EFBM, por ser deficitária, este problema merece ser tratado com uma atenção especial por todos aqueles que se interessam pelo progresso daquela vasta região. A ligação da Bahia-Minas à Vitória-Minas em Governador Valadares – obra perfeitamente viável – permitirá a imediata recuperação financeira da ferrovia que tem sua sede em Teófilo Otoni. Estendendo-a até Montes Claros, ficaria interligada com a Central do Brasil e a Leste Brasileiro, que é parte do sistema ferroviário do

---

<sup>2</sup> - Depoimento de Paulo Salvátara, colhido pelo autor em 4 de junho de 2009.

nordeste, e futuramente poderá atingir Brasília, através de Formosa, no estado de Goiás, com o que se transformaria no sistema dorsal do transporte ferroviário de uma ampla região.

Muitos estudos e projetos para realizar as extensões citadas foram feitos, entre as décadas de 1890 e 1930. Leis autorizativas federais e estaduais foram aprovadas, contratos de concessões entre o governo mineiro e diversos empreiteiros e companhias chegaram a ser assinados. Contudo, nenhum prolongamento da Bahia-Minas saiu do papel (GIFFONI, 2006). Por isso, a linha de Ponta de Areia a Araçuaí terminou isolada, sem entroncamento com a Central do Brasil, a Vitória-Minas e a Leste Brasileiro. Um caminho de trem encapsulado numa porção distante e pobre do Brasil, numa das últimas fronteiras agrícolas do Sudeste. Destino escrito pela tumultuada história administrativa da Estrada de Ferro Bahia-Minas e também pelas ambigüidades e contradições das políticas de transporte no país.

## **2. A turbulenta história administrativa da EFBM**

Indefinições, mudanças de rumo, procrastinações, indiferenças povoaram a trajetória de 86 anos da Estrada de Ferro Bahia-Minas. Dessa forma, a ferrovia operou sob carências e dificuldades constantes. A acusação crônica que sobre ela pesou, de ser ineficiente e nada lucrativa, deriva, em boa medida, de sua tumultuada história.

A Bahia-Minas começou a ganhar materialidade no ano de 1878, quando o engenheiro Miguel de Teive e Argolo escreveu uma série de artigos sobre um plano de ligar o Norte de Minas ao Atlântico. Teive e Argolo obteve, em negociações com o governo mineiro, privilégio para construir a estrada de ferro que idealizara, com ponto terminal no Sul da Bahia. Procurou, em seguida, obter a concessão baiana para o empreendimento, o que lhe custou muita luta para convencer os dirigentes e políticos daquela província. A concessão foi aprovada por Salvador em agosto de 1879. Restava, então, ao engenheiro Miguel de Teive e Argolo, um dos futuros donos da Companhia Viação Geral da Bahia, amearhar o capital requerido para construção do empreendimento. Para isso, ele viajou ao Rio de Janeiro (BARBOSA, 1979, p. 482-483).

Na capital do país, o engenheiro Argolo dirigiu-se ao Conselheiro Sinimbu, Ministro da Agricultura, a quem solicitou verbas para o início das obras. Não obteve sucesso. Frente à negativa do governo, Miguel de Teive e Argolo reuniu-se com três homens de fortuna – Dr. Carlos Theodoro de Bustamonte e os Comendadores Francisco de Paula Mayrink e José Pereira Rocha Paranhos –, com os quais formou a Empresa Estrada de Ferro Bahia-Minas. A referida empresa, após alcançar aprovação do projeto pelos governos provinciais de Minas Gerais e da Bahia, bem como a sanção imperial, em 26 de agosto de 1880, iniciou a construção da ferrovia (ELEUTÉRIO, 1998, p. 21-22).

Mas logo surgiram as primeiras dificuldades financeiras para a empresa, no início do ano de 1882. Dessa forma, começou a dependência de verbas públicas e de empréstimos bancários. Situação que ocorreu também com outras companhias ferroviárias, em todo o Brasil.

No ano de 1883, Miguel de Teive e Argolo dirigiu a formação da nova Companhia de Estrada de Ferro Bahia-Minas, constituída com capital inicial de 12 mil contos de réis, e sede na praça do Rio de Janeiro. Permanecia, portanto, um dos principais entraves para o bom funcionamento da ferrovia no seu período inicial: a distância da sede e as dificuldades de comunicação dos chefes das obras e do movimento com os membros da Diretoria. Entre 1883 e 1904, com base em contratos assinados com o governo mineiro (setembro de 1886 e março de 1889), a estrada de ferro foi estendida até Serra dos Aimorés e, em seguida, a Teófilo Otoni. Diversos aportes de capital socorreram a Companhia, frequentemente às voltas com atrasos nas obras e problemas de suprimento. Recursos públicos mineiros tornaram-se essenciais para a Bahia-Minas, bem como os empréstimos obtidos no Banco de Crédito Real de Minas Gerais, com garantias hipotecárias lastreadas na faixa de terras devolutas concedidas pelo estado à ferrovia. Isto resultou, em 1897, na encampação da Bahia-Minas pelo estado de Minas Gerais.

Em janeiro de 1900, o governo de Minas Gerais promulgou o regulamento da EFBM. Já se manifestavam, então, críticas de autoridades aos dispêndios volumosos requeridos pelas estradas de ferro existentes no estado. Essas críticas levaram os presidentes mineiros a exigirem políticas de redução de custos nas companhias ferroviárias, inclusive a Bahia-Minas (GIFFONI, 2006). Em

termos práticos, diretores da EFBM fecharam estações de pequeno movimento, reduziram o número de turmas fixas e de pessoal nas oficinas, o número de trens de passageiros e o ímpeto das obras de expansão da linha além de Teófilo Otoni, rumo oeste.

O governo mineiro, no entanto, não ficou suficientemente satisfeito. Por isso, no ano de 1904 decidiu arrendar a Companhia a José Bernardo de Almeida, fato autorizado pelo decreto n. 1693, de 22 de abril. O arrendatário tratou de concentrar seus esforços na exploração de madeira, de modo que os investimentos na ferrovia não cresceram. Insatisfeito com os resultados do arrendamento da EFBM, tanto no que se refere ao fomento da economia regional quanto ao melhoramento da via, o governador Júlio Bueno Brandão rescindiu o contrato com José Bernardo de Almeida, em 8 de outubro de 1910, por meio do decreto n. 2971. Em seguida, Bueno Brandão assinou o decreto n. 2972 que possibilitou a encampação da EFBM pela União. A ferrovia foi, então, incorporada à Rede de Viação Geral da Bahia (ELEUTÉRIO, 1998, p. 41). Para o governador mineiro, a transferência da EFBM para o governo federal representou excelente negócio, uma vez que Minas Gerais, além de receber grande quantia em dinheiro, livrava-se de despesa pesada decorrente da operação da ferrovia.

Em 1911, o governo federal arrendou a EFBM para a Compagnie de Chemins de Fer Federaux de l'Est Bresilien, empresa de capital franco-belgo. Este arrendamento estendeu-se até 1934. Não obstante, os investimentos na Bahia-Minas ficaram aquém do esperado, de maneira que a extensão dos trilhos foi interrompida na altura da Estação Eng<sup>o</sup> Schnoor. Também não melhoram as condições de operação da ferrovia. Por isso, em junho de 1934, a União rescindiu o contrato com a CCFEB, reassumindo o controle da Bahia-Minas, posta sob administração da Viação Férrea Federal Leste Brasileiro.

Dois anos depois, em 1936, a EFBM foi desmembrada da Leste Brasileiro porque não possuía qualquer ligação com a mesma. A Bahia-Minas ficou, então, diretamente subordinada ao recém-criado Departamento Nacional de Estradas de Ferro. Modificação que lhe custou perdas consideráveis em termos de autonomia administrativa. No ano de 1939, a Bahia-Minas passou à subordinação direta do Ministério da Viação e Obras Públicas, alteração que significou ganhos de autonomia para a empresa. Talvez por isso os depoimentos de moradores e antigos ferroviários da EFBM apontem o período das décadas de 1940 e 1950 como tempos áureos, quando *“tudo funcionava certo e organizado, os trens corriam no horário, com poucos acidentes e os trabalhadores da Bahia-Minas eram respeitados na região”*<sup>3</sup>.

Mergulhada no início dos anos 1960 numa crise grave, a EFBM entrou para a lista das ferrovias que o governo federal desejava extinguir. A situação piorou com o Golpe Militar de 1964, do que dá prova a encampação da Bahia-Minas pela Viação Férrea Centro-Oeste, uma divisão da Rede Ferroviária Federal S.A., que nada tinha a ver com a ferrovia do nordeste mineiro. A encampação ocorreu em 1965. Um ano depois, a Bahia-Minas foi desativada. A partir de maio de 1966, vagões-pranchas recolheram, no leito da linha, os trilhos, postes, fios, dormentes e pregos que empreiteiras arrancaram do chão. O material era levado para Teófilo Otoni, de onde seguia, em caminhões, rumo à cidade de Divinópolis e aos fornos da CSN, em Volta Redonda (RJ). Em junho do mesmo ano, a maioria das famílias ferroviárias deixou a região, para trabalhar em outras ferrovias integrantes da RFFSA.

É claro que esta trajetória administrativa turbulenta gerou períodos, mais ou menos longos, nos quais a autonomia administrativa da EFBM ficou bastante diminuída. Assim, órgãos distantes e alheios à realidade dos Vales Mucuri e Médio Jequitinhonha ditaram os rumos da ferrovia. Esse fato contribuiu para que os melhoramentos nos serviços e nas condições da “Bahiminas” não ocorressem em sintonia com as necessidades regionais. Por outro lado, as diversas mudanças de mão da EFBM devem ter contribuído para forjar clima de certo “descontrole” na empresa, gerando dificuldades de fiscalização e rupturas constantes no planejamento das prioridades e ações. O que ajuda a explicar as numerosas referências que os antigos ferroviários apresentam sobre corrupção e desmando na Bahia-Minas.

---

<sup>3</sup> - Depoimento de Antônio Geraldo de Souza Campos, 60 e tantos anos de idade, fazendeiro e comerciante em Queixada. Depoimento colhido pelo autor em 9 de janeiro de 2008.

Depoimentos colhidos por José Marcello de Salles Giffoni (2006) insistem na situação de descontrole de pessoal verificado na história da Bahia-Minas, com muitos e recorrentes casos de funcionários que recebiam, mas não trabalhavam, e de funcionários cujos salários eram pagos acima de sua classificação funcional. Situações que configuravam favorecimentos políticos e/ou apadrinhamentos entre funcionários. Muitos depoimentos também assinalam a prática crônica de desvios de dinheiro e de material, furto e vendas fraudadas de lenha e carvão (declarações de volumes maiores do que os efetivamente entregues à ferrovia), subfaturamento dos fretes de mercadorias transportadas, desaparecimento de cargas nos vagões, estações e armazéns da Bahia-Minas. Essas irregularidades, que causaram desfalques nos cofres da empresa, envolveram pequenos funcionários e chefes da ferrovia.

### **3. Entre apitos e trilhos: os trabalhadores da Bahia-Minas**

Desde o início de sua construção, a força de trabalho da EFBM contou com grande número de migrantes. Centenas de homens vieram de outras partes de Minas Gerais e do país, especialmente dos centros ferroviários mais desenvolvidos, como Rio de Janeiro e São João del Rei. A estrada de ferro atraiu esses trabalhadores oferecendo-lhes, além dos salários, vantagens como: a) concessão de pequenos lotes de terra, os quais poderiam ser cultivados e ter os excedentes transportados a custo muito baixo pelas composições da “Bahiminas”; b) transporte com 75% de abatimento para o trabalhador e seus familiares; c) dispensa do serviço militar.

Nas turmas de conserva da via permanente, a EFBM empregou principalmente trabalhadores da própria região, de localidades próximas à linha, situadas nos Vales do Mucuri e Jequitinhonha. Em geral, os chamados “garimpeiros” eram trabalhadores analfabetos, que recebiam salários pequenos (frequentemente pagos com enorme atraso) e lidavam com ferramentas conhecidas na faina rural: pás, enxadas, garfos, alavancas, marretas. Eram lotados na ferrovia como “extranumerários” (provisórios, mensalistas ou diaristas), isto é, como servidores não-concursados, sujeitos a transferências e demissões desembaraçadas. Na década de 1950, havia 57 turmas espalhadas de Ponta de Areia a Araçuaí, cada uma delas comandada por um feitor. As turmas (12 trabalhadores e um feitor) constituíam conjuntos de uma dezena de casas simples de alvenaria, pouco mais ou menos, sem confortos como luz elétrica e água encanada, isoladas no meio do mato. Em apenas dezoito turmas havia escola primária, de modo que os filhos dos “garimpeiros” eram obrigados a fazer longas caminhadas diárias para cursar as primeiras letras. Os trabalhadores da conserva da via permanente ficavam expostos a acidentes diversos: picadas de animais, cortes, perfurações e fraturas provocados por pregos de linha, trilhos, dormentes. Riscos potencializados porque não possuíam equipamentos de proteção individual e a maioria trabalhava descalça (para os “garimpeiros”, sapatos custavam caro!). Dessa situação oferece notícia o depoimento de Bernardo Alves Cajazeira, aproximadamente 60 anos de idade, cujo pai foi feitor na EFBM:

Meu pai, Jerônimo Alves Cajazeira, foi feitor de turma fixa, nível 7. Na época da Segunda Guerra, ele serviu em um batalhão do Exército. Quando deu baixa, transferiu-se para a Turma 56, em Araçuaí. Depois foi removido para a Turma 4, logo em seguida para a Turma 5, Turma 6 (acima de Juerana) e terminou lotado na Turma 8, em Helvécia. Na desativação da ferrovia, meu pai não foi obrigado a se transferir como os demais trabalhadores. A razão é que ele ficara cego da visão direita, então pôde ficar em Helvécia. A maioria de seus colegas foi para as linhas da Viação Férrea Centro-Oeste, tanto em Minas quanto no Rio e Goiás. Durante minha infância, na Turma 5 (km 45), eu ia para a escola em Juerana (município de Caravelas) caminhando entre os trilhos da EFBM. Eram 14 km, ida e volta, todos os dias, enfrentando sol e chuva, atravessando pontes e pontilhões<sup>4</sup>.

As faltas dos trabalhadores das turmas eram relatadas pelos feitores ou agentes de estação, sendo punidas (com repreensão, suspensão ou dispensa) pela direção da ferrovia. A seguir, são apresentados alguns exemplos de trabalhadores de linha punidos no ano de 1946:

---

<sup>4</sup> - Depoimento de Bernardo Alves Cajazeira, colhido pelo autor em 6 de julho de 2009.

Sebastião Pereira – trabalhador IV – Linha: punido com a pena de suspensão por 5 (cinco) dias a ser cumprida no período de 13 a 17-2-46, por reincidência em falta já punida com repreensão, de acordo com o art. 234 do E.F. e, por conveniência do serviço, convertida a referida penalidade em multa, visto como, foi encontrado fora do serviço às 7 horas do dia 9-2-46. Port. 139/46, de 12-2-46 (ELEUTÉRIO, 1998, p. 147).

Waldemar Oliveira – trabalhador – Linha: punido com a pena de suspensão por 10 (dez) dias a ser cumprida no período de 16 a 25-2-46, por reincidência em falta já punida com repreensão, (...) e, por conveniência do serviço convertida a referida penalidade em multa, visto como, servindo como bombeiro da caixa d'água do km 62, abandonou aquele serviço, causando atraso na marcha do trem FC 4 do dia 11-2-46. Port. 145/46, de 14-2-46 (*idem*, p. 157).

Fernando Rocha de Oliveira – trabalhador – servindo como feitor da turma 36 – Linha: punido com a pena de suspensão por 5 (cinco) dias a ser cumprida no período de 16 a 20-2-46 por falta grave, (...) e, por conveniência do serviço, convertida a referida penalidade em multa, visto como, no dia 13-2-46 caiu um pau sobre a linha telegráfica no km 364, assim permanecendo até o dia 14-2-46, sem que o aludido feitor, embora cientificado do ocorrido, nenhuma providência tomasse, o que causou grande prejuízo para o serviço do Tráfego. Port. 159/46-SP, de 15-2-46 (*idem*, p. 158).

Abandono de serviço, ausência não justificada, desleixo na função: estes tipos de faltas dos trabalhadores de linha, bastante comuns na história da EFBM, mostram a dificuldade que a companhia sempre encontrou para disciplinar seus funcionários, homens provenientes de um universo rural bastante distinto das rotinas e práticas das empresas ferroviárias, pontas-de-lança da expansão capitalista industrial.

Para o exercício de tarefas especializadas, a Bahia-Minas recrutou trabalhadores formados nos grandes centros ferroviários do país. A empresa contratou maquinistas, foguistas, agentes de estação, artífices na Estrada de Ferro Dom Pedro II (Central do Brasil) e na Estrada de Ferro Oeste de Minas. Em menor quantidade, contou também com baianos da Estrada de Ferro Leste Brasileiro. Estes trabalhadores especializados ficaram concentrados em Ponta de Areia, Teófilo Otoni e Ladainha. Como a demanda não podia ser suprida exclusivamente pela “importação” de especializados, a EFBM lançou mão do expediente de contratar temporariamente ferroviários experientes e qualificados, com a missão de treinarem os aprendizes recrutados localmente. A Bahia-Minas, no decorrer de sua história, abrigou todo ano dezenas de aprendizes nas oficinas e praticantes nos escritórios e no Tráfego. Dessa forma, foram formados telegrafistas, mecânicos, soldadores, maquinistas, agentes de estrada de ferro, escriturários. Os aprendizes recebiam modestos salários. Muitos deles entraram para a EFBM logo após completarem dez anos de idade. A história de Oronides de Oliveira, telegrafista aposentado da Bahia-Minas, nascido em Valão, no ano de 1935, assemelha-se a de muitos outros ferroviários do Mucuri:

Em Valão, comecei, a partir dos sete anos, a estudar numa escolinha. Quando saí da escola. Fui para a Estação de Valão, para aprender telegrafia. O tempo foi passando, e eu tinha muita facilidade para aprender o serviço telegráfico. Com doze anos, eu já estava quase completo nos serviços de telégrafo, agência, conferência e bilheteria. O agente de Sucanga se interessou muito pelo meu serviço e me chamou para trabalhar lá, onde fiquei dois anos. Depois fui para Caporanga, onde fiquei até receber a ordem para ir fazer teste em Teófilo Otoni. Passei, então, a ser funcionário da EFBM, com 17 anos. Às vezes, eu saía de Teófilo Otoni quando precisavam de mim para alguma substituição de telegrafista<sup>5</sup>.

Obviamente, a remuneração dos trabalhadores especializados da ferrovia era melhor do que a dos trabalhadores das turmas de conserva da linha. Porém, isso não significou que os primeiros ficaram imunes a problemas como atrasos de pagamento e falta de equipamentos de proteção individual. Nas oficinas da EFBM, artífices e auxiliares de artífices sofreram acidentes terríveis. Muitos tiveram mutilações e queimaduras graves. Vale ressaltar o que escreveu um memorialista sobre os maquinistas e foguistas das locomotivas da “Bahiminas”:

---

<sup>5</sup> - Depoimento de Oronides Sarnei de Oliveira, recolhido por Luciana Amormino. Disponível em <http://www.escriitoridehistorias.com.br/.../Oronides%20de%20Oliveira.pdf>. Acesso em 14 de julho de 2009.

Os serviços dos maquinistas e foguistas sempre foram duros e penosos. O pessoal não era bem alimentado, além do mais, quase sempre contaminados com várias espécies de vermes, eles tinham a saúde reduzida. Por esses motivos, desistiam facilmente dos serviços (ELEUTÉRIO, 1998, p. 37).

Da mesma forma que os homens da conserva da linha, os trabalhadores do Movimento, embora mais fáceis de serem observados pelos superiores, também mostraram alguma dificuldade para se enquadrarem nas normas da ferrovia. Citam-se apenas três exemplos, relativos ao ano de 1946:

Benedito Mário dos Santos – praticante de tráfego II: punido com a pena de suspensão por 10 (dez) dias a ser cumprida no período de 13 a 22-2-46, por falta grave, visto como, abandonou seu posto no dia 8-2-46, viajando para a estação de Juerana sem autorização superior. Port. 136/46, de 12-2-46 (*idem*, p. 140).

Bernardo Benedito – foguista: punido com a pena de suspensão por 5 (cinco) dias a ser cumprida no período de 13 a 17-2-46, por desrespeito à proibição consignada no item IV do art. 225 do E.F. de acordo com o art. 234 do mencionado Estatuto e, por conveniência do serviço, convertida a referida penalidade em multa, (...) visto como deixou de comparecer ao serviço, sem motivo justificado no dia 9-2-46, para viajar no trem FC-10 daquele dia. Port. 167/46, de 12-2-46 (*idem*, p. 154).

Francisco Dionízio – trabalhador – Tráfego: dispensado por motivo disciplinar, a partir de 13-2-46. Port. 137/46, de 12-2-46 (*idem*, p. 141).

Maquinistas, foguistas, chefes de trem e, é claro, passageiros ficaram expostos aos descarrilamentos das composições da Bahia-Minas. Acontecimentos mais numerosos do que os verificados em outras ferrovias do Sudeste, por causa dos defeitos do traçado e da precariedade do material rodante da EFBM. A maioria dos descarrilamentos causou apenas transtornos menores, como atrasos nas viagens. Porém, ocorreram acidentes com trens que ceifaram vidas. Em maio de 1939, o descarrilamento da locomotiva n. 138, na descida da Serra dos Aimorés, matou o maquinista Ernesto Monteiro. Anos depois, a mesma locomotiva descarrilou quando puxava carregamento de madeira, ocasionando a morte do maquinista apelidado Sapo Cheio. Em 1948, perto da Estação de Brejaúba, a locomotiva n. 135 acidentou-se, causando a perda da mão direita do servidor Javert Pereira dos Santos. Em meados da década de 1950, o descarrilamento da locomotiva n. 134, perto de Juerana, feriu muitas pessoas. No ano de 1959, acidente com trem de passageiros no km 448 provocou o tombamento dos vagões. Apesar do susto enorme, não houve vítimas fatais. Na década de 1960, a situação de crise da Bahia-Minas favoreceu a ocorrência de vários descarrilamentos nas proximidades de Mayrink, Ladainha, Brejaúba, Juerana e Peruípe. No ano de 1964, perto de Pedro Versiani, um trem descarrilou na margem do rio Todos os Santos e o último vagão de passageiros caiu no rio, matando quatro pessoas<sup>6</sup>. Quando acontecia descarrilamento, o chefe de trem (nas composições de passageiros) ou o maquinista (nas composições de carga) subia num poste, ligava por meio de haste própria o aparelho de telégrafo do trem na rede telegráfica da ferrovia e avisava o local do acidente, bem como indicava os meios necessários para socorrer a composição. A mensagem seguia para Teófilo Otoni, que providenciava o socorro, ouvidos o Chefe de Movimento, o Chefe de Linha e a Diretoria<sup>7</sup>.

Nos anos 1960, as condições da via permanente e do material rodante da Bahia-Minas eram tão precárias que os atrasos dos trens passaram a girar em torno de cinco a seis horas, religiosamente. As queixas dos usuários avolumaram-se e a credibilidade da empresa foi por água abaixo.

Ainda sobre os trabalhadores da Bahia-Minas, cabe assinalar que, até a década de 1920, a ferrovia empregou oficiais espanhóis e portugueses para projetar e construir obras de arte (pontes, aterros, bueiros, etc.), edificações (como as oficinas de Ladainha) e abrir cortes nas pedreiras.

<sup>6</sup> - Depoimento do Engenheiro José Penna Magalhães Gomes, 76 anos. *Apud* GIFFONI, 2006, p. 244.

<sup>7</sup> - Conforme depoimento de Oronides Sarnei de Oliveira.

Nas pequenas estações da Bahia-Minas, a regra era haver dois agentes de estação, um telegrafista, um estafeta e um guarda-chave<sup>8</sup>. Ao redor dessas estações, cresceram povoados, distritos e cidades pacatas, cujas ruas exibiam movimentação mínima. Lugares que seriam bem caracterizados pelos versos de Carlos Drummond de Andrade, no poema “Cidadezinha qualquer”:  
*“Casa entre bananeiras/ Mulheres entre laranjeiras/ Pomar amor cantar.// Um homem vai devagar./ Um cachorro vai devagar./ Um burro vai devagar.// Devagar... As janelas olham/ Éta vida besta, meu Deus”*. O paradeiro desses lugares era quebrado pela passagem dos trens da EFBM. Os moradores corriam para as janelas e portões para ver a maria-fumaça. Iam para a plataforma da estação, onde acompanhavam o embarque e o desembarque dos viajantes, vendiam comidas e bebidas aos passageiros, recebiam notícias sobre o mundo exterior. Era o espetáculo diário do trem na estação, encerrado assim que a composição, depois de partir, sumia na primeira curva da linha. Espectáculo a que memorialistas aludem com indisfarçável nostalgia:

Nas estações de Carlos Chagas, Ladainha, Novo Cruzeiro, Araçuaí, o passageiro podia descer do trem, escolher broas, biscoitos e pães, leite quente com farinha de milho, doces e queijos sobre mesas na plataforma. Não havia cobrador. Cada um pagava aquilo que comia. Tempo bom! Como era movimentada uma estação, onde começaram vários namoros que levaram ao casamento (GOMES, 2006, p. 69).

Nas cidades do Vale do Mucuri com maior número de ferroviários surgiram, naturalmente, bairros dominados pelas habitações dos servidores da EFBM. Realidade bem visível em Ladainha e Teófilo Otoni. Na primeira cidade, o Bairro Esplanada, situado do lado oposto dos trilhos em relação às Oficinas Centrais da EFBM, tornou-se reduto dos ferroviários. Na segunda cidade, o núcleo dos trabalhadores da ferrovia (aproximadamente 600 pessoas, em 1964) foi o Barro Branco, situado no pé da encosta de um morro coberto de mata. As casas dos ferroviários, construídas em área pertencente à ferrovia, eram limitadas, à direita, por uma grande lagoa e, à esquerda, pelos trilhos da linha. Hoje, o sítio configura a entrada do Bairro Marajoara (*idem*, p. 89).

Com apoio de diretores da EFBM, os ferroviários de Ladainha, Teófilo Otoni, Nanuque e Ponta de Areia fundaram bandas de música, times de futebol e organizaram festas e bailes. Os jogos de futebol envolveram equipes da região, que viajavam ao longo da linha de Ponta de Areia a Araçuaí, bem como partidas contra equipes de Belo Horizonte e São João del Rei. O Bahia e Minas Esporte Clube, time de Ladainha, foi tricampeão da Liga Desportiva de Teófilo Otoni, nos anos 1933, 34 e 35. Seu grande rival era o Ferroviários, equipe de Teófilo Otoni (ELEUTÉRIO, 1998, p. 46; GOMES, 2006, p. 86-88). O cinema também era diversão apreciada pelos trabalhadores da EFBM. Por iniciativa dos artífices de Ladainha, que reformaram velho projetor Triumph (de 3 mm), fundou-se cinema na cidade, que ficou conhecido como “Caixotão”. Em setembro de 1938, os moradores assistiram à primeira sessão de cinema na cidade, com o filme *King Kong*<sup>9</sup>. Os ingressos eram pagos com “boros”, isto é, vales que os ferroviários recebiam para fazer compras em determinados estabelecimentos comerciais<sup>10</sup>.

Na cidade de Teófilo Otoni, o ponto de encontro dos ferroviários, na virada dos anos 1950 para 1960, situava-se a pouco mais de duzentos metros da estação no sentido Bahia. Era uma rua estreita, paralela aos trilhos, onde se enfileirava mais de uma dúzia de bares e armazéns. No final dessa rua ficava o Clube dos Ferroviários. Além dos bares funcionavam ali algumas casas de jogos e dois prostíbulos: o “Buraco Doce” e o “Curral das Éguas”. Conforme Gomes (2006, p. 99), “nas noites de sexta-feira, aquele reduto transformava-se numa verdadeira babilônia. (...) De vez em quando amanhecia um esticado nas calçadas. O local cheirava a confusão, e constantemente a polícia tinha que intervir com seus cassetetes. Daí nasceu o nome ‘Borracha Franca’”.

Nas décadas de 1940 e 1950, os trens da Bahia-Minas só não corriam aos domingos. Conforme Alcino Rocha Pinto, o esquema de circulação das composições era o seguinte:

<sup>8</sup> - Depoimento de Alcino Rocha Pinto, 78 anos de idade, ex-telegrafista em Sucanga, colhido pelo autor em 4 de junho de 2009.

<sup>9</sup> - Conforme [http://www.ladainha.cidadeaonet.org/patrimonio\\_caixotao.html](http://www.ladainha.cidadeaonet.org/patrimonio_caixotao.html). Acesso em 14 de julho de 2009.

<sup>10</sup> - Depoimento de Paulo Salvátara.

Nas segundas, quartas e sextas corria, de Teófilo Otoni para Araçuaí, um trem de passageiros, denominado M3. Também circulava, nesses mesmos dias e trajeto, uma composição de carga, denominada FC15. Nas terças, quintas e sábados, o trem de passageiros, com o nome mudado para M4, voltava de Araçuaí para Teófilo Otoni. O mesmo fazia o trem de carga, com o nome de F16. Na outra parte da EFBM, partia de Teófilo Otoni para Ponta de Areia o trem de passageiros M1, segundas, quartas e sextas. Esse mesmo trem voltava do litoral para Teófilo Otoni, com o nome de M2, nas terças, quintas e sábados. O esquema era replicado neste trecho por outro trem de carga<sup>11</sup>.

As composições da Bahia-Minas, tracionadas por locomotivas a vapor, não atingiam velocidade elevada. Ao contrário, a velocidade média das viagens girava em torno de 20 km/h. O percurso de Caravelas a Teófilo Otoni, portanto, exigia mais de 12 horas. Tempo praticamente equivalente despendia a viagem de Araçuaí a Teófilo Otoni. Somente na década de 1960, quando chegaram quatro locomotivas diesel-elétricas da GE para a Bahia-Minas, os tempos de viagem foram substancialmente reduzidos. Toda a extensão da linha passou a ser percorrida em apenas um dia de viagem (ELEUTÉRIO, 1998, p.64).

A categoria profissional dos ferroviários é conhecida por sua história de lutas sindicais e políticas, tanto nos países centrais do capitalismo quanto nas áreas periféricas da economia mundial. No Brasil, os ferroviários constituíram, até a década de 1960, um dos setores mais destacados da organização sindical e da militância política. As greves na Central do Brasil e na Oeste de Minas foram numerosas e suas lideranças e sindicatos bastante aguerridos. Por outro lado, os funcionários dessas estradas de ferro tiveram expressivo engajamento em partidos como PTB e PCB, situados mais à esquerda no espectro político nacional (MAIA, 2002). O mesmo quadro poderia ser observado na Estrada de Ferro Bahia-Minas?

A resposta tem que levar em conta as condições específicas da região onde operava a EFBM. Uma porção do território de povoamento relativamente recente, marginal aos centros econômicos mais desenvolvidos do país. Região dominada por ritmos e sociabilidades rurais e tradicionais, onde vivia população dispersa e amplamente analfabeta, afetada por fluxos migratórios intensos. Por conseguinte, o terreno não era dos mais férteis para a germinação do sindicalismo e da militância política críticos ao clientelismo e mandonismo local, formas que caracterizaram a hegemonia política das oligarquias regionais conservadoras mineiras. Não faz sentido, portanto, simplesmente comparar a atuação político-sindical dos ferroviários de Juiz de Fora, São João del Rei, Divinópolis e Belo Horizonte com a dos seus colegas de Ladainha, Teófilo Otoni e Ponta de Areia. Os ferroviários do Mucuri tiveram atuação bem mais discreta e menos autônoma, uma vez que se organizaram principalmente por meio de clubes e cooperativas de consumo, criados pela própria EFBM, bem como de entidades esportivas e culturais patrocinadas pela ferrovia. Por isso, memorialistas que escreveram sobre o Vale do Mucuri e a “Bahiminas” e depoimentos de antigos ferroviários não deram maior atenção à vida sindical dos trabalhadores da linha de Ponta de Areia a Araçuaí.

Isto não significa que os ferroviários da Bahia-Minas sempre se mostrassem resignados com os padrões da vida regional, politicamente apáticos ou submissos às lideranças tradicionais. Em Ladainha, muitos deles fizeram do PTB (Partido Trabalhista Brasileiro, criado por Getúlio Vargas e liderado por João Goulart) uma força político-eleitoral. Além de vereadores, o PTB elegeu o eletricitista da EFBM, João Bastos Caiô, prefeito da cidade. O governador gaúcho Leonel Brizola visitou Ladainha, no ano de 1963, estimulando a entrada dos trabalhadores da Oficina Central no movimento denominado “grupo dos onze”<sup>12</sup>. Os G-11 eram grupos de orientação nacionalista e revolucionária, que formavam base de apoio para as *Reformas de Base* propostas pelo Governo Goulart, espalhados pelo país, principalmente no Rio Grande do Sul, São Paulo, Rio de Janeiro e Minas Gerais.

Teófilo Otoni também viu ferroviários filiares ao PTB – caso do telegrafista Orlean Bonfim Guimarães, que se elegeu vereador (GIFFONI, 2006, p.229). Uns poucos, como Oswaldo Reis e Manoel Santos Cardoso (telegrafista), adquiriram fama de serem ligados ao PCB (Partido

---

<sup>11</sup> - Depoimento de Alcino Rocha Pinto, morador de Sucanga, ex-telegrafista da EFBM.

<sup>12</sup> - Depoimento de Paulo Salvátara.

Comunista Brasileiro, de orientação soviética). Por isso, quando estourou o Golpe Militar de 1964, a estação, a oficina e o “Barro Branco” foram cercados por policiais armados com fuzis. Casas de ferroviários foram revistadas. E muitos servidores da EFBM foram presos sob suspeita de comunismo e subversão, inclusive Oswaldo Reis, apanhado quando tentava fugir para a zona rural (GOMES, 2006, p. 94).

Curiosamente, entretanto, Tristão da Cunha e Aécio Ferreira da Cunha (avô e pai, respectivamente, do atual governador Aécio Neves da Cunha), políticos de centro-direita nascidos em Teófilo Otoni, vinculados ao PSD (Partido Social Democrático) e PR (Partido Republicano), foram amplamente majoritários na região do Mucuri, dos anos 1950 aos anos 1970. Ambos tiveram grande influência sobre a EFBM, como se verá adiante. A propósito, em Nanuque, o chefe de estação Alfredo Melgaço, filiado ao PSD, foi vereador e, depois, prefeito, eleito em 1958 (GIFFONI, 2006, p. 237). De maneira que não há razão para idealizar, entre os ferroviários da Bahia-Minas, a predominância de “postura progressista e militante” nem para taxá-los, inversamente, como ingênua massa de manobra à disposição de “coronéis”. Politicamente, a força de trabalho da EFBM era multifacetada: nela havia pessoas que se diziam apolíticas, integrantes de clientelas de chefes tradicionais, simpatizantes e membros dos partidos das elites burguesas, afiliados do trabalhismo e minorias vinculadas a partidos de esquerda. Aliás, este era o quadro nas demais ferrovias. O que variava de uma para outra era o peso relativo das correntes políticas.

Com a extinção da EFBM, no ano de 1966, muitos trabalhadores foram transferidos para Belo Horizonte, Lavras e Divinópolis. Outros preferiram não abandonar sua terra, familiares e amigos, deixando o emprego. Os que tinham tempo suficiente para aposentar, aposentaram-se e permaneceram nas localidades onde viviam. Na cidade de Ladainha, mais da metade da população foi deslocada, o que provocou muitos anos de dramática acomodação da economia local. Povoados menores, antes movimentados pela estrada de ferro, pararam no tempo. A maioria encolheu, caso de Mayrink, conforme depoimento de Miguel Francisco do Amaral:

Eu vim de Jequitinhonha para Serra dos Aimorés nos anos 1950, trabalhar com madeira e gado. Moro aqui há quase quarenta anos. Eu viajei pela Bahia-Minas algumas vezes, antes dela ser desativada. Mayrink era bem movimentada, tudo por causa da ferrovia e das serrarias. Mas quando a Bahia-Minas acabou bruscamente, o povoado entrou em regressão. Mayrink sequer conseguiu virar distrito de Carlos Chagas. O lugar esvaziou. Perdeu população e o dinheiro que corria por causa da estrada de ferro<sup>13</sup>.

Mesmo a cidade de Teófilo Otoni sofreu com a desativação da Bahia-Minas. Afinal, perdeu significativa massa salarial e negócios ligados ao suprimento da ferrovia. Mais do que isso, a cidade, atônita, acompanhou a destruição de símbolos do “progresso” e da força política que garantiam para Teófilo Otoni a condição de polo regional.

#### **4. Ferrovia deficitária, corrupta e ineficiente?**

Na virada dos anos 1950 para os anos 1960, tomou corpo no interior do governo federal e mesmo da opinião pública nacional a ideia de que convinha ao país extinguir milhares de quilômetros de linhas e ramais ferroviários deficitários, ineficientes, antros de falcatruas e corrupção. Essa foi a explicação, dada pelas autoridades, no momento da desativação da Bahia-Minas. Arrazoado aceito por boa parte dos ferroviários e usuários da linha de Ponta de Areia a Arauaí, como indicam as falas seguintes:

A Bahia-Minas acabou por um problema que ninguém sabe. Dizem que foi por um determinado deputado que anunciou que a renda dela não dava para pagar os funcionários. A renda era pouca. Quando a gente desconfiou, anunciaram que a Bahia-Minas ia ser extinta<sup>14</sup>.

Faltou na Bahia-Minas administração competente e honesta. A corrupção, os desmandos e a politicagem dos chefes levaram a ferrovia a dar prejuízo. Foi assim desde o início da construção. Senão, como compreender

<sup>13</sup> - Depoimento de Miguel Francisco do Amaral, 70 anos de idade, ex-funcionário municipal e ex-vereador de Carlos Chagas e comerciante. Depoimento colhido pelo autor em 9 de junho de 2009.

<sup>14</sup> - Depoimento de Oronides Sarnei de Oliveira.

que a Bahia-Minas demorou tanto tempo para ficar pronta? Os políticos da região também atrapalharam bastante<sup>15</sup>.

O fim da Bahia-Minas tem razão política. O governo queria investir nas rodovias. Mas também pesou muito o fato de que a ferrovia tinha muitos problemas, corrupção. A Bahia-Minas virou um cabide de empregos desde os anos 1950. A oficina de Ladainha, que funcionava bem com 130, 150 pessoas, chegou a ter quase 500 funcionários em 1962-1963. Tudo por causa das nomeações de apadrinhados do deputado Tristão da Cunha<sup>16</sup>.

Não é intenção deste trabalho analisar detalhadamente a vida financeira da Bahia-Minas. Todavia, uns poucos números são suficientes para colocar em xeque a afirmação peremptória de que a ferrovia era bastante deficitária. Certamente esta não foi a situação da empresa nos anos 1920, período no qual ela obteve saldos expressivos, principalmente entre 1924 e 1927. Nas duas décadas seguintes, a Bahia-Minas alternou anos de pequenos saldos com outros de pequenos déficits. A tabela abaixo traz cifras relativas ao movimento financeiro da Bahia-Minas no início dos anos 1920:

Movimento financeiro – 1920, 1923 e 1924

| Ano  | Receita        | Despesa        | Saldo        |
|------|----------------|----------------|--------------|
| 1920 | 866:419\$600   | -              | -            |
| 1923 | 1.450:050\$125 | 1.328:117\$549 | 121:932\$576 |
| 1924 | 2.301:358\$071 | 1.649:495\$116 | 651:862\$955 |

Fontes: Recenseamento de 1920. Ministério de Viação e Obras Públicas, Relatório sobre ferrovias, 1924, p. 161.

Parece ter mais razão o ferroviário que pensa ser a extinção da Bahia-Minas questão muito mais política do que contábil-financeira. Embora houvesse déficits, irregularidades e ineficiências em toda história da EFBM, é preciso colocar sob perspectiva adequada os argumentos das autoridades para justificar a desativação da ferrovia. Conforme José Marcello de Salles Giffoni (2006), as ambigüidades e contradições das políticas públicas de transporte explicam os problemas da Bahia-Minas, em particular, e das ferrovias brasileiras, em geral. No decorrer da história republicana, os discursos das elites dirigentes sobre as ferrovias sofreram alterações significativas, que desembocaram na diretriz de “eliminação dos ramais deficitários”. A compreensão dessas mudanças possibilita superar explicações reducionistas para a extinção de linhas ferroviárias, baseadas seja no argumento da viabilidade técnica e econômica, seja no combate às irregularidades administrativas e corrupção. Nas palavras de Giffoni:

O déficit ferroviário é muito mais uma questão de política de desenvolvimento econômico e de transporte, principalmente após a II Guerra Mundial, do que um problema exclusivo das empresas ferroviárias. (...) A EFBM vivia, no final da década de 40, uma concorrência desleal da [rodovia] Rio-Bahia diante das baixas tarifas de frete em decorrência da quase ausência de taxas para o transporte rodoviário e um quadro de tarifas baixas e total abandono em termos de investimento da União em todos os setores da ferrovia, principalmente a manutenção da via permanente (GIFFONI, 2006, p. 167).

Até os anos 1930, predominava, entre as elites e autoridades brasileiras, o discurso de que as ferrovias seriam prioritárias no desenvolvimento nacional, necessárias tanto para o processo de ampliação de fronteira quanto para assegurar a presença do Estado no interior (LIMA, 2009). Por isso, as ferrovias deveriam manter tarifas baixas (o que reduzia a lucratividade potencial das empresas) e haveria necessidade de ferrovias públicas, principalmente nas áreas do território mais atrasadas ou recém-povoadas. A ferrovia era concebida como “*um elo central para o progresso econômico, a segurança nacional e a integração territorial*” (TOPIK, 1987, p. 149). A ferrovia seria mais do que simples empresa regida pela lógica do lucro.

Portanto, até a década de 1930, os governos federal e estaduais não tinham constrangimentos políticos para investir em ferrovias como a EFBM. Por isso, elaboraram diversos planos de expansão das estradas de ferro. Todavia, por causa da vigência do ideário liberal na fachada

<sup>15</sup> - Depoimento de Antônio Geraldo de Souza Campos.

<sup>16</sup> - Depoimento de Paulo Salvátara.

institucional e no ambiente cultural do país, os governos buscaram reduzir custos de operação das ferrovias sob controle estatal. Ambiguidade que implicou, na prática, restrições de investimentos na malha ferroviária.

Os ventos mudaram a partir dos anos 1930, principalmente no pós-guerra. As ferrovias passaram a ser compreendidas como empresas que precisavam se autossustentar economicamente. Mais do que isso: foram obrigadas a entrar em comparações de custo-benefício com as rodovias. Nas palavras de Maria Chambarelli de Oliveira:

As estradas de ferro de penetração são os primeiros pioneiros da civilização, mas a sua ação é lenta ou incompleta, se ela não se continuar pelas estradas de rodagem. A estrada de ferro não é mais hoje o único meio rápido de comunicação e não corresponde a todas as necessidades (...), precisa da colaboração rodoviária. Para isto devemos fazer estradas de rodagem interligando as estradas de ferro (OLIVEIRA, 1986, p. 75).

Na verdade, a balança pendeu para as rodovias. A União rapidamente concedeu prioridade para a expansão das estradas de rodagem e secundarizou as ferrovias. O governo de Juscelino Kubitschek é o marco incontestado dessa virada, mas esse processo pode ser remetido aos trabalhos da Comissão Mista Brasil-Estados Unidos (CMBEU), criada na Presidência de Eurico Gaspar Dutra.

No ano de 1951, a CMBEU produziu relatório sobre a Bahia-Minas. O documento era francamente negativo, porque considerava a empresa deficitária e sem perspectivas futuras, sugerindo o investimento em rodovias no nordeste mineiro. As principais conclusões da CMBEU foram: a) a EFBM era ferrovia isolada, marcada por déficits; b) a área por ela servida possuía baixo desenvolvimento agrícola, com produção quase totalmente absorvida pelo consumo local; c) 70% da carga total consistiam de madeira sob várias formas, de modo que a viabilidade da ferrovia estava ameaçada pelo esgotamento das florestas da região; d) investimentos na remodelação ou novas construções seriam bastante questionáveis; e) as instalações portuárias de Caravelas desencorajavam os exportadores a usarem a ferrovia (BRASIL, 1953, p. 675-676).

De fato, a situação financeira da Bahia-Minas tornara-se muito ruim a partir do final dos anos 1940. Os déficits ficaram constantes e crescentes, embora, como mostrou Giffoni (2006), decorressem mais dos custos dos setores de movimento e via permanente do que de pessoal da estrada (o que relativiza o argumento de que a “Bahiaminas” teria se transformado em “cabide de empregos”). A rodovia Rio-Bahia, cuja construção teve início em 1948 e a pavimentação ocorreu em 1963, retirou cargas da Bahia-Minas, concorrendo com ela no percurso Teófilo Otoni – Rio de Janeiro. Essa situação nova é anunciada no Relatório do Coronel Adalberto Pompílio, diretor da ferrovia em 1949. Ele escreveu que os caminhões, sem tarifas, ofereciam melhores preços e rapidez, de maneira que ganharam preferência do comércio e dos produtores do Mucuri. A *Revista Ferroviária* também noticiou o problema:

Apesar do recente aumento nas tarifas ferroviárias, agravadas em cerca de 40% em média, a receita da estrada [Bahia-Minas] vem diminuindo sensivelmente, e será impressionante declarar que seu transporte está reduzido ao de exportação de madeiras, que é bastante volumoso e o de importação de sal, cimento e outros artigos que não interessam ao transporte rodoviário. Assim sendo, urge providências na salvaguarda deste patrimônio nacional (*Revista Ferroviária. Suplemento Estradas de Ferro do Brasil*. Rio de Janeiro, 1949, p. 66. Biblioteca da RFFSA/BH).

É importante ressaltar, por outro lado, que a falta de cargas em grande quantidade para serem transportadas pela EFBM, que os economistas e engenheiros, nas décadas de 1940, 1950 e 1960, alegaram ser fator de inviabilização da ferrovia, existiu, de fato. Gradualmente, a Bahia-Minas ficou sem o que transportar. Todavia, essa falta de cargas tem mais a ver com os efeitos das políticas de desenvolvimento adotadas pela União e pelo estado de Minas Gerais do que com supostos atavismos econômicos regionais e mal-feitos da “Bahiminas”. Afinal, os Vales do Jequitinhonha e Mucuri e o Norte de Minas foram abandonados à própria sorte pelos planos de desenvolvimento econômico, formulados e executados no pós-1930 (DULCI, 1999). Estes planos concentraram investimentos públicos e privados no eixo Rio – São Paulo e, no caso de Minas Gerais, na Região Metalúrgica. O Jequitinhonha, o Mucuri e o Norte de Minas foram mantidos na

condição de áreas fornecedoras de mão-de-obra barata para os grandes centros industriais do Sudeste, imersas em atividades mineradoras e agropecuárias tradicionais, de baixa escala e produtividade. O que significa que não haveria cargas para a Bahia-Minas e para o porto de Caravelas, mesmo que fossem completadas as extensões para Serro, Diamantina, Minas Novas, Monte Azul e Montes Claros. Aliás, diga-se de passagem, a Estrada de Ferro Vitória-Minas foi, inicialmente, tão precária e deficitária quanto a Bahia-Minas. A decisão irredutível do governo mineiro de conferir-lhe o monopólio de transporte do minério de ferro extraído em Itabira permitiu que ela se tornasse empresa lucrativa e de boa técnica (COELHO e SETTI, 2000).

A opção da União pelas rodovias, a continuidade dos problemas técnicos, financeiros e administrativos da Bahia-Minas, a sangria demográfica e o relativo atraso econômico do Médio Jequitinhonha e do Mucuri, a marginalização dessas regiões nos planos de desenvolvimento criaram, portanto, o cenário para a desativação da antiga ferrovia, ao longo do pós-guerra. A chegada dos militares ao poder, no Golpe de 64, removeu obstáculos políticos que poderiam adiar, ou mesmo impedir, a decisão de extinguir a Bahia-Minas. Cumpru-se, com ordens do General Castelo Branco, a desativação da “deficitária e ineficiente” EFBM, tal como havia recomendado a CMBEU, em 1951.

Não houve reação de monta dos políticos e da sociedade regional. Os ferroviários e os moradores da beira da linha, de Ponta de Areia a Araçuaí, assistiram chorosos os trilhos serem arrancados, as locomotivas e vagões serem desmontados com o uso de maçaricos. Os cantadores expressaram sofrimentos e perdas do povo da Bahia-Minas, a exemplo da canção de Pereira da Viola:

Os meninos na estação/ A bandeja ta vazia// A miséria ta no bolso/ Pra tentar comprar feijão// Vai embora Bahiaminas/ Rumo adentro meu sertão// Bota fogo seu foguista/ Taca o pé seu maquinista// Lá na frente vem um túnel/ Ta escuro pra dana// Novo Cruzeiro já passou/ E Queixada vem aí// Vai embora Bahiaminas/ Que as moças lá da fazenda/ Apesar de solitárias/ Te farão uma saudação// Vai embora Bahiaminas/ Agradar revolução/ Deixa esse povo do Vale/ Sem nenhuma condução/ Você não tem culpa alguma/ Pois você não pensa não (“Estrada de Ferro Bahiaminas”).

Na perspectiva histórica, pode-se pensar que o fim da EFBM foi mais uma derrota sofrida por Teófilo Otoni, Joaquim Felício dos Santos e outros republicanos do Serro e Diamantina, que, em meados do século XIX, sentiram a necessidade de enfrentar os problemas sociais, de promover transformações que *“reponham a pirâmide social em equilíbrio estável, apoiando-se sobre a base e não sobre o vértice”*<sup>17</sup>. Políticos-empresários que fundaram companhias industriais, de comércio e navegação no “Norte mineiro” almejando a desconcentração da riqueza, a democratização das instituições, o encorajamento do exercício da liberdade individual, o apoio ao ensino e à ciência (MARTINS, 2003).

## 5. A Bahia-Minas e o Vale do Mucuri

Antes da construção da rodovia Rio-Bahia, no final da década de 1940, a Estrada de Ferro Bahia-Minas foi o principal meio de transporte das exportações e importações de boa parte do Vale do Mucuri. De Aimorés e Nanuque, passando por Carlos Chagas e Teófilo Otoni, até Poté, Malacacheta e Ladainha, os trilhos possibilitaram a circulação de mercadorias e pessoas. Os depoimentos de ex-ferroviários da “Bahiminas” evidenciam nitidamente o que transportavam as composições da ferrovia, nos anos 1950 e 1960:

Naquele tempo, havia muito café em Valão. Por isso, era deixado no povoado um vagão vazio. Quando o trem voltava de Araçuaí, pegava o vagão carregado de café limpo e trazia para Teófilo Otoni. Até que não havia muito passageiro. Pela Bahia-Minas, a pessoa viajava mais barato. Ia o trem de passageiro, a locomotiva e o carro-bagageiro, onde se podia colocar muita mercadoria a preços baixos. Em Ponta de Areia ancoravam navios que eram carregados com madeira bruta, que vinha de Aimorés, Argolo e Nanuque. Aquilo era tudo

---

<sup>17</sup> - Editorial de *O Jequitinhonha*, 29 de novembro de 1869. Biblioteca Antônio Torres. IPHAN-Diamantina.

mataria. (...) Quem mandava mercadorias podia requisitar um, dois, três ou mais vagões. Dependendo do movimento, mandavam um trem de carga<sup>18</sup>.

Na época de férias tinha muito movimento de passageiros por causa da praia de Alcobaça. O trem descia lotado. Tinha que colocar seis, sete carros de passageiros, transportando 400, 500 pessoas. (...) Fora da temporada, o fluxo de passageiros era pouco. Os trens transportavam muita miudeza e madeira. Madeira tinha muito. Ia tudo para São Paulo. A princípio ia pelo porto de Ponta de Areia, depois as toras passaram a vir para Teófilo Otoni e, daí, por carreta, iam para São Paulo<sup>19</sup>.

Trinta anos antes, na década de 1920, as composições da EFBM correram com bom volume de carga e número expressivo de passageiros. Algumas cifras indicam isso. Em 1920, o movimento na Bahia-Minas foi: 12.182 passageiros, 41.665 bagagens e encomendas, 634 animais e 13.926.824 kg de mercadorias, resultando na receita de 866:419\$600 réis<sup>20</sup>. A respeito das mercadorias transportadas entre Ponta de Areia e Ladainha, os dados do Ministério de Viação e Obras Públicas possibilitam a construção da tabela seguinte:

Movimento de mercadorias na Bahia-Minas

| Mercadorias | 1923     | 1924     |
|-------------|----------|----------|
| Madeira     | 16.148 t | 27.491 t |
| Café        | 5.784 t  | 9.046 t  |
| Cereais     | 1.451 t  | 942 t    |
| Sal         | 3.074 t  | 3.365 t  |
| Outras      | 19.667 t | 10.440 t |

Fonte: BRASIL. MVOP, Relatório sobre as ferrovias, 1924, p. 161.

Os números oficiais e os depoimentos convergem. A partir deles pode-se inferir que a EFBM teve no café e na madeira suas principais cargas, exportadas através de Ponta de Areia. E recebia do Rio de Janeiro sal, açúcar, querosene, cimento e artigos industrializados, distribuídos, a partir das estações, por tropas de burros. Também havia transporte de passageiros: trânsito de gente entre uma estação e outra, e de pessoas que precisavam resolver problemas e fazer negócios em Teófilo Otoni. Os depoimentos colhidos por Giffoni (*op. cit.*) falam de trens que paravam fora das estações, para embarcar e desembarcar pessoas, principalmente fazendeiros que moravam perto da linha. Paradas tanto mais numerosas quanto mais gente os maquinistas e chefes de trem conheciam. As composições da Bahia-Minas eram as conduções do povo do entorno da linha. Elas também carregavam as miudezas vendidas na feira da cidade mais próxima, a mulher que ia dar a luz, o doente que precisava de médico. Papel social relevante, do ponto de vista das populações assentadas na faixa mais próxima do leito da ferrovia.

José Marcello de Salles Giffoni considera que, no decurso da história, a Bahia-Minas propiciou a formação e consolidação de um *território ferroviário*, que se estendia do litoral baiano, em Caravelas, até o divisor de águas das bacias do Jequitinhonha e Mucuri, abarcando as áreas ao redor de Ladainha e Novo Cruzeiro. Um espaço que Giffoni considera, por um lado, demográfica e economicamente dinâmico e, de outro lado, integrado e controlado pelo poder da Bahia-Minas. Espaço auto-consciente de sua especificidade, uma rede de lugares que se percebia dependente da ferrovia. Dessa forma, a EFBM, assevera o pesquisador, teria trazido “*contribuição efetiva na constituição de uma identidade regional da qual [há] sinais expressivos na década de 1960*” (GIFFONI, 2006, p. 21).

É preciso matizar as afirmações de Giffoni. Em primeiro lugar, o dinamismo demográfico e econômico da região atravessada pela Bahia-Minas é algo que cessou nos anos 1920. No período 1930-1960, a economia regional enfrentou dificuldades crescentes e o Mucuri passou a expulsar

<sup>18</sup> - Depoimento de Oronides Sarnei de Oliveira.

<sup>19</sup> - Depoimento do Engenheiro José Penna Magalhães Gomes, *apud* GIFFONI, 2006, p. 244.

<sup>20</sup> - MINAS GERAIS. Secretaria da Agricultura. Serviço de Estatística Geral. *Atlas Chorographico Municipal*. Belo Horizonte: Imprensa Oficial, 1926. Vol. 2. A base de dados é o Recenseamento de 1920.

população. As crises do café – na época da Grande Depressão (1929-1933), durante a Segunda Guerra (1939-1945) e nos anos 1960 – desestimularam a produção no Oeste do Mucuri, reduzindo drasticamente as quantidades transportadas pelos trens da EFBM. A madeira, que era a principal carga da “Baiminas”, também perdeu mercado durante a Segunda Guerra e no pós-guerra, especialmente no que se refere ao uso como combustível. Além disso, as florestas do leste do Mucuri esgotaram-se rapidamente, nos anos 1940 e 1950. As cidades situadas ao longo da linha da Bahia-Minas não apresentaram crescimento populacional significativo. De maneira que os dados existentes sobre a área de influência da EFBM mostram que essa área experimentava processo de estagnação (quando não de involução), na virada dos anos 1950 para 1960. Esta hipótese ganha robustez quando se verifica, contrastivamente, o que ocorria em Governador Valadares e no Vale do Aço, nesse período. Áreas cujo crescimento, em função do minério de ferro e da siderurgia, solapou a importância regional de Teófilo Otoni. A simples existência da EFBM não poderia contra-arrestar essas tendências.

Em segundo lugar, a questão do papel da Bahia-Minas na construção da identidade regional não pode ser tratada circunscrita ao âmbito das memórias dos habitantes do eixo da ferrovia. De fato, para as populações que viveram ao longo da via permanente da EFBM, o movimento dos trens e a presença dos ferroviários foram marcantes. Porém, isso é trivial. Ocorre o mesmo em toda estrada de ferro. A questão é saber até que ponto essa influência se estendeu, ou melhor, que superfície ela cobriu. Em Araçuaí e no Médio Jequitinhonha, até pelo pequeno tempo que a ferrovia operou (de 1942 a 1966), a Bahia-Minas deixou pequeno legado. Em grande parte das cidades do Mucuri, os contatos (comerciais e culturais) foram mais intensos com o Baixo Jequitinhonha (Joaíma, Jequitinhonha e Almenara) do que com Teófilo Otoni e a ferrovia. É verdade que tropeiros de Pavão, Águas Formosas, Umburatiba, Poté e Malacacheta mantiveram contatos com estações da Bahia-Minas, em função de necessidades do comércio regional. Chefes políticos dessas cidades costumavam viajar para Teófilo Otoni, parte da distância a cavalo, outra parte de trem. Poucos estudantes também fizeram o mesmo. Mas isso não autoriza dizer que as populações desses lugares construíram o núcleo de seu imaginário com os símbolos e práticas referentes à ferrovia. O maquinista, o chefe de estação, o guarda-chave, o telegrafista, o mestre de linha, o feitor ou o “garimpeiro” nunca ocuparam posições semelhantes, no plano simbólico, àquelas ocupadas pelo vaqueiro, agregado, camponês ou tropeiro. Se, até hoje, na Festa do Ladainhense Ausente, a estampa da Oficina Central da EFBM é afixada nas camisetas das pessoas, e, em Novo Cruzeiro, nos desfiles do Dia da Independência, estudantes carregam maquetes da Estação e de locomotivas da Bahia-Minas, nada similar ocorre em Teófilo Otoni, Carlos Chagas ou Nanuque. Já os moradores antigos de Novo Oriente de Minas, Catuji, Fronteira dos Vales e Crisólita, por exemplo, lembram-se das tropas de muares, sendo raros os que dizem ter viajado nos trens da Bahia-Minas.

Outra questão que merece ser mais discutida é a afirmação de Giffoni de que a ferrovia teria exercido “*papel importantíssimo na introdução de um ritmo capitalista*” entre os Vales do Mucuri e Jequitinhonha (*op. cit.*, p. 20-21). Novamente, convém matizar. Por si só, a “Bahiminas”, a despeito de remunerar relativamente melhor seus funcionários e de necessitar de alguns suprimentos produzidos localmente (principalmente madeira), não pareceu ter sido capaz de gerar efeitos multiplicadores expressivos sobre a economia regional, de modo a alargar os circuitos de transações a dinheiro. Dois mil ou dois mil e quinhentos ferroviários (por volta de 1964), dispersos ao longo de 578 km de linha, inseridos numa região cuja população era superior a quatrocentos mil habitantes, não poderiam fazer tanta diferença assim. Hipótese que se torna mais plausível se se observa que boa parte do quadro de funcionários da EFBM sempre foi composta por trabalhadores “provisórios”, homens não-qualificados, submetidos a alta rotatividade e péssimas remunerações. Por outro lado, a Bahia-Minas não alterou as relações sociais e de trabalho no mundo rural que a envolvia – e a região era, eminentemente, rural, tradicional! A própria ferrovia, como mostram depoimentos recolhidos por Giffoni, empregou mão-de-obra sem contratos formais de trabalho, cuja remuneração se fazia pela entrega de mantimentos (feijão, açúcar, farinha, etc.) ou vales em papel, os denominados *boros*, que podiam ser “descontados” em armazéns específicos. Isso aconteceu durante a construção dos trechos da linha, nas diversas épocas de expansão da ferrovia, como

também durante os anos da desativação (1966-1968). Assim também, por meio dos *boros*, foi feito, em vários períodos, o pagamento de parte dos salários dos trabalhadores das oficinas e dos depósitos da Bahia-Minas. Ademais, a ferrovia favoreceu situações estranhas ao *ethos* capitalista, na medida em que, frequentemente, afastou-se de condutas pautadas pela racionalidade, impessoalidade burocrática e valorização do mérito. Mais uma vez, os depoimentos recolhidos por Giffoni falam sobre a constante distribuição de privilégios aos funcionários graduados, o “tratamento de escravo” dispensado pelos chefes e diretores aos trabalhadores da via permanente e do movimento, a presença marcante de favorecimentos e de perseguições entre os funcionários de todos os setores da empresa. Esses depoimentos apontam para a disciplina frouxa e a rotina de atraso dos trens e de lentidão nos depósitos, oficinas, escritórios e estações. Horários, padrões técnicos, regulamentos e condutas ora eram cumpridos, ora eram sumariamente desconsiderados. E, para complicar a situação da EFBM, muitas vezes ela se mostrou demasiadamente sensível à troca de favores com fazendeiros e chefes políticos do Mucuri.

Diante desta realidade, talvez seja apropriado pensar a Bahia-Minas como organização dominada por certo hibridismo, misturando dimensões “modernas” e “tradicionais”. Uma criatura do mundo capitalista industrial que, ao se instalar num canto isolado de Minas Gerais, foi obrigada a se acomodar ao contexto de agrarismo, tradicionalismo, compadrio, personalismo, familismo e mandonismo que vigorava no Mucuri. A Bahia-Minas foi, portanto, elemento de modernização cujo alcance e força, entretanto, sofreram diluições e deslocamentos em decorrência das resistências interpostas pelo processo histórico de colonização do Vale do Mucuri.

### **Considerações finais**

Quando foi idealizada pela primeira vez por Teófilo Otoni, em meados do século XIX, a ferrovia que ligaria o vasto sertão mineiro ao porto de mar baiano respondia a desejo ambicioso. As elites de Serro e Diamantina almejavam engrandecer o “Norte de Minas”, promover a expansão/diversificação da economia regional e modernizar os padrões da vida social, especialmente nos núcleos urbanos. A melhoria da infraestrutura de transporte e comunicação, a colonização agrícola de áreas nas bacias do Jequitinhonha e do Mucuri e a implantação de indústrias têxteis e companhias de mineração eram peças chaves no projeto de inserção da região nos circuitos mercantis dinâmicos da economia brasileira, que iniciava sua transição rumo ao capitalismo. Todavia, alguns decênios depois, a estrada de ferro construída sob a liderança do engenheiro Miguel de Teive e Argolo ligando Ponta de Areia, no litoral baiano, a Teófilo Otoni, no alto vale do Mucuri, apresentou-se como realização amesquinhada, turbulenta e precária deste sonho de desenvolvimento do “Norte”. Sonho que se frustrou inteiramente em meados do século passado, na crise da Bahia-Minas. A desativação da ferrovia foi um choque tremendo para áreas do Mucuri e do Médio Jequitinhonha.

A história da EFBM pode ser lida como uma série de vestígios melancólicos ou desesperados de um processo mais amplo, o processo de incorporação pelo Brasil de técnicas e valores originários da Europa da Revolução Industrial. Assimilação de novidades que não foi linear e automática, uma vez que o Brasil foi forçado a modificá-las sob o influxo das peculiares condições e necessidades nacionais. Os 85 anos de existência da Bahia-Minas são, por isso mesmo, como aquele espelho em que o país queria se ver à imagem das nações avançadas ao mesmo tempo em que insistia em continuar a ser ele mesmo. Enquanto as composições trafegavam com dificuldades ao longo do trajeto dessa antiga ferrovia, isolada no sul da Bahia e no nordeste de Minas, o viajante arguto podia observar as enormes resistências – internas, mas também externas – para o desenvolvimento do Brasil e de suas porções periféricas. Resistências que continuam ainda hoje interpondo óbices ao desenvolvimento de regiões como o Mucuri.

### **Agradecimento**

À FAPEMIG pelo financiamento do Projeto “Diagnóstico socioambiental da bacia do Mucuri”, desenvolvido em 2008-2009 pelo IGA-MG, sob a coordenação do pesquisador Marcos Antônio Nunes.

## Relação dos depoentes

- Alcino Rocha Pinto (telegrafista, morador de Sucanga).
- Antônio Geraldo de Souza Campos (fazendeiro/comerciante, morador de Queixada).
- Bernardo Alves Cajazeira (filho de feitor, morador de São João do Meriti).
- Miguel Francisco do Amaral (comerciante, morador de Mayrink).
- Oronides Sarnei de Oliveira (telegrafista, morador de Teófilo Otoni).
- Paulo Salvátara (mecânico, morador de Ladainha).

## Referências bibliográficas

- BARBOSA, Waldemar de Almeida. *História de Minas*. Belo Horizonte: Comunicação, 1979.
- BRASIL. Comissão Mista Brasil Estados Unidos para Desenvolvimento Econômico. Nota sobre a Estrada de Ferro Bahia-Minas. In: *Projetos: Transportes – Brasil*, Rio de Janeiro, v. 4, 1953.
- CHAGAS, Paulo Pinheiro. *Teófilo Otoni ministro do povo*. 3. ed. Belo Horizonte: Itatiaia; Brasília: INL, 1978.
- COELHO, Eduardo José de Jesus; SETTI, João Bosco. *A Estrada de ferro Vitória a Minas e suas locomotivas desde 1904*. Rio de Janeiro: Sociedade de Pesquisa para Memória do Trem, 2000.
- COSTA, Paulo de Andrade Martins. *Introdução à memória histórica da Estrada de Ferro Central do Brasil*. Rio de Janeiro: Estrada de Ferro Central do Brasil, 1958.
- DULCI, Otavio Soares. *Política e recuperação econômica em Minas Gerais*. Belo Horizonte: Editora UFMG, 1999.
- ELEUTÉRIO, Arys bure Batista. *Estrada de Ferro Bahia e Minas: a ferrovia do adeus*. Teófilo Otoni: edição do autor, 1998.
- GOMES, Jaime. *Um trem passou em minha vida*. Teófilo Otoni: edição do autor, 2006.
- GIFFONI, José Marcello Salles. *Trilhos arrancados: história da Estrada de Ferro Bahia e Minas (1878-1966)*. Belo Horizonte: Fafich/UFMG, 2006. (Tese de doutorado)
- HARDMAN, Francisco Foot. *Trem fantasma: a modernidade na selva*. São Paulo: Companhia das Letras, 1988.
- LIMA, Pablo Luiz de Oliveira. *Ferrovia, sociedade e cultura, 1850-1930*. Belo Horizonte: Argvmentvm, 2009.
- MAIA, Andréa Casa Nova. *Encontros e despedidas – Ferrovias e ferroviários do Oeste de Minas Gerais*. Niterói: Universidade Federal Fluminense, 2002. (Tese de doutorado)
- MARTINS, Marcos Lobato. Joaquim Felício dos Santos e a modernização republicana. In: LOPES, Marcos Antônio (org.). *Grandes nomes da história intelectual*. São Paulo: Contexto, 2003. p. 465-480.
- OLIVEIRA, Maria Chambarelli de. *Achegas à história do rodoviarismo no Brasil*. Rio de Janeiro: Memórias Futuras, 1986.
- SAES, Flávio de Azevedo Marques de. *As ferrovias de São Paulo – 1870/1940*. São Paulo: Hucitec, 1981.
- SOUZA, José Moreira de. *Cidade: momentos e processos. Serro e Diamantina na formação do Norte Mineiro no século XIX*. São Paulo: ANPOCS/Marco Zero, 1993.
- TOLEDO, Vera Vilhena de. *A riqueza nos trilhos. História das ferrovias no Brasil*. São Paulo: Moderna, 1998. (Col. Desafios)
- TOPIK, Steven. *A presença do Estado na economia política do Brasil de 1889 a 1930*. Rio de Janeiro: Record, 1987.